



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ МУРМАНСК





Международный аэропорт Мурманск отмечает свое тридцатилетие, и мы предлагаем Вам небольшой информационный материал о работе самого северного Международного аэропорта Европейской территории России. О людях посвятивших свою жизнь строительству и эксплуатации аэропорта, о краткой истории развития авиации на Кольском полуострове.

Мы выражаем благодарность руководителям предприятия, которые совместно с коллективом старались сделать все возможное для развития предприятия, проявили социальную заботу о людях. Все руководители и ветераны предприятия заслужили слова искренней благодарности и доброй памяти за свой труд на благо предприятия, за передачу драгоценного опыта молодым сотрудникам. За 30 лет аэропорт отправил 13 млн. пассажиров и 78000 тонн груза и почты. Открыты туристические рейсы в Лондон, Хельсинки, Стокгольм.

В настоящее время основной задачей является реконструкция взлетно-посадочной полосы и замена светосигнального оборудования, которая будет финансироваться из средств Госбюджета.

Выполнение этих работ позволит аэропорту обеспечить безопасность полетов при приеме воздушных судов новых типов приобретаемых российскими авиакомпаниями и достойно встретить свое 50–летие.

С уважением и благодарностью

Генеральный директор ОАО «Аэропорт Мурманск» Михаловский Э.П.

Воздушная гавань Мурманска.

Новый аэровокзал.



На снимках: секретарь Мурманского обкома КПСС С И Мудров перерезает ленту у входа в аэропорт. Бригадир строителей Н И Яковлев вручает символический ключ от аэропорта командиру авиапредприятия Ю И Вяткину.

Поздравление министра. *Сердечно поздравляю авиаторов, строителей, монтажников и других специалистов, принимавших участие в сооружении первой очереди комплекса аэропорта Мурманск, с успешным завершением строительства и вводом его в эксплуатацию.*

Коллегия Министерства гражданской авиации высоко оценивает эту замечательную трудовую победу авиаторов, рабочих и инженерно-технических работников трестов «Кандалакштранстрой», «Мурманскдорстрой», а также других субподрядных строительных и монтажных организаций, внесших важный вклад...

От имени Коллегии МГА и от себя лично выражаю глубокую благодарность и пожелание новых успехов всем работникам авиапредприятий и строительных организаций...

Б Бугаев.

21 июля 1976 года. С этой даты начинается новая глава в деятельности авиаотряда с открытием, построенного нового аэродрома и аэровокзального комплекса при нем. Строительство аэродрома началось в 1971 году. В процессе строительства пришлось менять проектное задание на аэродромную летную полосу, т. к. проектным заданием предусматривалась полоса 2200 м. под самолет Ил-18. Но жизнь ввела коррективы, и проект был переделан под самолет Ту-154. Сметная стоимость строительства аэровокзального комплекса составляла 30 млн. рублей. Нет необходимости доказывать важность этой стройки для Мурманского авиаотряда.

Генподрядчиком строительства нового аэропортового комплекса выступил трест «Кандалакштранстрой» (управляющий Н. Шелепин, главный инженер Б. Ковальский). Непосредственным исполнителем работ стал строительно-монтажный поезд № 235, начальник И. Якуничев, главный инженер Н. Андропов. Во главе дирекции строящегося аэропорта Мурманск был В. Вишницкий. Старшим инженером дирекции был назначен тогда молодой инженер аэродромной службы В. Оханов (впоследствии начальник строящегося аэропорта). Для строительства аэродрома была отведена площадь, служившая запасным аэродромом. Так что некоторые работы уже были выполнены. Но перед укладкой бетона были проведены геологические изыскания. В основании полосы скальные породы, выемка грунта под запасную полосу была произведена не полностью. Кое-где остались торфяные подушки толщиной до 2-х метров. В конечном итоге, полосу положили на



гравийно-песчаную основу.

В 1973 году субподрядчик- трест «Мурманскдорстрой» (управляющий Григорьянц Р., главный инженер Зинченко В.) начал укладку бетона на взлетно-посадочной полосе. К 1975 году укладка бетона была закончена.

В строительстве аэропорта Мурманск участвовал целый ряд других строительномонтажных организаций

Командование Мурманского авиаотряда в 1974 году издало приказ о создании оперативной группы по строительству аэропорта Мурмаши 2(как тогда его называли). В нее вошли ведущие специалисты всех спецслужб аэропорта, для которых строились объекты. В задачи группы входило оперативное вмешательство при возникновении тех или иных проблем по строительству. Одной из основных задач группы было обеспечение строителей проектной документацией, разрешение возникавших неувязок.

В конце 1975 года государственная комиссия приняла в эксплуатацию основные сооружения комплекса: взлетно-посадочная полоса (ВПП), посадочные системы, авиатехническая база, автобаза, энергетические сооружения, гидротехнические сооружения и другие объекты. Исключение составил аэровокзал. По плану ввод в строй его намечался на конец 1977 года. В мае месяце 1976 года аэропорт Мурманск принял первый самолет Ил-14 под управлением командира Е. Цуканова. 5 июля 1976 года экипаж самолета Ту-154, в составе старшего пилота-инспектора Министерства гражданской авиации СССР В. Бычинова и старшего пилота-инспектора Ленинградского управления В. Богатова, с членами комиссии на борту, выполнил технический рейс и произвел посадку в аэропорту Мурманск. Летно-техническая комиссия под председательством начальника Ленинградского управления ГА В. Колосова признала аэропорт готовым к приему самолетов. Прием самолетов Ту154 начался позже, после строительства уширений на торцах полосы, т. к. ВПП шириной 42 метра не позволяла произвести разворот на ней.

21 июля 1976 года состоялось торжественное открытие аэропорта. В 14 часов 48 минут самолет Ту-134 под управлением командира корабля Ленинградского авиапредприятия Василия Ледовского, второго пилота В. Гладионова, штурмана Макаряна, бортмеханика Б. Столярова, выполнявших рейс Москва- Мурманск – Ленинград, произвел посадку в Мурманске. Экипаж В. Ледовского доставил первых пассажиров в Мурманский аэропорт.



Замечу, что в тот летний день открытия аэропорта погода была по настоящему летняя. Солнечно, тихо, тепло. В ожидании появления самолета, встречающие всматривались в голубое небо, слегка покрытое небольшой «кучевкой». Встречать первый самолет вышли все работники аэропорта. Были многочисленные гости, строители, монтажники. Были представители городских и районных властей.

Как водится, первому пассажиру аэропорта был вручен памятный подарок.

Еще до ввода в строй аэропорта Мурманск, на аэродром Килп-Явр в 70-е годы стали выполнять рейсы, кроме Москвы и Ленинграда, из других аэропортов Европейской части страны. Ил-18 доставлял пассажиров в Симферополь, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар. Летом 1964 года на смену Ил-18 пришли Ту-124, а затем Ту-134. Из года в год росли перевозки пассажиров, почты, груза. Так в 1970 году перевезено груза 3,5 тыс. тонн, в 1975 году 5,3 тыс. тонн. Пассажиров перевезено 630 тыс. человек. В мае 1971 года начались регулярные полеты между Ригой и Мурманском на самолете Ан-24. С 1 апреля 1972 года были организованы полеты на самолетах Ту-134 между Калининградом и Мурманском, а в мае месяце между Мурманском, Кишиневом и Горьким. Только в 1972 году из Украины, Азербайджана, Молдавии и Краснодарского края самолетами было доставлено 820 тонн овощей и 490 тонн фруктов. В марте 1973 года из Мурманска по новой воздушной линии Москва- Мурманск- Шпицберген- Мурманск- Москва совершил полет самолет Ан-12. С 17 июня 1974 года начались полеты самолетов Як-40 Эстонского управления.



Командир корабля Ту-134 Ленинградского авиапредприятия Василий Дмитриевич Ледовский, совершивший первый рейс в новую воздушную гавань Мурманска с пассажирами на борту. После службы в ВВС работу в Аэрофлоте Василий Ледовский начинал с Мурманского авиаотряда. Проработал в авиаотряде шесть лет командиром самолета Ан-2. переучившись на Ту-134, перевелся в Пулково.

Фото 1965г

Самая первая заправка самолета в новом аэропорту. На снимке слева: Котлярова Татьяна, работница ,службы ГСМ, -?, работник штаба ОАО Дроздов техник лаборант ГСМ Лосева Надежда, заведующая складом ГСМ Горынина Л.В.



С вводом в строй аэродрома Мурманск, все полеты выполнялись с этого аэродрома. Первый год было много неудобств, т. к. аэровокзал еще не был построен. Для приема и выпуска пассажиров использовалась «вставка» - часть служебного здания, примыкающая к строящемуся аэровокзалу



Воздушные ворота Мурманска

С вводом в строй в июле 1977 года аэровокзала, проблема обработки пассажиропотока отпала.

В десятой пятилетке (1975-1980 гг) жители Заполярья получили замечательный подарок. Кроме аэровокзального комплекса и аэродрома были построены: гостиница на 220 мест, накануне 1978 года в Мурманске распахнулись двери городского агентства «Аэрофлота» на центральном проспекте города, пр. Ленина. С января 1979 года Мурманский аэропорт начал принимать самолеты Ту-154. Первый рейс был выполнен на Одессу. Затем стали выполняться рейсы в южные города: Сочи, Симферополь, Минеральные Воды, Краснодар.

Аэропорт Мурманск - аэропорт международный



Введенный в эксплуатацию аэродром Мурманск не имел статуса международного аэропорта. На многочисленные предложения из-за рубежа открыть международную трассу, следовал неизменный отказ. Иностранцев на Кольский полуостров не пускали. Несмотря на тот факт, что с 1973 г существовала международная трасса Москва – Мурманск - Шпицберген (Лонгйр).

Мурманск оставался закрытым портом. Пассажиров на Лонгйр сажали на аэродроме Оленегорск, который некоторое время принимал самолеты Ту-114, выполнявшие полеты из Москвы через северный полюс на Кубу.

И вот настало время, когда аэродром Мурманск «расшифровали». Не последнюю роль в этом деле сыграл следующий случай. С 20 на 21-е апреля 1978 года под Лоухами на лед озера произвел посадку подбитый нашими истребителями самолет Боинг-707 южнокорейской авиакомпании, выполнявший рейс из Канады через Северный полюс в Западную Европу. Трасса проходила через Скандинавию. Самолет отклонился от трассы намного восточнее, пролетев восточнее Североморска, на запросы не отвечал. Были подняты истребители, подавали сигналы следовать за ними. Самолет на запросы не отвечал, продолжал лететь над нашей территорией.

Пассажиров с места вынужденной посадки на озеро, вертолетами вывезли на военный аэродром, а затем на самолете Ту-134 на аэродром Мурманск. За ними из Ленинграда прилетел американский самолет Боинг-737, забрал пассажиров и по маршруту на запад, через госграницу, через Рованиеми, произвел посадку в Хельсинки. После этого случая стали оформлять документы на новую трассу в Финляндию.



События, связанные с нарушением воздушного пространства СССР южнокорейским самолетом Боинг-707 20 апреля 1978 г. привели к тому, что за этим последовало

разрешение сделать Мурманск международным аэропортом. Однако, это произошло не сразу. Потребовалось 11 лет, пока разрешение воплотилось в жизнь, и аэропорт Мурманск был включен в сборник международных аэродромов (АИП СССР).

Первые международные воздушные линии из аэропорта Мурманск были открыты в Скандинавские страны – к нашим соседям. Произошло это в конце 1989, - начале 1990 года. Газета «Полярная правда» писала в статье: «Первый самолет из Лулео». «...шведы прибыли к нам на своем самолете прямо из города Лулео, административного центра губернии Норботтен. Этот перелет стал первым рейсом в СССР для пилотов «Нордкалоттенфлюг» - местной авиакомпании. Затем

последовало открытие авиалинии Киркенес - Мурманск (с лета 1990 г.). 8 марта в Рованиеми состоялось официальное открытие авиалинии и финны с нетерпением ждут июня, когда на трассе Рованиеми - Мурманск начнутся регулярные пассажирские рейсы».



На открытых авиалиниях перевозки пассажиров осуществлялись самолетами, как заграничных авиакомпаний, так и самолетами Архангельских авиаторов. Наши самолеты Ту-154 слишком вместительные и для полетов на этих линиях не подходили, да и расстояния для них слишком коротки, экономически нецелесообразно использовать их.

Теперь Мурманск тесно связан регулярными рейсами с Киркенесом, Тромсе, Рованиеми, Лулео. Правда, рейсы выполняют заграничные авиакомпании и «Архангельские воздушные линии» (АВЛ).

Мурманская авиакомпания с 2000 года своих транспортных самолетов не имеет, в перевозках не участвует. Кстати, когда у Мурманских авиаторов были самолеты Ту-154, первый заграничный рейс был выполнен в аэропорт Кируна (Швеция). Своего рода ответный визит.

Еще один эпизод, происшедший на заре открытия международных полетов с аэропорта Мурманск. С 25 по 29 июня 1991 года аэропорт посетило международное авиаралли.

Газета «На страже Заполярья» писала 03.07.91 г. в статье «Авиаралли в Мурманске» – «5 дней в аэропорту Мурманска гостила необычная эскадрилья - 17 легких самолетов из 12 Европейских стран. На них прилетели участники Международного авиаралли, организованное фирмой «Райд интернешнл» из Люксембурга. Шеф-директор фирмы Марсель Ларж. Маршрут перелета: Люксембург-Копенгаген-Осло-Рованиеми-Мурманск. В ралли участвовали самолеты фирм: «Бичкрафт», «Сессны», «Чероки» и др. Единственный летчик- профессионал, участвующий в ралли «Под полуночным солнцем» Уве Нэгер из

Штутгарта, который привел в Мурманск новенький самолет «Бичкрафт»..

Программа, подготовленная советской стороной, гостям пришлось по душе. Были в ней полеты на наших вертолетах в тундру и пикник на одной из баз отдыха, в самый пик полярного дня. Знакомство с достопримечательностями Мурманска, посещение музея ВВС в Североморске входило в программу визита.



Выступил на брифинге Юрий Иванович Солодилов. Он поблагодарил гостей за то, что нашли возможность посетить Мурманск. От имени участников авиаралли, Марсель Ларж

поблагодарил Ю.Солодилова, начальника аэропорта С.Василькова, всех Мурманчан за радужный прием и помощь в организации визита на Кольскую землю.

Пока гости посещали достопримечательности Мурманска, побывали в Ловозере, попарились в русской бане, для горожан и жителей Мурманской области были организованы экскурсии по осмотру прибывших самолетов, которые кроме собственно красочной расцветки были украшены шарами, вымпелами, лентами.



За прошедшие годы в Мурманском аэропорту побывали самолеты многих авиакомпаний мира. Нередко можно увидеть на перроне самолеты, прилетевшие из стран Западной Европы, а подчас и с Западного полушария.



Таможенный пост «Аэропорт Мурманск».



Начальник таможенного поста
Гладков Алексей Рафаилович. Зона деятельности –
международный аэропорт Мурманск.

Таможенный пост «Аэропорт Мурманск» как структурное подразделение Мурманской таможни и самостоятельный таможенный орган был учреждён 10 июля 1989 года. До этого времени в аэропорт периодически приезжали таможенники из Мурманска для оформления международных авиарейсов. Первым начальником таможенного поста на воздушной границе Кольского

полуострова был назначен один из опытейших сотрудников Болдырев Иван Тихонович, в подчинении у которого находилось всего три инспектора - Цыбульский Вадим Вячеславович, Бохан Александр Васильевич, Мединцева Алла Игоревна. Первоначально международных рейсов было немного: в основном это были рейсы на Шпицберген с работающими там советскими шахтёрами, прилетали небольшие частные самолеты с бизнесменами на борту. Из грузов тех лет примечателен один - живые цветы. Этот нежный и красивый груз прибывал в Мурманск раз в неделю из Голландии.

Постепенное развитие и расширение внешнеторговых, культурных и промышленных связей сделало аэропорт привлекательным приграничным пунктом пропуска для деловых кругов. Самолёты активно стали

использоваться для ввоза гуманитарной помощи, смены экипажей рыболовных судов, отправки международной почты. С 1992 года пассажиропоток значительно увеличился и за счёт иностранных туристов, прибывающих с разных уголков планеты на Кольский полуостров для рыбалки и охоты. В зону деятельности поста входят

военные аэродромы, куда сотрудники выезжают для оформления военно-транспортной авиации. С 1995 года таможенный пункт возглавил Рядовкин Игорь Николаевич, полковник таможенной службы. С 1998 года таможенный пункт возглавил Головин Виктор Владимирович, полковник таможенной службы. Сегодня таможенный пост аэропорта



Мурманск - это слаженный коллектив из 12 квалифицированных специалистов

таможенного дела. Чартеры из Лондона,



Хельсинки и Анталы уже не диковинка в Мурманском аэропорту. Первыми встречают сотрудники поста не только туристов, но и высоких зарубежных гостей, среди которых были и коронованные особы. Оформление пассажиров производится в двух специально оборудованных досмотровых

залах. Только за последние два года и начало 2006-го воздушную границу Мурманска пересекли 54253 человека, проследовало 109,61 тонн грузов.

Организован здесь и радиационный контроль на современном уровне, а в 2005 году совместно с коллегами из США и единой компьютерной системы радиационного контроля «Янтарь» по северо-западному региону России создана вторая «линия защиты». В компетенцию сотрудников таможенного поста входит также осуществление правоохранительной деятельности. На их счету немало случаев пресечения незаконного перемещения через границу иностранной валюты, «лёгких» наркотиков (марихуаны), газового и холодного оружия.



Отделение пограничного контроля Аэропорт Мурманск



Начальник отделения пограничного контроля «Мурманск-аэропорт» капитан **Грачев Владимир Георгиевич**. Указом Правительства РФ № 981 от 12 июня 1989 года был открыт контролерский пост «Мурманск-Аэропорт». У истоков организации работы на участке КП «Мурманск-аэропорт» стояли ветераны ФПС РФ начальник ОКПП «Мурманск» полковник Варнавский В.А., начальник КП «Мурманск-аэропорт» капитан Ганжа, контролеры старший прапорщик Бирюков В.И., старший прапорщик Олейник Ю.М., старший прапорщик Тарханов Е.М, прапорщик Смирнов В.М. и старший прапорщик Марготьев В.М.

В первые годы работа контролерского поста была сопряжена с определенными трудностями. Так, например, нарядам для оформления самолетов заграничного следования



приходилось выезжать в Североморск-2, Кировск.

География полетов обширная. Оформлялись самолеты из Норвегии, Финляндии, Швеции, США, Великобритании, Франции, Канады и других стран мира, а также российские самолеты, вылетающие за границу.



В начале 90-х годов в свете реформирования Вооруженных Сил РФ и Пограничных войск на службу стали призывать контролеров-женщин. Одними из первых в КП «Мурманск-аэропорт» были призваны старший прапорщик Макогон Т.А., прапорщик Киселева Л.П., старшина Тушова Г.Н.

В настоящее время Приказом № 060 от 15 сентября 2000 года контролерский пост «Мурманск-Аэропорт» был преобразован в отделение пограничного контроля «Мурманск-аэропорт».

Служба организации перевозок.

От отдела до службы перевозок.

В обиходе работники аэропорта называют службу перевозок просто «перевозки». Каков ее путь в Мурманском авиаотряде? Как известно Мурманский авиаотряд в своей деятельности прошел несколько периодов. Начиная авиаотряд с базирования на берегах оз. Имандра в поселке Тик-Губа, на берегу одноименного залива. Тогда на эксплуатации были трехместные самолеты-амфибии Ш-2, конструкции Шаврова В. Б. В 1937 году поступили гидросамолеты МП-1бис. Это был гидросамолет, конструкции Бериева Г. М.

Гидросамолет
Ш-2 грузоподъем-
ностью 200кг.
Скорость 100-
140км/час, про-
должительность
полета 6 часов.
Эксплуатировался
этот самолет в
авиаотряде до
1958 года



О количестве перевезенных пассажиров в довоенную пору сведений нет. Известно, что, когда открыли авиалинию Апатиты – Умба, пассажиры встретили эту весть с энтузиазмом. Особенно устраивало такое положение командировочных.

О штатах и численности работников перевозок тех времен сведений нет. Известно, что первым инспектором по перевозкам был Гусев И. П. К работе он приступил с 16.02.37г, практически с начала деятельности Апатитского 235 авиаотряда. Известно, что на 16.02.47г стаж работы Гусева И. П. составлял 10 лет и ему было начислено 25% выслуги лет.

В ноябре 1948 года Гусев И. П. был переведен в аэродромные рабочие. За какие провинности, неизвестно. Дальнейшая его работа в авиаотряде не просматривается.



Гидросамолет Ш-2 грузоподъемностью 200кг. Скорость 100-140км/час, продолжительность полета 6 часов. Эксплуатировался этот самолет в авиаотряде до 1958 года

МБР2 (МП-1бис). 8 местный гидросамолет. Дальность полета до 1500км, крейсерская скорость 170-180км/час. Экипаж 3 чел. Взлетная

масса 4245кг. Этот самолет был снят с эксплуатации в конце войны.

Около года, с 13.01.49 по 19.10.49 год работал инспектором по перевозкам Беленцов Иван Федорович. Его жена ряд лет работала начальником АМСГ Кировск. После Беленцова И Ф, возглавлял отдел перевозок Лукьянов Николай Лаврентьевич. В авиаотряде он с 04.12.45 года.

«Лукьянов Н Л, техник по учету освобождается от занимаемой должности и назначается на должность инспектора по перевозкам с 01.12.49. с окладом 1000 р». (Приказ № 97/л по Апатитскому авиаотряду от 01.12.49г.).

Приказ № 52/л от 17.09.52г §3 ... В соответствии с приказом Начальника СТУ ГВФ № 76/л и штатным расписанием от 06.09.52г. устанавливаются оклады в соответствии с занимаемыми должностями ... Лукьянову Николаю Лаврентьевичу начальнику службы перевозок 1610р.

Итак, с 1952 года в авиаотряде вместо инспектора по перевозкам установлена должность **начальника службы перевозок**. Проработал Лукьянов Н Л начальником отдела перевозок до 15.11.54г, затем был переведен на должность диспетчера отдела перевозок 70 авиаотряда с окладом 850р. 20.07.56г Лукьянов Н Л уволился по собственному желанию.

Кроме перечисленных лиц, в 40-е годы работала в Апатитах кассиром службы перевозок Бодрова Анна Абрамовна. Период ее работы с 1936 по 50-е годы.

Некоторые пояснения. В первый период деятельности авиаотряда служба перевозок была малочисленной. Судите сами. Гидросамолет Ш-2 имел грузоподъемность 200кг или 2-3 человека. Зачастую вместо 3-го пассажира на борту находился бортмеханик.

Самолетовылетов в день было немного. Обработывал такой немногочисленный поток один кассир, он же и диспетчер посадки. Был еще кладовщик склада. Он принимал прибывшие грузы и проверял их перед загрузкой. Экспедиции сами занимались доставкой груза и загрузку совершали сами. К примеру, за весь 1946 год было отправлено 1250 пассажиров, 15,8т. почты, 150т. груза.

Диспетчеры службы перевозок появились тогда, когда увеличилось количество самолетов и их вместимость. Руководящим документом службы перевозок в тот период являлось «Руководство по вопросам регулирования воздушных перевозок пассажиров» (1946г).

Самолет Ан-2 появился в Апатитском авиаотряде на замену Ш-2 в 1952 году. Самолет

Ан-2 эксплуатируется с 1948 года по настоящее время.

Итак, в 50-е годы служба перевозок становится более многочисленной. Некоторые аэропорты страны стали работать круглосуточно. Штаты в этих аэропортах формировались по иному. Но речь идет о Мурманском авиаотряде. А это был, и остается отряд спецприменения. Приписные аэропорты Мурманского авиаотряда значительный период времени не получали какого либо развития.



Ан-2, конструкции Антонова. О А. Максимальная взлетная масса 5250кг. Коммерческая загрузка 1500кг или 12 пассажиров. Крейсерская скорость 180км/час. Дальность полета 1000км. Продолжительность полета 8

часов.

Все операции делались вручную. Средств механизации не было. Широко применялись приспособления рационализаторов. Теперь это творчество энтузиастов не в чести.

Еще в 1938 году, с появлением 8-местного гидросамолета МП-1бис была открыта воздушная линия, связавшая город Мурманск с Ленинградом. За период летней навигации 38 года было выполнено 65 парных рейсов.

В Мурманске гидросамолеты производили посадку на оборудованной акватории Кольского залива напротив рыбного завода. В Ленинграде гидросамолеты производили посадку на реку Неву.

Инициатором открытия Мурманского гидропорта был Загорский Владимир Степанович. Он был организатором создания Апатитского авиаотряда, исполнял обязанности начальника штаба авиаотряда, а в 1938 году был начальником Мурманского гидропорта. Так обстояло дело с организацией авиaperевозок в довоенные годы.

С 1946 по 1956 годы продолжался Апатитский период деятельности Мурманского авиаотряда. За это время были открыты практически все местные авиалинии, связывающие отдаленные точки Кольского полуострова с административными и промышленными центрами Мурманской области.

В книге писателя Короля В В, работника Пулковского авиапредприятия, «Воздушная гавань Петербурга» есть упоминания о том, что пилоты Ленинградского авиаотряда еще в довоенные годы выполняли полеты из Ленинграда в Мурманск. «2 июня 1938 года был совершен первый беспосадочный рейс на авиалинии Ленинград-Мурманск. Членами экипажа были пилот Новиков, штурман Гриценко и бортрадист Жунников. За 5 часов 17 минут было покрыто расстояние 1100км. 4 марта 1940 года пилот Е Борисенко и бортмеханик Е Никишин на самолете ПС-40 совершили рейс Ленинград-Мурманск. Центральные газеты впервые были доставлены в Заполярье в день выхода. С апреля возобновились регулярные почтово-пассажирские рейсы в Мурманск. На линии летали самолеты Ш-2 и К-5...».

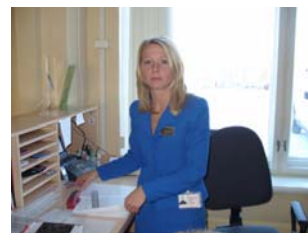
В настоящее время аэропорт принимает воздушные суда Российских авиакомпаний. Прилетают в аэропорт воздушные суда и иностранных авиакомпаний. Для обслуживания иностранных пассажиров в службе перевозок существует небольшая группа работниц интер-

сектора.

Старейшиной этой группы является Сальникова Лиля Эдуардовна. В авиаотряд она пришла в 1991 году. Начинала работать переводчиком в службе движения.



*На снимке работницы интерсектора: слева Скопина С В,
Сальникова Л Э, Коваль Е Б. Фото 2005 г*



*Голованова Виктория, Григорьева Наталия, Даниловская Елена.
Начали работать в службе перевозок в интерсекторе 2004 году.
Фото 2006г.*

Мурмашинский период.

Октябрь 1956 год. Авиаотряд перебазировался ближе к областному административному центру и обосновывается в Мурмашах. К тому времени авиаполк ВВС, базировавшийся на аэродроме Мурмаши, был расформирован. Личный состав полка направлен в другие части. Авиационную технику порезали на металлолом.

На аэродроме «Мурманск» Мурмаши, так некоторое время называли аэродром, расположилась авиационная техника авиаотряда. Личный состав авиаотряда, переведенный из Апатит в Мурмаши, расположился частично в бараках и домах, доставшихся от авиаполка, частично разместился в частном секторе поселка. В 1957 году было построено здание аэропорта, гостиница. Начали строить дома для работников авиаотряда. Рядом с аэровокзалом начал застраиваться и в недалеком будущем вырос обособленный жилой квартал авиагородка.

На замену самолету Ш-2 поступили самолеты Ан-2, на замену вертолетам Ка-15 и Ка-18 поступили вертолеты конструкторского бюро Миля, Ми-1 и Ми-4. Вертолеты крайне необходимы были при строительстве каскада Пазских ГЭС, Ковдинских ГЭС, Серебрянских ГЭС, Верхнетуломской ГЭС.

Штаты аэропорта Мурмаши начали формироваться еще в 1949 году. Тогда, еще на военном аэродроме, стало базироваться в летний период авиазвено, выполнявшее лесопатруль-ные полеты. Кроме того, аэродром стал принимать самолеты, выполнявшие спецрейсы. Пассажирские перевозки из Архангельска, из Ленинграда начались в 1952 году, из Москвы в 1954 году.

Аэродром в Мурмашах имел небольшие размеры и сложный рельеф. Перспектив развития он не имел. Но до 1972 года пассажиров принимали на аэродроме Мурмаши. С 1963 по 1976 гг. пассажиров принимали и на аэродром авиации ПВО Килп-Явр.

Гидропорт Тик-Губа свои возможности исчерпал и, со списанием последнего гидро-самолета Ш-2 в 1957 году, прекратил существование.



Выше упоминалось, что штаты аэропорта начали формироваться в 1949 году. Первый начальник аэропорта Мурмаши был прибывший из Нарьян-Мара бывший летчик Пивоваров Леонид Алексеевич. Зачислен в штаты с 17.08.49 года Оклад 1610 рублей. По радиogramме

начальника отдела кадров СУГА 27.04.51 года Пивоваров Л А был уволен по сокращению.

Построенный в 1957г аэровокзал Мурмаши до 1976 года использовался по прямому назначению. До 2000г здание использовалось как музей авиации.

Теперь здание продано на сторону.

После него начальником аэропорта Мурмаши около года работал Закотей Иван Григорьевич. Бывший летчик 20-го гвардейского авиаполка, базировавшегося в Мурмашах.



Третьим начальником аэропорта Мурмаши был Грачев Василий Иванович, прибывший из Архангельска, списанный с летной работы пилот Ил-14-го. Зачислен на должность 10.05.52г. С перебазированием авиаотряда в Мурмаши, Грачева В И перевели на должность начальника ОМТС 24.11.56г. С 21.08.58г освобожден от занимаемой должности и направлен в отдел кадров СУГА.

В мае 1952-го года была принята на работу в аэропорт Мурмаши Вилкова М И, кладовщиком. В авиаотряде она работала с 16.01.46г, т.е. с момента образования 230 авиаотряда. В мае 1953 года зачислена кассиром горагентства Смирнова Фива Васильевна. Она считается первым работником городского агентства «Аэрофлот». Вскоре был принят начальник горагентства Храмов Александр Григорьевич. В горагентстве он проработал до 1973 года. С выходом на пенсию, он убыл в город Ленинград. С 12.05.53 года в штаты аэропорта была принята Гарьянова Нина Павловна на место кладовщика-кассира. С 15.05.53г зачислен грузчиком аэропорта Аметов Сулейман Сулейманович.



Белова Лидия Владимировна была принята на должность кладовщика коммерческого склада в 1953 году. Всю свою трудовую деятельность посвятила Лидия Владимировна работе в авиаотряде. Кладовщик, кассир, старший билетный кассир, бухгалтер, экономист. Таков ее трудовой путь. 33 года проработала Лидия Владимировна в авиаотряде. Находясь на пенсии уже более 20 лет, не порывает связь с работниками аэропорта, и с пенсионерами авиагородка. Как на работе Лидия Владимировна пользовалась исключительным авторитетом, так и в настоящее время она со всеми жителями авиагородка знакома, со многими поддерживает близкие дружеские отношения.

С открытием, построенного в 1957 году здания аэровокзала, и до прекращения его деятельности в аэропорту работали кассиры Ларькова Римма Павловна, Грачева Антонина Тимофеевна, багажные кладовщики Старопопова Фелицата Донатовна и Блинникова Мария

Константиновна. Шоферами грузовой машины службы перевозок работали Ершов Станислав Васильевич, Быков Анатолий Борисович. С 1957 года работала заместителем начальника перевозок Тупик Нина Ивановна. Более 40 лет проработала она в службе перевозок.



С 1957 года начинала работу в службе перевозок Сабирова Анна Терентьевна. Вскоре ей пришлось на время декретного отпуска заместителя начальника аэропорта по перевозкам Тупик Нины Ивановны исполнять ее обязанности. Через некоторое время Анна Терентьевна перешла в летный отряд и до выхода на пенсию в 1983 году работала делопроизводителем. В летном отряде Анне Терентьевне приходилось исполнять всякую работу, кроме заполнения летных книжек. Она была членом профбюро, председателем кассы взаимопомощи. И этим она очень часто выручала экипажи, когда надо было срочно лететь вне плана. Всякие невзгоды у молодых пилотов она также умело разрешала.

Заправщиком самолетов работал Ткачев Александр Николаевич. Работали в аэропорту работники и других специальностей.

После увольнения Грачева В И, официального начальника аэропорта не было. С назначением на должность заместителя командира ОАО по наземным службам Черкасова Владилена Петровича с 26.08.60 года, он исполнял обязанности начальника аэропорта Мурмаши. Проработал Владилен Петрович на должности до окончания функционирования аэродрома В 1983 году аэродром Мурмаши был передан Мурманскому спортклубу ДОСААФ

В 1985 году Черкасов В П вышел на пенсию, проживает в Мурманшах. Кто был начальником службы перевозок после Лукьянова Н Л с 15.11.54 года по 1958 год, установить не удалось.



Плишкин Валерий Александрович прибыл в Мурманский авиаотряд из Котласа. Назначен был начальником службы перевозок 15.03.58 г. С открытием аэропорта «Мурманск-3» Валерий Александрович организовал совместно с начальником агентства Храмовым А Г доставку в аэропорт и отправку пассажиров с вновь открытого аэропорта. Проработал Валерий Александрович до 1976 года. 11.05.76 г. он скоропостижно скончался

Аэродром Мурмаши принимал самолеты Ил-14 до 1972 года. Когда вышло новое наставление по аэродромной службе, в нем требования к летным полосам аэродромов были ужесточены. Летная полоса аэродрома Мурмаши имела длину 1150м. Для приема самолетов

Ил-14 требовалась полоса 1200 м. Возможности удлинить полосу не нашлось. Аэродром Мурмаши прекратил прием самолетов Ил-14, позже принимал самолеты типа Ан-2 и вертолеты.

Тупик Нина Ивановна. Можно сказать, она была патриархом службы движения. Начала она работать с открытием аэровокзала в Мурмашах, в 1957 году. Небольшого роста, энергичная, отзывчивая. Часто ее можно было видеть на любом участке аэровокзального хозяйства. Сначала в Мурмашах, потом и в аэропорту «Мурманск-3», затем в аэровокзальном комплексе аэропорта Мурманск. Часто она замещала аэропортовских начальников, являясь заместителем начальника службы перевозок, потом начальником аэровокзала.



*Кучеренко (Соловьева)
Ольга Алексеевна. Начальник смены. После школьной скамьи пришла она в службу и вот уже 37 лет бессменно на рабочем посту. Ольга Алексеевна пошла по стопам родителей. Они всю жизнь проработали в метеослужбе авиаотряда.*



Григорьева Валентина Александровна. Начинала работать в Килп-Явре, ряд лет возглавляла смену, работала заместителем начальника службы перевозок. 30 лет отработала в службе. В канун 30-летия аэропорта вышла на пенсию.



←На снимке: Зам. Гендиректора, начальник СОП и ПДС Лозыченко Владимир Иванович.
Справа: заместитель начальника СОП Фролова Людмила Васильевна.
Фото 2005г



В настоящее время службу перевозок возглавляет Лозыченко Владимир Иванович.

Он занимал должности начальника аэродромной службы, сменного начальника ПДС. 25 лет работает он в аэропорту. Прибыл в авиаотряд после окончания КИИГА в 1981г.



На снимке: кассир отдела перевозок аэропорта Мурманши Ларькова Р П слева и Альбина Личутина. Фото 1979г

На снимке диспетчер службы перевозок Личутина А В. Фото 1988г.



Гаврикова Тамара Андреевна. В свое время была начальником службы перевозок. В настоящее время начальник смены. 30 лет работает в службе. Фото 2006г

Головенкова Любовь Александровна, начальник смены, 30 лет работает в службе перевозок. Фото 2006г



Начальник смены Гончарова Ирина Владимировна. Выдвинута на должность. в 2006г В службе перевозок работает с 1987 года. Фото 2006г



Аэропорт «Мурманск-3»

27 февраля 1963 года открылся аэропорт «Мурманск-3» для приема и отправок пассажиров. А предыстория вопроса такова. Когда в 1960г. генеральный секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев посетил Мурманск, в числе других, решался вопрос о строительстве аэропорта в Мурманске. Рассматривались разные варианты. Выбор пал на военный аэродром Килп-Явр. Но вопрос строительства гражданского аэродрома с повестки дня не снимался, так как, вскоре после начала эксплуатации аэродрома Килп-Явр, стала очевидной его перегруженность.

На военном аэродроме Килп-Явр было выделено место под перрон и постройку барака для служб аэропорта. Открытие аэропорта «Мурманск-3» стало шагом вперед в обеспечении жителей Мурманской области авиационным обслуживанием. Аэропорт «Мурманск-3» принимал современные по тому времени самолеты Ил-18, Ту-124, несколько позднее Ту-134, Ан-24, Як-40.

К началу 70-х годов отправки пассажиров из аэропорта «Мурманск-3» намного выросли. Аэропорт не справлялся с пассажиропотоком. В зимний период часто из-за снежных заносов на дороге, задерживалась доставка пассажиров, нарушалась регулярность полетов.

В аэропорту «Мурманск-3» не было помещений для регистрации пассажиров. Имеющееся окошко кассы служило для допродажи билетов. Пассажиров регистрировали в Мурманске, в горагентстве, и подвозили к трапу самолета на посадку. Движение самолетов и ав-тобусов строго координировалось. И, если к моменту прибытия автобуса самолет был еще в воздухе, пассажиры оставались в автобусе. Высадка пассажиров из прибывшего самолета и заправка самолета осуществлялись энергично, так как интервалы между вылетами самолетов были очень коротки.

Наши пассажиры того времени были очень терпеливы, всяческие лишения переносили стойко. Среди пассажиров того времени большое количество было военнослужащих и командировочных. Всем надо было срочно улететь. И к чести работников службы перевозок надо сказать, что из непростых ситуаций они находили выход. Проблемы пассажиров решали оперативно.

Теперь кажется невероятным, но в те времена отправки несовершеннолетних детей со знакомыми, а подчас и с малознакомыми, были частым явлением. Были курьезы, были недоразумения, но серьезных случаев не было.

В первый период функционирования аэропорта «Мурманск-3», когда основным самолетом был Ту-124, в летний период из Пулково на Мурманск в расписании было до 25 рейсов в сутки. Большого количества рейсов из одного аэропорта в сутки, я ни в каком аэропорту не встречал. Кроме самолета Ту-124, вместимостью 56 кресел, в Килп-Явр летали Ил-18 на 89 кресел, Як-40 – 32 кресла, Ан-24 – 44-кресла, Позже стали принимать Ту-134 на 76-80 кресел.

Спецрейсами в Килп-Явр летали Ан-10, Ан-12. Были случаи, когда зимой садился Ту-104. Полоса в Килп-Явре под этот самолет не рассчитана.

Кроме рейсов из Москвы, Ленинграда, Архангельска, принимали самолеты из Вологды, Минска, Таллинна, Кишинева.

За время функционирования аэропорта «Мурманск-3» произошло 2 авиакатастрофы самолета Ту-124 с человеческими жертвами. Старожилы области об этом помнят. Не буду останавливаться на этом.

В аэропорту «Мурманск-3» в службе перевозок работали: Абашина Т Г, Богова Н А, Веряева А Н, Волкова Л Г, Гончарук А И, Гришина Г Н, Грищенко В А, Гульник В Г, Гусаква Ф П, Дунав М Д, Ершова С М, Кац И М, Ковтун Н П, Кузнецова С М, Макарова З В, Нелаева О П, Олейник Н Г, Петрова Т В, Плишкина Т В, Попова Л Ф, Попова Т Л, Соловей Л

М, Соловьева О А, Тербенина В А, Тугарева Р В, Уваркина Г Н, Федорова В Н,

После окончания Ленинградского ВАУ (ОЛАГА), начал работать начальником аэропорта Некрасов Н В,



Николай Васильевич Некрасов. Родился он в 1930г, окончив Троицкую школу механиков, в июне 1951года прибыл в Апатиты. Начинал с обслуживания Ш-2, зимой По-2. Был первым техником по обслуживанию вертолета Ми-4. Переучивался на Ми-4 вместе с Петиным И.И, Павловым П., инженером Савицким П., авиа-техниками Алексеевым В., Степановым А, Орловым В. в Теплом Стане на базе ВВС в Подмоскowie с января по март 1954года. Переучившись, до 1958года летал на Ми-4 в качестве бортмеханика. Затем передавал свой опыт другим. В 1960году поступил на очное отделение ВАУ ГА в городе Ленинграде. Окончив учебу, возвратился в Мурманск, стал работать начальником аэропорта Мурманск-3 (Килп-Явр) аэродром совместного базирования.

Николай Васильевич Некрасов руководил аэропортом Мурманск-3 до завершения строительства нового гражданского аэродрома Мурманск в июле 1976 года. После прекращения работы аэропорта Мурманск-3, Н.В. Некрасов занимал некоторые посты, в течение длительного времени возглавлял руководство гражданской обороной аэропорта Мурманск. Проработав в авиаотряде 50 лет, в октябре 2001 г ушел на пенсию. В 2004 году Николая Васильевича не стало.

С завершением строительства аэродрома Мурманск, аэропорт «Мурманск-3» перестал функционировать.

Служба перевозок сегодня.

Что представляет собой служба организации перевозок (СОП) сегодня. Это многофункциональное подразделение. Его структура такова. В подчинении у начальника службы и его заместителя сменный начальник производственно-диспетчерской службы (ПДС). Ему оперативно подчинены все звенья службы перевозок. Сменный начальник ПДС через диспетчера ПДС управляет всем производственным процессом смены СОП. Кроме того, сменный начальник ПДС организует взаимодействие со всеми службами аэропорта, обеспечивая работу последнего в соответствии с суточным планом работы. Сменный начальник ПДС контролирует непосредственно рабочий процесс всех звеньев СОП. Сюда входят:

-группа организации пассажирских и грузовых перевозок (агенты по организации обслуживания авиаперевозок, диктор, приемоисдатчик, кассиры группы организации продажи авиаперевозок, оператор коммерческого склада);

-отдельно выделена группа по обслуживанию бизнес и международных пассажирских перевозок.

В сферу деятельности СОП входит технико-хозяйственная группа, призванная поддерживать чистоту в производственных помещениях и на примыкающей территории аэровокзала. Служба организации авиаперевозок всегда на виду у пассажиров. Оформление интерьера аэровокзала является визитной карточкой аэропорта в целом. От профессионализма работников службы перевозок во многом зависит успех работы.

В свое время среди смен службы перевозок было налажено социальное соревнование за лучшую смену, за лучшего по профессии работника. Победители награждались грамотами, им вручали премии, заносили в книгу почета авиапредприятия.

Соревнованием за лучшие показатели в работе были охвачены все службы аэропорта. К праздничным датам приурочивались торжественные собрания, зачитывался праздничный приказ, в котором перечислялись победители и объявлялись награды



Клюшник (Кизер) Ольга Станиславовна. Начала работать в службе перевозок в 1975 г. Более 30 лет трудится она в службе перевозок

О лучших работниках, о их приемах труда освещалось в прессе, иногда даже в центральной. Приведу одну выдержку из газеты «Заполярный труд» от 13.02.88г. «...вот Зоя Николаевна Папкина – старший дежурный администратор службы перевозок. 12 лет работает (1976г)...находит для каждого пассажира добрые слова. Недаром эту приветливую жизнерадостную женщину товарищи избрали общественным инспектором по культурному обслуживанию пассажиров. А смена номер три, в которой работает З Н Папкина, вот уже второй год подряд удостоивается первого места в социалистическом соревновании.



Третьяченко Галина Васильевна В 1973г поступила в службу перевозок. Около 30 лет проработала она в службе и не ее вина, что пришлось уволиться.

И, конечно же, в трудовой настрой, и психологический климат этого коллектива вложена часть души Зои Николаевны». 30 лет трудится Зоя Николаевна в одном коллективе. Все такая же энергичная, приветливая и преданная своему делу.

Я привел лишь один пример о работнице службы перевозок, где работают, в основном, женщины. Многие из них всецело посвящают себя работе в коллективе службы перевозок. Практически вся трудовая жизнь отдана работе в одном, избранном, раз и навсегда, коллективе. Многие работницы службы перевозок работают с момента открытия аэропорта Мурманск. 30 лет трудового стажа.



Идет регистрация пассажиров
За стойкой диспетчеры Зиновкина Л А
и Хезина Н В Фото 1978г



Есть 3-х миллионный пассажир
отправок из Мурманского аэропорта.
Фото 1981г.



*На снимке Папкина
Зоя Николаевна на
рабочем месте
администратора
службы перевозок.*

В преддверии 30-летнего юбилея аэропорта продолжают трудовой путь. Абашина Татьяна Григорьевна, Балашова Марина Леонидовна, Васина Галина Александровна, Гаврикова Тамара Андреевна, Головенкова Любовь Александровна, Григорьева Валентина Александров-

на, Гульник Валентина Григорьевна, Климова Анастасия Павловна, Ключник Ольга Станиславовна, Кузнецова Светлана Мифодьевна, Кучеренко Ольга Алексеевна, Личутина Альбина Валерьевна, Малышева Людмила Васильевна, Новикова Татьяна Павловна, Папкина Зоя Николаевна, Петрова Татьяна Владимировна, Плишкина Татьяна Валерьяновна, Свиричевская Нинель Ивановна, Смирнова Татьяна Константиновна, Стройгородская Раиса Борисовна, Уточкина Вера Тимофеевна, Фролова Людмила Васильевна,



Рабочая смена СОП. Сидят, слева: Моисей Н Г, Балашова М Л, Гончарова А И, Волкова А П, Громак И П, Папкина ЗН,
Стоят: Попова Л Ф, Акуленко И А, Тропина Н Н, Стройгородская Р Б, Нестерев Т
Гришина Г Н, Влазнева А Н, Харланова А А.



4-я смена СОП. 1988г. Слева направо: Куклина Е П, Соловьева О А, Кавун В М, Таранова М М, Петрова Т В, Никишкина В Л.



За стойкой регистрации диспетчеры:
Третьяченко Г В, Войтова А Н, Плиш-
кина Т В, Абашина Т Г, Михайлова Е Ю,
Генич Е К, Белоусова И В, Сверчкова
Л Н, Веряева А Н, Фото 1978г.



Передний ряд: Фролова Л В, Плишкина
Т В, Зиновкина Л А, Кавун В М,
Мозговая Л А, второй ряд: Паутова ТА,
Куклина Е П, Анашкина Н П, Третья-
ченко Г В, Кучеренко О А, Фото 1999г.



На трапе у самолета: слева, Тереня А, Лозицкий А А, Третьяченко Г В, Сверчко-
ва Л Н, Веряева А Н, Плишкина Т В, Михайлова Е Ю, Войтова , Бурлакова ,
Тереня О, Лесюк К П, Абашина Т Г, практикант, Михайлов А.



Аэропорт Мурманск, здание аэровокзала.



Смена №3 службы перевозок, первый ряд слева: Громак И П, Чукчина М А, Волкова А П, Папкина З Н, Березкина Л, Евстифеева М В, Харланова А А, Гончарук А И. Второй ряд: Тугарева Р В, Балашова М Л, Попова Л Ф, Федорова, Генич Е К, Токарева Т И, Головенкова Л А, Федорова В Н, Гришина Г Н. Третий ряд: начальник смены Кавецкий А Г, Сарапас Ю В, Начальник СОП Костеев А С. Фото 1986г.



Смена Кавецкого А Г, первый ряд слева: Лесюк К П, Михайлова Е Ю, Веряева А Н, Абашина Т Г, Третьяченко Г В, Белоусова И В, _? Второй ряд Михайлов А, Плишкина Т В, Генич Е К, Войтова А Н, Кавецкий А Г, Сверчкова Л Н. Фото 1995г



Смена Григорьевой В А, слева направо: Папкина З Н, Уточкина В Т, Храмина И В.
Метлюк Е К, Григорьева В А, Самойлова А Н, Моисей Н Г, фото ок 1995г



На экскурсии в североморске, слева:
Гришина Г Н, Папкина З Н, Моисей Н Г,
Кучеренко О А, Громак И П, Фалеева Е В
Бондаренко Н Г, ?



Переводчица СОП Сальникова Л Э.



Группа борпроводников бывшего летного отряда Ту-154 Мурманского АП.

Перестройка.

К началу 90-х годов процесс «перестройки», а затем объявленной рыночной экономики, набирал «обороты». В авиапредприятиях проходили митинги, происходили игры в демократию, выбирались и снимались командиры всех рангов. А экономика страны все более разрушалась. Одним из примеров игр в демократию может послужить следующий документ.

Мурманский объединенный авиаотряд
Совет трудового коллектива (СТК).
Решение. От 13.12.1991 года N 12.

«О преобразовании Мурманского объединенного авиаотряда в самостоятельное предприятие».

Совет трудового коллектива Мурманского объединенного авиаотряда отмечает, что в связи с предполагаемыми изменениями структуры гражданской авиации и в, частности Ленинградского управления, предполагается присвоить Мурманскому авиационному отряду статус самостоятельного акционерного предприятия. СТК считает создание акционерного авиапредприятия нецелесообразным по причине того, что существующие документы по акционерным обществам делают создание такого предприятия невыгодным.

В настоящий момент назрела необходимость иметь Мурманскому объединенному авиаотряду статус самостоятельного предприятия.

Руководствуясь п.3 ст.5 «Закона о предприятии СССР», Совет трудового коллектива РЕШИЛ:

1). Преобразовать Мурманский объединенный авиаотряд Ленинградского управления гражданской авиации из структурной единицы в самостоятельное предприятие.

2). Поручить администрации подготовить все необходимые документы для регистрации в Кольском райисполкоме.

Председатель СТК А.В. Киселев.

Секретарь СТК О.Г. Кувшинова.

Это решение являлось приложением к приказу МАП N 185 от 30.09.91г.

Приказ устанавливал «Положение о Совете Мурманского авиапредприятия.

Процесс реорганизаций начался со середины 80-х годов. Вот один из документов того времени.

Приказ N 41 от 11.02.88г.

«Об изменении номера летного отряда Мурманского ОАО.»

С целью дальнейшего расширения самостоятельности предприятий ГА, приказом министра гражданской авиации от 21.08.87г N 201 им предоставлено право создания, ликвидации и реорганизации летных отрядов. Ранее присвоенные летным отрядам номера отменены.

Приказываю:

1). Отменить ранее присвоенный летному отряду МОАО N 70 и присвоить порядковый номер 1.

2). Командиру ЛО N1 внести изменения в документы, связанные с деятельностью летного отряда.

3). Приказ объявить лично составу авиапредприятия.

Командир ОАО Ю. Солодилов.

Приказом об отмене номеров летных отрядов и придаче некоторых функций самостоятельности объединенным отрядам, создавало видимость упразднения

многозвенности цепи управления. МГА-УГА-ОАО-ЛЮ. Финансовой самостоятельности не последовало. По-ложительных результатов эта мера не дала.

В начале 70-х годов в Аэрофлоте, как и во всей экономике страны, появились определенные трудности и новые проблемы, решение которых виделось в изменении форм и методов управления, самой психологии хозяйственной деятельности, в более решительном ускорении технического прогресса. Наряду с благополучной внешней стороной процессов, в Аэрофлоте замедлились темпы развития по сравнению с предыдущими пятилетками. Причин для такого явления оказалось немало - обострившаяся обстановка в мире и продолжавшаяся гонка вооружений повлекли остаточное финансирование Аэрофлота из госбюджета:

-нерентабельность воздушных линий, особенно за рубеж - в Африку.

-развитие отрасли сдерживали благодушие и слабая организаторская работа «номенклатуры»- аппарата управления.

С таким грузом накапливающихся проблем Аэрофлот вступил в «перестроечные годы». Таково видение проблем Аэрофлота авторов книги «История отечественной гражданской авиации» издания 1996 года под председательством А.М. Горяшко.

Начались ни к чему кардинальному не ведущие попытки оживления деятельности Аэрофлота. В 1982 году принята попытка по усилению мер руководства хозяйственным строительством, повышению дисциплины и организованности. И вот в жизни страны наступил апрельский 1985 г. Пленум ЦК КПСС, провозгласивший курс на усиление социально-экономического развития и интенсификацию производства. Последовала «гласность», началась «перестройка» завершившаяся развалом Союза ССР, а экономика страны все более и более опускается в пучину безудержного капиталистического грабежа и растаскивания. Из бывшего «Аэрофлота» - самой крупной авиакомпании мира остались осколки.

В конце 80-х годов началась цепная реакция провозглашения национальных суверенитетов, распада хозяйственных связей, резкого сокращения объема производства и национального дохода. Все большая его часть стала оседать в искусственно создаваемых коммерческих и посреднических структурах и утекать за рубеж. Распахнулись двери для иностранных «специалистов» по антисоветизму и капитализму, чего так долго ждали на западе. Анти-социалистические силы из так называемой «творческой» интеллигенции все настойчивее внушали правительству мысль о необходимости ускоренного перехода к рыночным отношениям, разгосударствления предприятий и смены общественного строя.

В итоге происходящих процессов 4-й съезд народных депутатов в конце 1990 г. констатировал наличие широкого экономического и социального кризиса в стране и ослабление ее обороноспособности. В 1991г. страна вступила без экономической программы, плана и бюджета. Аналогичная обстановка продолжается в экономической сфере и поныне. В этих условиях и в гражданской авиации в 80-е годы произошли крупные социально-политические, экономические и структурные преобразования, началось «брожение в умах людей», отражавшее процессы, развернувшиеся в стране.

Но в отличие от других отраслей «Аэрофлот» работал более стабильно, хотя и не добился ощутимого прогресса. Итоги работы «Аэрофлота» в целом в первый перестроечный период выявили отсталость и возросшую необходимость быстрого технического перевооружения. Существующий парк самолетов и вертолетов Аэрофлота устарел и физически и морально. Его износ к концу 1988 г. составил 62 процента. При этом отечественная авиатехника уступала зарубежным аналогам по надежности и топливной эффективности.

Отстала от потребностей и наземная база. Вскоре выплеснулась мощная волна необоснованного и бесконтрольного роста цен на авиатехнику, запчасти и оборудование, что заставило Аэрофлот повышать свои тарифы. Все это сразу же отразилось на результатах деятельности авиапредприятий отрасли. «Демократические» преобразования привели к вседозволенности и анархии. Был отменен ряд важных ведомственных документов, в том числе Ус-тав о дисциплине работников ГА. Когда был свергнут диктат партии, в Аэрофлоте отменили политорганы. Вскоре перестали работать партийные и комсомольские организации. Стихийно, искусственно возникали различные общественные организации.

Появились ассоциации летного состава, диспетчерского состава и другие. Профсоюзные организации перестали выполнять свои функции.

Наиболее прогрессивной формой предприятий посчитали в МГА создание авиакомпаний на базе летных и инженерно-технических комплексов. Таким образом, искусственно создавались новые «собственники», которые, как предполагалось, должны были в ближайшее время стать конкурентами в борьбе за качество и динамизм перевозок. Потеряв надежду на получение от промышленности новых самолетов, Министерство ГА пошло на закупку техники за рубежом. Таким образом, наша авиация вернулась к принципу 20-30-х годов.

К концу 1990 года бюджетные инвестиции в воздушный транспорт резко сократились и уже не несли созидательного характера. Износ парка воздушных судов к 1990 году достиг 65-70 процентов. Впервые за всю историю гражданской авиации она за целое десятилетие не получила ни одного магистрального самолета современного типа.

К началу 90-х годов в авиационной отрасли работало более полумиллиона авиаработников. Аэродромная сеть ГА включала свыше двух тысяч аэродромов и вертодромов.

С 1991 года Аэрофлот стал переходить к рыночным отношениям, как того требовало правительство. В соответствии с Указом Президента СССР от 19.03.91г. «О реформе розничных цен и социальной защиты населения» были введены в действие повышенные тарифы на пассажирские перевозки. Это было сделано в целях «создания условий для ликвидации убыточности пассажирских авиаперевозок». С введением правительством с 01.01.91г. новых оптовых цен на продукцию производственно-технического назначения, в результате чего цены на самолеты и вертолеты отечественного производства увеличились сразу в 2 раза, на импортную авиатехнику в 3-5 раз, на запчасти к авиатехнике в 2,5 раза.

Указ президента Ельцина от 20 августа 1991 года «Об обеспечении экономического суверенитета РСФСР».

Наряду с другими, было упразднено Министерство гражданской авиации СССР. Его правопреемником стал Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта РФ. Аэрофлот распался на части. Перед департаментом была поставлена задача – ускорить создание на территории России самостоятельных, конкурирующих авиакомпаний с различной формой собственности. Департамент приступил к приватизации собственности авиапредприятий, ремзаводов, учреждений ГА и к коммерциализации. В то же время Россия осталась правопреемником СССР в ИКАО. Был образован международный авиационный комитет (МАК). Этот орган вобрал в себя часть функций Министерства, в частности расследование авиационных происшествий, аэронавигационное обеспечение и др.

С так называемой «либерализацией цен», начатой в России с января 1992 года правительством, подавляющее большинство перевозок стало убыточным из-за низкой рентабельности. Цены на авиатопливо выросли за год почти в 200 раз и, даже вынужденное повышение авиатарифов в 146 раз не смогло покрыть дополнительных издержек из-за

резкого снижения платежеспособного спроса населения. Воздушный транспорт оказался убыточным. В 1994 году по сравнению с 1991 годом, удельный вес капитальных вложений на рубль расходов снизился на 67 процентов.

К началу 1995 года транспортную работу и услуги ПАНХ в России выполняли 157 регулярных авиа перевозчиков различных форм собственности, из них 22 авиапредприятия осуществляли международные перевозки, кроме того, 257 нерегулярных авиа перевозчиков осуществляли коммерческие, чартерные перевозки, 93 из них - международные.

Однако их доля в общем объеме перевозок составляла менее 1 процента. Воздушный транспорт России имел около 1000 аэропортов, из них 43 со статусом международных и 67 аэропортов федерального значения. В гражданской авиации России трудилось около 260 тыс. человек, из них более 80 тыс. летного состава и 57 тыс. ИТР.

За последние годы стало модным слово «коммерция». Но, ведь гражданская авиация рождалась и всегда была в основе своей коммерческой организацией, и нового тут ничего нет. Но работала авиация в условиях государственного плана, признанных всем миром образцовых советских пятилеток.

И не по своей вине оказались теперь в долгах авиапредприятия. Чтобы выжить, они «сворачивают» объемы перевозок, поднимают цены, сдают в аренду свои самолеты, экипажи и базу и вновь, как в 20-тых годах берут в аренду или покупают более экономичные иностранные суда, «играя» в конкуренцию.

Процесс перестройки продолжался, была объявлена рыночная экономика. Надо было приспособливаться. Чтобы хоть как-то сэкономить на учебе личного состава, командование пошло на следующий эксперимент. В сентябре 1992 года было подписано с Академией ГА соглашение о создании в МОАО филиала от Головного института повышения квалификации на базе Мурманского АП.

Теперь работники авиапредприятия переподготовку, повышение квалификации проходили на месте с привлечением специалистов от Головного института. В начале 1993 года состоялись первые сборы.

Далее приводится ряд приказов, отражающих ход подготовки к приватизации в МАПе.

Приказ № 125 от 18.06.92г а/п. Мурманск.

«О создании подготовительной группы по изучению условий приватизации в МАП».

Приказываю.

Создать подготовительную группу (комиссию) по изучению условий приватизации.

Председатель Солодилов Ю.И.

Заместитель Софронов И.Б.

Представитель СТК Киселев А. В.

Председатель профкома Шиловский Е.М.

Приказ N 239 от 30.11.92г. Об участии МАП в качестве учредителя Ассоциации Сев.Зап Авиа России.

В связи с реорганизацией Ленинградского объединения ГА, на основании решения совета МАП от 18.09.92 и СТО, в целях использования специалистов Ассоциации в интересах Мурманского АП. Приказываю:

1). Мурманскому АП принять участие в качестве учредителя Ассоциации авиапредприятий Сев.Зап. региона России.

2). Бухгалтерии МАП перечислить на р/счет Ассоциации 100тыс. рублей суммы взносов в уставный фонд.

3). Зам. Директора МАП по маркетингу Софронову И.Б. подготовить проект договора об отношениях между МАП и исполнительной дирекцией Ассоциации с перечнем функций, делегированных Ассоциации в интересах предприятия.

4). Копию приказа выслать в Ассоциацию.

В июле 1992 года МАП приобрело 1-й из четырех самолетов Ту-154м., но начать эксплуатировать самолеты пришлось с аэродрома Североморск-3. Мурманский аэродром закрылся на реконструкцию. Подготовка к реконструкции началась с подготовки к перебазированию на аэродром Североморск-3 необходимого количества вагончиков со средствами связи, мебелью и др. С 10 июля аэродром Североморск-3 начал принимать самолеты по расписанию. Чтобы обрабатывать поток пассажиров, на одной из площадок аэродрома был помещен весь арсенал вагончиков тележек и других необходимых приспособлений.

Пассажиров регистрировали в аэропорту Мурманск и автобусами везли к трапу прибывающих самолетов. Прилетевших пассажиров теми же автобусами подвозили к городскому агентству. Реконструкция длилась немногим более 3-х месяцев, и до выпадения снега была завершена. Был уложен асфальт на полосах приземления у обоих порогов. Центральная часть полосы не затрагивалась. Было сделано расширение полосы с 42 до 45 метров. К концу октября реконструкция завершилась. В аэропорту Мурманск установился обычный график движения самолетов.

Но процесс приватизации и дробления продолжался. Вот очередные приказы.

I Приказ N 22 от 01.02.95 года.

«О выделении из состава МАП филиала «Мурманский центр УВД», государственного предприятия «Северо-Западный региональный центр по обслуживанию воздушного движения "Сев-Запаэроконтроль»».

На основании постановления правительства РФ от 30.04.93г. N403, приказа Минтранса РФ от 29.12.92г N 101, от 22.06.93г. N 43, от 25.05.93г. N39, от 27.07.94г. N 66; во исполнение приказа ДВТ (Департамента воздушного транспорта) РФ от 31.10.94г. N 79

П р и к а з ы в а ю:

1). Выделить из состава МАП с 01.02.95г. с 00.00.МСК. подразделение, связанное с обеспечением единой системы УВД служб движения и базу ЭРТОС.

.....

7). Зам. Директора по производству Никитичеву А.И. и главному инженеру базы ЭР-ТОС Горынину В.П. подготовить договор с МЦ УВД о дальнейшей производственной деятельности МАПа и МЦ УВД к 15.02.95г.

Директор МАП Полюдов Г.В.

II Приказ N 134 от 21.07.95г.

«Об обеспечении деятельности комиссии по инвентаризации и подготовке к разделению и акционированию Мурманского авиапредприятия».

Актом федерального управления по делам несостоятельности (банкротства) РФ от 12 октября 94г. N 277 Мурманское авиационное предприятие признано неплатежеспособным и имеющим неудовлетворительную структуру баланса. За период, прошедший с момента утверждения акта хозяйствования – финансовое положение, предприятия продолжает ухудшаться, в связи с чем распоряжением федерального управления по делам о несостоятельности РФ N 364 от 11.07.95г. назначено внешнее управление Мурманским авиапредприятием с проведением работ выделения подразделений, связанных с обеспечением ЕС УВД в государственную службу, а также разделению предприятия на аэропорт и авиакомпанию и их после-

дующей обязательной приватизацией и акционированием.

П р и к а з ы в а ю:

1). Назначить комиссию по инвентаризации и реорганизации госпредприятия «Мурманское авиапредприятие» на самостоятельные авиакомпанию и аэропорт, а также выделению подразделений, связанных с обеспечением ЕС УВД в госслужбу.

Управляющий МАП Л.В. Барзунов.

1996 год начался с реорганизаций, приведших к распаду Мурманского авиапредприятия на части, как ныне говорят «структурные подразделения».

Приказ N 11 от 22.01.96г. по МАП гласил: на основании распоряжения территориального агентства ФУДН в Мурманской области N 47 от 19.01.96г. и N 48 от 19.01.96г. считать работу управляющего МАП Барзунова Л.В. по договору- подряду от 17.07.95г. N 06-ДП-выполненной. С 22.01.96г. назначается И.О. управляющего ГП (госпредприятием)

«Мурманское авиапредприятие» начальник аэропорта Васильков С.П.
С 22.01.96г. к исполнению обязанностей и. о. управляющего приступил. С.Васильков.

Приказ N 14 от 23.01.96г.

«О возложении обязанностей на первого заместителя директора МАП».

В соответствии с распоряжением ФУДН Мурманской области N 47 от 19.01.96г. и на период действия данного распоряжения до регистрации открытых акционерных обществ «Аэропорт Мурманск» и «Мурманские авиалинии»

Приказываю:

1). Возложить обязанности по руководству и подготовке ЛО Ту-154, ПАНХ и АТБ к регистрации открытого акционерного общества «Мурманские авиалинии» на первого зам. Директора Антипина Владимира Борисовича.

2). Командирам ЛО Ту-154 Мазкову Владимиру Никифоровичу и ПАНХ Сигову Владимиру Николаевичу все вопросы решать через Антипина В.Б.

И.О. управляющего МАП Васильков С.П.

(ФУДН-федеральное управление по делам несостоятельности).

Далее были изданы локальные приказы, закрепляющие раздел Мурманского АП

Приказ № 21 от 05.02.96г.

«О дальнейшей работе по инвентаризации акционерного общества ОАО «Аэропорт Мурманск»....

Управляющий ОАО «А/п. Мурманск» Васильков С.П.

Приказ № 23 от 05.02.96г.

«О реорганизации МАП и переводе личного состава в ОАО».

В ОАО «Аэропорт Мурманск» следующие структуры: СОП, СОПГ, ПДСП, ЭСТОП, ССТ, аэродромная служба, ТИСТО, ГСМ, САБ, СПАСОП, АХС, цех бортового питания, группы аэропорта Мурманск, штурманскую, ОЭНС, капстроительства, амбулаторию, общежитие- гостиницу, отдел договоров, ставок службы маркетинга и коммерции, группу метеобеспечения, группу метрологии и эксплуатации радиооборудования, ОМТС, штаб - согласно структуре МАП.

2) В ОАО «Мурманские авиалинии» следующие структуры: ЛО Ту-154, ЛО ПАНХ, служба бортпроводников, БАИ, ОСИЛД, группа аэропортов МВЛ, группа расписания маркетинга и коммерции, штаб - согласно структуры.

С 02.02.96г. приступил к управлению ОАО «А/п. Мурманск»

В должности управляющего С.Васильков.

Вот и пришел черед осветить вопрос, почему госпредприятие Мурманский авиаотряд было приватизировано и акционировано. Будет несправедливо умолчать о реакции коллектива авиапредприятия на происходящие события. Весь коллектив поддерживал идею сохранения единого предприятия, особенно сопротивлялись процессу дробления летные коллективы, но об этом сказано, в главе о летном отряде Ту-154. Совет трудового коллектива, профсоюзный комитет поддерживали идею единого предприятия, но... все усилия были напрасными. Ни обращение к властям, ни статьи в органах печати, не помогли.

Власть имущим выгодно было дробить единый коллектив на части. Интересы коллектива были попраны. Законодательство предусматривает разные формы собственности. В отношении Мурманского авиаотряда был применен силовой нечистый прием.

Дроблению способствовало и отсутствие единства среди руководителей предприятия. Несвоевременный уход главного руководителя также не мог не сказаться на происшедших событиях. Возвращусь несколько назад. Когда во главе авиапредприятия стал командир ОАО Солодилов Ю.И., коллектив сразу почувствовал твердую руку, Будучи в свое время представителем Аэрофлота в одной из африканских стран, Солодилов Ю.И. имел представление о системе управления производством при капитализме, имел возможность сравнивать две системы управления. Поэтому можно утверждать, что этот человек знал, что делать и как делать. Коллектив Мурманского авиаотряда всегда умел работать, но не всегда перед коллективом ставились перспективные задачи, а также пути их решения.

В то время как многие авиаотряды находились в бездеятельности, а командный состав в растерянности, Мурманское авиапредприятие в 1992г. сумело приобрести четыре новеньких самолета Ту-154м. На 16-й день после перегонки с завода и посадки на аэродроме Мурманск, первый полученный самолет начал выполнять регулярные рейсы на Москву. Этот рейс на Москву всегда имел приличную загрузку. До того, этот и другие рейсы по расписанию выполняли авиаторы Ленинградского авиапредприятия. Объявленный курс на демонаполнизацию, на конкуренцию, в условиях рыночной экономики, дал первые результаты. В течение 3-х лет Мурманский авиаотряд завоевал свое место в нишах, неиспользованных другими.

Оговорюсь: самолеты Мурманскому авиаотряду выделялись под объемы перевозок в интересах Мурманского морского пароходства, морские суда которого бороздили все моря и океаны.

На всех материках имелись базы для захода судов, смены экипажей, мелкого ремонта. Чтобы набраться необходимого опыта эксплуатации новой для авиаотряда техники, открывались новые авиалинии.

За период 1992-96гг. Мурманские авиаторы сумели облетать все континенты, освоили юг Африки. Выполнялись чартерные рейсы на граничные курорты. Но, не имея своего турбюро, не сумели внедриться в сферу туристического бизнеса.

Настал период объявления мероприятий по «укреплению» экономики, на деле оказалось, ее развала. Были резко повышены цены на топливо, на авиазапчасти. Резко, неоднократно, как следствие политики отпуска цен, стали поднимать тарифы на авиаперевозки. Все это не могло не сказаться на деятельности авиаотряда. Мурманский отряд Ту-154 стал бельмом на глазу у конкурентов.

В конце 1994 года у Солодилова Ю.И. закончился контракт и он уволился. В 1997 году он серьезно заболел, и в августе его не стало.

Преемники Солодилова, после акционирования, а если говорить откровенно, раздробления единого государственного авиапредприятия на части, не сумели удержать авиатехнику, самолеты Ту-154. Отделилось агентство аэрофлота.

Образовали две авиакомпании. ОАО «Аэропорт Мурманск» и авиакомпания «Мурманские авиалинии». После двух, можно сказать умышленно подстроенных банкротств, предприятие распалось. Авиакомпания «Мурманские авиалинии», в конкурентной (подковерной) борьбе не устояла, самолеты продали, часть техники сдали в аренду, авиакомпания «МАЛ» перестала существовать. Теперь существует ООО «Мурманская авиакомпания» (МАК).

Первым руководителем ОАО «Аэропорт Мурманск» был Васильков Сергей Петрович, его сменил 10.10.97г Дарьев Василий Иванович. Пробыл он на этом посту до 2005года.

В настоящее время гендиректор ОАО «Аэропорт Мурманск» Михаловский Эдуард Петрович.

10 лет исполнилось, как в здании бывшего штаба авиапредприятия соседствуют два штаба. ОАО «Аэропорт Мурманск» и авиакомпании (МАК).

В былые времена все работники дружной гурьбой отправлялись на первый этаж в столовую в обеденный перерыв.

Дружно отмечались праздничные даты в зале заседаний. Теперь он поделен на кабинеты. Некоторое пространство имеется в зале столовой, где, порой, чествуют юбиляров.

Приближается юбилейная дата, 30-летие работы аэропорта. За прошедшие годы безаварийной работы аэропорт наращивал отправки пассажиров. Недалек был рубеж 1 млн отправки пассажиров в год. Авиационный отряд был серьезным конкурентом железной дороге. Но теперь былое только история. В летний период активность деятельности возрастает, в зимний период наступает затишье.

Не за горами и юбилей Мурманского авиаотряда. 70 лет назад был организован авиаотряд на Кольской земле. В прошедшие годы летный отряд специализировался на эксплуатации вертолетной техники. Был пионером в освоении новой техники и новых видов работ.

Все это было, было...

Руководители ОАО «Аэропорт Мурманск»



Михаловский Эдуард Петрович

окончил Северо–Западный политехнический институт в 1974 году. В Мурманском авиаотряде с 1973 года. Начиная работать техником, инженер службы ЭСТОП, главный инженер. С 1996 года заместитель генерального директора - главный инженер. В мае 2006 г возглавил ОАО «Аэропорт Мурманск».



Нестерев Николай Алексеевич после окончания КИИГА с 1976 года работает в аэропорту. Занимал должность инженера, начальника электрослужбы. С мая месяца 2006 года назначен заместителем гендиректора - главным инженером аэропорта Мурманск.



Максимов Игорь Дмитриевич

1949 г рождения, окончил Ленинградский институт авиационного приборостроения в 1973 году, Высшую школу КГБ имени Дзержинского – 1977 года. В Мурманском авиаотряде с 1988 года. С 1998 года заместитель генерального директора по авиационной безопасности и режиму.

Фото 90-х годов



Лозыченко Владимир Иванович.

Окончил КИИГА в 1981 году. С 1982 года работал, инженером, ст. инженером, начальником аэродромной службы. С 2001 года - сменный начальник ПДС. С 2006 года – заместитель генерального директора по перевозкам, начальник СОП и ПДС.

Управление и штаб авиаотряда.

Управление

За время существования авиаотряда, трижды менялось место базирования его. Где располагался штаб Апатитского авиаотряда, сказать не могу, нет сведений. В Мурманшинский период базирования, штаб размещался в здании барачного типа, доставшемся в наследство от полка ВВС. В настоящее время в штабе, построенном в 1976 г. бывшего авиаотряда размещены два органа управления (офисы) ОАО «Аэропорт Мурманск» - левое крыло, ООО МАК – правое крыло.

Штаб авиаотряда получил красивое двухэтажное здание со столовой и залом заседаний. Построено здание штаба было в феврале 1976 года, до мая месяца шла обкатка и освоение. В майские дни работники штаба отмечали новоселье.

За время существования Мурманского авиаотряда им руководили 18 человек. Это период с 1937 по 1996 год. Список руководителей авиаотряда приводится.



Здание штаба ОАО

До 1976 года.

На этом месте те-перь стоит 9-ти этажка № 31 по улице Советской.

↓

На нижнем снимке

Новое здание штаба ОАО.

В 1996 году авиапредприятие было разделено на отдельные структуры и акционировано. Главными преемниками стали авиакомпания «Мурманские авиалинии» и ОАО «Аэропорт Мурманск».



Штаб управления

Штаб (немецкое слово *stab* – означает орган управления).

Загорский Владимир Степанович. Первый начальник штаба. Окончил в 1927г раб-фак, военную школу им. Энгельса в Ленинграде в 1934г. Ему было поручено организовать авиаотряд, который надлежало создавать в соответствии с требованиями приказа Начальника ГУ ГВФ при СНК СССР N 20с от 11.11.36г.

Платошин Иван Николаевич. В заполярье прибыл в 1938году и проработал 6 лет, с 16 мая 1938г по 9 февраля 1939г., затем занимал должность замполита авиаотряда до 1944г.

Тихомиров Александр Иванович работал начштаба с августа 1939 по декабрь 1940г, Он имел склонность к нарушениям дисциплины и уволен был по Дисциплинарному уставу.

Полонский Федор Евгеньевич занимал пост начальника штаба с января 1941 года По 15 ноября 1944 года. Будучи призванным, в действующую Красную Армию с 26.06.41г был назначен начальником штаба подразделения п/я 235 Особой авиационной группы Северного фронта. В дальнейшем Особая авиационная группа была преобразована в 3-ю авиаэскадрилью 5-го полка ГВФ.

Муравьев Михаил Владимирович. Сменил Полонского Ф.Е. на должности начальни-ка штаба. Он пробыл в этой должности с15.11.44г по 10.05.46г.

Федотов Петр Михайлович 1885г рождения, старый авиатор. В 1918году окончил школу летнабов в Ленинграде, в аэрофлоте с 1935 года. На должности начальника штаба Мурманского авиаотряда он пробыл с мая 1946 по январь 1948год. 30лет он отдал авиации.

Мельников Виктор Иванович. На должность начштаба был назначен в январе 1948 года. Списанный с летной работы по состоянию здоровья пилот 3-го класса из Вологды.

В гражданской авиации он с 1939 года. Проработал он в должности начальника штаба до 1953 года, но вынужден был оставить занимаемую должность по состоянию здоровья, долго лечился и в 1956 году возвратился. Проработал Мельников В.И. до декабря 1958 года.

Крюк Евгений Владимирович. С апреля 1953 года по сентябрь 1956 года проработал начальником штаба в Мурманском авиаотряде.

Головенков Михаил Васильевич. 1925 г рождения. В декабре 1958 года на должность начштаба был приглашен командиром ОАО Строевым Г.А. Проработал Головенков М.В. в должности НШ 25 лет до 12.04.84 года. Затем исполнял обязанности директора музея авиации. 25.03.95г. Михаила Васильевича не стало.

Занимая должность начальника штаба Головенков М.В. еще в 60-е годы начал соби-рать материал для будущих книг. О том, как зародилась идея начать собирать материал по истории Мурманского авиаотряда, как шел поиск людей – ветеранов первопроходцев, описа-но в его книгах. За время работы в авиаотряде Головенков М.В. издал четыре книжки. Все они посвящены людям авиаотряда. Был собран материал для 5-й книжки, но Михаил Василь-евич не успел ее издать, а начавшийся развал Союза и смерть автора оборвали работу.

Рабочими органами штаба являются отделы: кадров, общий, плановый, бухгалтерия.

Отдел кадров. После ВОВ в организации Апатитского авиаотряда просматривается две структуры, судя по штатам, собственно авиаотряд и аэропорт Апатиты.

В настоящее время в отделе кадров работают: возглавляет отдел кадров Акуленко Ирина Анатольевна, именуемая нынче должность – инженер по подготовке кадров – руково-

дитель отдела, Прохорова Елена Владимировна – специалист отдела кадров.

Общий отдел. (Канцелярия). Работники общего отдела просматриваются в архивах с самого начала организации Мурманского (Апатитского) авиаотряда. Первой секретарь – машинисткой была Чуева М.Н (в документах некоторые фамилии указываются только с инициалами). Работала она с момента образования авиаотряда. Затем с 1940 по 1948г. работала Балан А.Г. 1916г рождения. Некоторое время работала Новикова Мария Николаевна. Оклад у машинисток тогда был 525-550 рублей.

В 1949г была принята Виноградова Агния Васильевна. В 1954г ее сменила Чекалова А.Л. В 50-е работала Кашулина К.И, временами она замещала то работников отдела кадров, то первого отдела Уже в 60-е годы примерно, с 1960г по 1968г работала машинисткой Песня Нина Ивановна.

С 1960 по 1968г работала секретарь – машинисткой Козорезова Валентина Григорьевна, мать начальника службы ЭРТОС Пригары Владислава Алексеевича. Бойкая, энергичная женщина. Печатная машина у нее буквально как пулемет строчила. Затем она перешла работать в отдел кадров и в 1978г ушла на пенсию. После нее секретарь – машинисткой работала Демченко Антонина Павловна с 1968 по 1977г. Ее дочь Прохорова Елена Владимировна нынче работает в отделе кадров аэропорта. 1970-72гг. машинисткой работала Гуренко Эмма Ивановна, затем она перешла работать в бюро аэронавигационной информации и проработала до ухода на пенсию по состоянию здоровья. Секретарь – машинисткой начинала работать Сверчкова Галина Ивановна в 1970г, вскоре она перешла в первый отдел, где и заканчивала трудовую деятельность. С 1972 по 1978г работала машинисткой Юнгина Валентина Геннадьевна. Ее сменила Якушина Валентина Егоровна, проработавшая секретарем с 1972 по 1984г, затем перешла в первый отдел.

В 1977г поступила в канцелярию Зубкова Валентина Владимировна, 29 лет она работает на этом месте. С 1979 по 2000г секретарем проработала Минаева Людмила Николаевна. Уволившись, с мужем, работником отдела капстроительства аэродрома Минаевым Валерием Васильевичем, уехала с севера. С 1984 по 1996г машинисткой проработала Зубарева Татьяна Евгеньевна.

Акуленко Ирина Анатольевна
Трудовую деятельность начала в 1977году, окончила Мурманский педагогический институт. В авиаотряде с 1982г. С 1985 года по настоящее время работает в отделе кадров. С 06.02 96г руководитель отдела кадров
Стаж работы в штабе авиапредприятия затем в ОАО «Аэропорт Мурманск» 21 год. Фото 1998г.



Прохорова Елена Владимировна.
Трудовую деятельность начала в авиаотряде после окончания средней школы. В настоящее время работает в отделе кадров –специалист отдела кадров. Стаж работы в штабе авиапредприятия, затем в ОАО «Аэропорт Мурманск» 20 лет.

Фото 1998года.



Первый отдел. Так именуется отдел секретного делопроизводства. Ранее, до 50-х годов он именовался 8-е отделение. Первым работником спецотделения, о котором упоминается в архивах, была Кашулина К.И.

Ветеран отряда и ветеран первого отдела был Юрчков Андриян Захарович. 1916г рождения, в авиаотряд пришел в 1937 году. Он сменил ряд специальностей. Участник Великой Отечественной войны. Первый отдел он возглавил в 1953г, но стажировался и был в резерве с 1951года. Неизменно проработал до 1971 года, 34года.

После Юрčkова А.З. первый отдел возглавила Сверčkова Галина Ивановна, проработала она с 1970 до февраля 1980г. Ее сменил Воронин Михаил Иванович. После него работала Якушина Валентина Егоровна, проработав с 1984 по 1997год. После разделения авиаотряда на акционерные общества, первый отдел возглавила Максимова Елена Николаевна. В этой должности она работает по настоящее время

Бухгалтерия. Бухгалтерия, самый многочисленный отдел штаба. Его работники отыскиваются в архивах с самого начала деятельности Апатитского авиаотряда. В предвоенные годы и в военное лихолетье в бухгалтерии рядовые работники чаще менялись, чем в последующие годы. Патриархом бухгалтерии является Большаков Федор Петрович 1890г рождения. Он окончил курсы главных бухгалтеров, 32 года проработал в Аэрофлоте.

С 1939 по 1948г проработал в Апатитском авиаотряде Большаковым Ф.П. Быčkова Елена Фоминична. Она пришла в авиаотряд в 1940г, работала в аэропорту Тик-Губа старшим бухгалтером, а с 1952г вплоть до 1960г главным бухгалтером авиаотряда. В 1942г после окончания бухгалтерских курсов в авиаотряд пришла Драčkова Рахиль Анатольевна 1923г рождения. Работала она старшим бухгалтером авиаотряда, с уходом Большакова возглавила бухгалтерию. В 1952г Драčkова Р.А. вместе с мужем Драчковым И.Ф., также работником авиаотряда, перевелась в 228 авиаотряд.

В 1952г в бухгалтерию поступила Щипоникова Анна Владимировна. Работала она старшим бухгалтером. В 1976г ушла на пенсию, проработав в авиаотряде 24 года.

С 1957 по 1975г работал неизменно заместителем главного бухгалтера Гончаров Василий Семенович.



Головенков Михаил Васильевич. Начальник штаба Мурманского авиаотряда с 1958 по 1984г. 26 лет проработал на занимаемой должности. После упразднения должности НШ, исполнял обязанности директора музея авиации п. Мурмаши. Много поработал по сбору материалов по истории Мурманского авиаотряда. Издал четыре книжки, посвященные авиаторам Мурманска. Михаил Васильевич работал до последних дней жизни. Фото 90-г.

Зубкова Валентина Владимировна. Инспектор общего отдела. Окончила ПТУ в 1974г. В авиаотряд пришла в 1977г. С тех пор неизменно 29 лет на посту секретаря.

А ныне эта должность именуется инспектор общего отдела.



Денисова Валентина Александровна прибыла по переводу из 2-го Ленинградского авиаотряда в 1968г на должность главного бухгалтера. До того она ряд лет проработала в Магадане. Проработала Денисова В.А. до 1984года. Выйдя на пенсию, уехала в г. Николаев.

С 1986 по 1996г бухгалтерию возглавляла Калинкина Людмила Николаевна. С разделом Мурманского авиапредприятия на части, бухгалтерию ОАО «Аэропорт Мурманск» возглавила Егорова Екатерина Александровна. Руководит бухгалтерией она и теперь. Разными путями приходят люди в авиаотряд. Работа в авиаотряде, в том числе и в бухгалтерии, многих удерживает на долгие годы, а то и на всю жизнь.

Руководители бухгалтерии.

Экономисты и плановики. Самые ранние упоминания о работниках экономического отдела в документах авиаотряда относятся к 1948году. Первой была Ивушкина Мария Петровна, экономист, проработала она в авиаотряде всего два года. Затем в авиаотряд по переводу прибыла Макарова Людмила Владимировна 1915г рождения, окончила Ленинградский финансово-экономический техникум в 1935г. Проработала она начальником планового отдела с 1950 по 1971, 21год и ушла на пенсию. Три года отработала начальником ПЭО Петренко Людмила Петровна, в 1973г по переводу она ушла в плановый отдел ЛенУГА. Ее сменила Грицюк Майя Александровна 1935г рождения, окончила Московский инженерно-экономический институт в 1969г. Проработала она с1971 по 1985г. По переводу убыла в Москву.



Белова Лидия Владимировна 1932г рождения
В авиаотряд пришла в 1953г. И всю свою деятельность посвятила работе в разных отделах бухгалтерии авиа-отряда. Начинала работать кладовщиком грузового склада аэропорта Мурмаши, кассир, старший билетный кассир, бухгалтер, экономист. 33 года проработала Лидия Владимировна в авиаотряде. Выйдя на пенсию, не порывает связи с авиаотрядом, многим помогает словом и делом, своим непосредственным участием.

Фото 80года



Егорова Екатерина Александровна. Образование Высшее. Окончила Ленинградский ФЭИ 85г. С 1996 г возглавляет бухгалтерию ОАО «Аэропорт Мурманск»
Фото 1998г.



Нестерце Людмила Петровна. В авиаотряд пришла со школьной скамьи в 1975г. С тех пор неизменно в бухгалтерии Обучается в ВУЗе
фото 1998 г

Дербина Надежда Дмитриевна. Образование Высшее. Окончила Ленинградский ФЭИ 85г
В авиаотряде с 1980г
Заместитель главного бухгалтера Фото 1998г



Затем плановый отдел возглавила Степашкина Елена Епифановна и поныне руководит отделом в ОАО «Аэропорт Мурманск».

Борканюк Алиса Александровна 1970-1987г 17 лет, ушла на пенсию. Анашкина Надежда Петровна с 1971г по настоящее время работает техником планового отдела, стаж 35г. Алексютина Александра Сергеевна. В авиаотряд пришла после средней школы в 1971г, заочно закончила ВУЗ, проработав в штабе до 1984г, ушла службу ЭРТОС, где продолжает работать. Гурьянова Нина Владиленовна в авиаотряд пришла в 1971г, заочно закончив ВУЗ, Работает.

Савчишкин Виктор Михайлович с 1984 по 2000г проработал начальником ОТиЗ. С работы вынужден был уйти по инвалидности. Суркова Софья Николаевна, с 1982г работает в плановом отделе экономистом. Герасим Алла Николаевна с 1982г работает в авиаотряде, экономист планового отдела. Виноградова Ольга Васильевна с 1993 года работает в плановом отделе

Руководители экономического отдела.



Степашкина Елена Епифановна. Начальник экономического отдела. Образование высшее, окончила Ленинградский экономический институт в 1975г. В авиаотряде с 1975года С1996года, после раздела предприятия, перешла в ОАО «Аэропорт Мурманск». 31 лет неизменно в экономическом отделе.

Фото 1998года.

Виноградова Ольга Васильевна. Заместитель начальника экономического отдела. образование высшее. Окончила Вологодский институт, экономический факультет. В Мурманском авиа-предприятии с 1993года. После раздела предприятия перешла в ОАО «Аэропорт Мурманск».

Фото 1998года.



Ветераны планового отдела.



Стец Антонина Васильевна. Образование средне-специальное. Окончила Гатчинское педучилище в 1957году. В авиаотряде с 1968года, работала в МСБ оператором, затем перешла в плановый отдел экономистом. Стаж работы 27лет. На пенсию ушла в 1995г фото 1985г

Гурьянова Нина Владиленовна. Образование высшее. Заочно окончила Ленинградский финансово-экономический Институт в 1977г В авиаотряде с 1971 года. В настоящее время работает экономистом. Стаж работы 35 год. Фото 1995г



Машинно-счетное бюро (МСБ). МСБ было образовано 1966г, как отделение бух-галтерии. В его функции входила проверка бухгалтерских отчетов на счетных машинах, которые к тому времени начала выпускать промышленность. Счетные машины быстро совершенствовались и менялись по мере поступления. Можно утверждать, счетные машины были предшественниками компьютерной техники.



Яковлева Валентина Васильевна 1940г. образование среднее. Первый руководитель и организатор Машинно-счетного бюро. Фото 1984г.

Первым работником МСБ была Яковлева Валентина Васильевна, она же была первым руководителем, старшим оператором МСБ. Располагалось оно в штабе авиаотряда. Комната очень маленькая. (Помещение штаба снесено, на его месте возведена 9-и этажка под номером 31 по улице Советской). Потом была выделена комната в здании гостиницы, вход был отдельный, с торца здания. Столы под счетные машины изготовлялись на месте, по разработанным чертежам. Проработала Яковлева В.В. до 1972г. и уволилась по уходу за ребенком, потом уехала с Севера.

Вслед за Яковлевой в МСБ стала работать Кочеткова Людмила Ивановна. Проработала она всего три года и



Кочеткова Людмила Ивановна
1946г. образование среднее.
С 1967 по 1970г работала в МСБ
Фото 1975.

уволилась по уходу за ребенком, а потом перевелась в Агентство аэрофлота в Ленинграде. Работала Кочеткова недолго, но своей неумемной энергией, своим нестандартным лексиконом оставила о себе память у работников штаба того времени.

С 1968 по 1971г в МСБ работала Стец Антонина Васильевна, затем перешла в плановый отдел, где и проработала до выхода на пенсию.

Продолжительное время в МСБ работала Еремеева Татьяна Алексеевна, с 1967 по 1996год- 29лет и ушла на пенсию, посвятив работе в бюро всю трудовую жизнь.

Поддубная Галина Михайловна пришла работать в МСБ в 1971г, с 1972г работала старшим оператором. Проработала она 20лет, до 1991года, затем переведена была в КолаТАВС.

Оханова Татьяна Константиновна проработала 29 лет, с 1971 по2000г, затем перешла работать в ООО «Аэро-ойл» (бывшая служба ГСМ)

Мотошкова Лидия Яковлевна в МСБ пришла в 1972г, проработав год, перешла в бухгалтерию, затем с 1987 по 1991г возглавляла МСБ.

Подольская Лидия Евгеньевна работала в МСБ с 1987 по 1991г, затем перешла в другой отдел. В машинно-счетном бюро начинали трудовую деятельность, проработав совсем непродолжительное время: Егорова Любовь Петровна, Нафикова Наталия Васильевна, Гурьянова Нина Владиленовна, Соловьева Ольга Алексеевна, Степашкина Елена Епифановна. Дроздович Татьяна Ивановна.



Оханова Татьяна Константиновна. Образование среднее. В авиаотряд пришла в 1971г. С ноября 1971 г по декабрь 2000 г проработала МСБ. 28 лет. Перешла работать в ООО «Аэро-ойл».

Фото 1998г.



Поддубная Галина Михайловна

В авиаотряд пришла в 1971г. С

1972 по 1987г работала старшим оператором МСБ. В 1991году перешла работать в КолаТАВС. 20 лет проработала в МСБ. Фото 1976года



Еремеева Татьяна Алексеевна

В авиаотряд пришла в 1967г.

Образование среднее.

Всю свою трудовую деятельность посвятила МСБ.

Проработав 29 лет, в 1996г.

вышла на пенсию.

Фото 1996г.

Руководители Мурманского авиапредприятия последних лет.



Полюдов Геннадий Васильевич, 1947 года рождения. Окончил Краснокутское летное училище. Академию ГА в 1977г. В Киргизии занимал пост начальника управления ГА. В Мурманский ОАО прибыл по приглашению в 1993году. Работал КВС, КВС-инструктором Ту-154, командиром ЛО, ИО директора, зам. гендиректора по производству Мурманского авиапредприятия, Директор МАЛ. 11.10.99 г уволен по расформированию ЛО Ту-154 перевод в СЗОМТУ

Фото 80-х годов

Солодилов Юрий Иванович, 1937г. рождения. Мурманский авиаотряд возглавлял с 1983 по 1995год. В начале 90-х годов, будучи депутатом Верховного Совета СССР, сумел для нужд Мурманского морского пароходства и для улучшения обслуживания мурманчан, получить 4-е новых лайнера Ту-154м. Отряд Ту-154 просуществовал 7 лет, но составил яркую страницу истории Мурманского авиапредприятия.

Фото 90 г



Сидоренко Анатолий Евгеньевич, 1956г рождения. Окончил Сасовское летное училище в 1976г. Академию ГА в 1993году. По приглашению командования прибыл из Баку. С 20.04.92года стал первым командиром Ту-154. С июля 1992года возглавил формирующийся летный отряд.

В 1998г. перевод в МТУ Шереметьево

Фото 92-го года



На переднем плане слева директор филиала ОАО А/К «Сибирь» Фадеев Н Н, Алиев А Р, Нестерец Н А, Катаев В М, Сигов В Н. На втором плане слева направо: Севидов А Д, Михаловский Э П, Егорова Е А, Смирнов, Степашкина Е Е, Машкоркин В А, Веселова Т В, Максимова Е Н, Троян Н И, Дарьёв В И, Акуленко А В, Акуленко И А, Пригара В А, Нестерец Л В, Митин В С, Зубкова В В, Балянзин В С, Виноградова О В,



Плановый отдел. Работники бухгалтерии
Слева Виноградова О В, Стец А В, Первый ряд: Егорова Л П, Гончаров В С,
Герасим А Н, Суркова С Н. Заблудняк Н И. Второй ряд: Щипоникова
Фото 1995г А В, Сараева Р П, Денисова Л Б, Орлова
Т Л, Шарапанова М С, Белова Л В,
Гл. бухг. Денисова В А. Фото 1972г.



Работники авиаотряда на демонстрации. Слева командир ОАО Солодилов Ю И.



Снимок на память: встреча Нового 1991 года.

Слева направо 1 ряд: Максимов, Д, Нестерец Н А, Говоров В Е, Нафикова Н В,
Второй ряд: Борькина Н М, Сараева Р П, Суркова С Н с дочерью Настей, Соколова
Н П, Стец А В, Зубкова В В, Минаева Л Н, Максимова Л И. Третий ряд: Боброва А В,
Буткевич Н Е, Пономаренко Л И, Оханова Т В, Акуленко И А, Александрова Л М, Цабулина
М И, Герасим А Н, Заблудняк Н И, Барановская Е А, Кувшинова О Г, Нестерец Л П,
Четвертый ряд: Дроздович Т И, Галицкий А Н, Дубовиков А Н, Некрасов Н В, Сигов В Н,
Фалеев А П, Кутазов В М.

Производственно-диспетчерская служба.

ПДСП - производственно-диспетчерская служба предприятия была организована в 1983 году. К тому времени авиаотряд вышел на новые рубежи отправок пассажиров, перевозки грузов и почты. Был повышен класс авиаотряда с третьего во второй. За этим последовали организационные перестройки. Командир авиапредприятия имел право на штатных заместителей. Их было четыре: заместитель по организации летной работы, заместитель по коммерческой службе – начальник аэропорта, заместитель по службе движения, заместитель по политико-воспитательной работе.

Настало время реорганизации диспетчерской службы. Из среды авиадиспетчерской службы (АДП) и диспетчеров службы перевозок был организован участок во главе со старшим диспетчером. Функцией нового участка являлись организация и планирование перевозок, информация о движении воздушных судов, организация взаимодействия служб, обеспечивающих вылеты воздушных судов. Была введена должность начальника ПДСП. Подчинен он был начальнику аэропорта. Затем в штаты ввели сменных заместителей начальника аэропорта. До этого их функции исполняли руководители полетов.

Первый шаг в организации ПДСП был сделан в июле 1983 года. Тогда диспетчерами были назначены: Сарапас Ю В – старший диспетчер, Иванов Н И, Безвытный И П.

Приказ № 201 от 19.06.84г. устанавливал выплаты надбавок к окладам ИТР, специалистам и служащим ОАО за высокую квалификацию...

Старшему диспетчеру ПДСП Сарапасу Юрию Викторовичу 10%,

Диспетчеру ПДСП Иванову Николаю Ивановичу 10%,

Диспетчеру ПДСП Безвытному Игорю Петровичу 10%,

Диспетчеру ПДСП Ткаченко Леониду Епифановичу 10%,

Диспетчеру ПДСП Лескинену Игорю Альбертовичу 10%.

До создания группы диспетчеров ПДСП всеми вопросами организации вылетов руководили диспетчеры АДП.

В 1983 году к руководству авиаотрядом пришел новый командир ОАО Солодилов Юрий Иванович. Он и организовал новую службу. За время становления ПДС претерпела несколько организационных и административных перестроек. Менялись названия служб: ПКСОУ, ПХСОУ (производственно-коммерческая, хозяйственная служба) и, наконец, ПДС.

В конце 80-х годов, во время объявленной перестройки, началась игра в «демократию». Стали избирать руководителей разных рангов открытым или тайным голосованием. Заключались договоры с должностными лицами – контракты. Так, в 1989 году, первым заместителем командира авиапредприятия стал Васильков Сергей Петрович. У него в подчинении было два выборных сменных заместителя начальника аэропорта (СЗНА), Леонов Владимир Иванович и Дарьев Василий Иванович и два назначенных заместителя Давидович Алексей Павлович, Сарапас Юрий Викторович.

К 1996 году эксперименты с перемещениями в службе ПДС были завершены. Но само авиапредприятие перестало существовать. Авиапредприятие было акционировано. К вновь организованному ОАО «Аэропорт Мурманск» отошла ПДС.

В 2001 году диспетчеров службы перевозок обучили расчетам центровочных графиков воздушных судов, объединили в одну группу с диспетчерами контроля за подготовкой воздушных судов к вылету и информаторами.

Нынешняя структура службы ПДС состоит из звеньев. Сменный начальник ПДС, старший диспетчер, инженер по расписанию, диспетчер по организации авиаперевозок и центровке и диспетчер контроля подготовки воздушного судна к вылету. Эти диспетчеры

взаимозаменяемые на рабочих местах.

Должностные лица службы ПДС.



Иванов Николай Иванович 1949 г р. Окончил Выборг-ское авиационно-техническое училище ГА в 1970 г. заочно окончил Ленинградский Финансово-экономический институт им. Вознесенского в 1990г. В авиаотряде с 1973г. Сменный начальник ПДС. Нико-лай Иванович является старейшиной службы. Он был в числе первых, кто организовывал работу службы ПДС. В настоящее время Николай Иванович совмеща-ет работу в аэропорту с преподаванием экономиче-ских наук в ВУЗе Мурманска.



Ткаченко Леонид Епифанович 1952 г р. Окончил Вол-ховский строительный техникум в 1974г и 8-ми ме-сячные курсы диспетчеров при УТО-6 в 1980г. В авиаотряде с 1976г. Сменный начальник ПДС.



Витальев Юрий Викторович 1962 г р. Окончил ЛА-ТУГА в 1982г. и Московский институт инженеров ГА в 1991 г. В авиаотряде с 1985 г. Сменный началь-ник ПДС.



Калинин Валерий Николаевич 1953 г р. Окончил СПб университет экономики заочно в 1992 г. В авиа-отряде с 1977 г. Сменный начальник ПДС.



Балашова Марина Леонидовна 1959 г р.
Окончила ЛАТУ ГА
В авиаотряде с 1976 г.
Старший диспетчер. ПДС

Ранее работавшие должностные лица ПДС.

- 1). Сарапас Юрий Викторович 1955 гр. Окончил ЛАТУ ГА в 75г. Ленинградский ФЭИ 90г. Работал в ПДС с 83 по 94г. Старший диспетчер СЗНА.
 - 2). Колесников Юрий Владимирович 1952 г р. Окончил ОЛАГА в 84г. Работал в ПДС с 84 по 92 г Начальник ПДС.
 - 3). Лескинен Игорь Альбертович 1962 гр. Окончил ЛАТУ ГА в 82г, ОЛАГА в 92г. Работал в ПДСП с 23.03.84 г по 95 год. Работал диспетчером, начальником смены, начальником ПКСОУ.
 - 4). Дарьев Василий Иванович 1955 г р. Окончил ОЛАГА 90г. В ПДС с 87 по 90г. работал СЗНА.
 - 5). Давидович Алексей Павлович 1947 г р. В ПДС с 87 по 92 работал СЗНА. С 2000 по 2001 старший диспетчер ПДС.
 - 6). Суханов Сергей Алексеевич 1946 г р. Окончил КИИ ГА. В ПДС в 87-88гг работал и. о. начальник ПДС.
 - 7). Гридин Анатолий Иосифович 1955 г р. Окончил ЛЭФИ 84г. В ПДС с 88 по 92г. работал СЗНА.
 - 8). Влазнев Артур Георгиевич 1940 г р. Окончил ОЛАГА 73г. Работал СЗНА, Начальник ПДС 88-91гг.
- Захаренко Владимир Васильевич 1962 гр. Окончил ОЛАГА 2001г. В ПДС с 87 по 2001г. Работал СЗНА.

Штурманская служба аэропорта Мурманск.

С 2005 года штурманскую службу аэропорта возглавляет Девяткин Сергей Анатольевич, 1948г р. В авиаотряд прибыл в 1974г. после окончания Бугурусланского летного авиаучилища. Закончив летную работу, возглавил штурманскую службу аэропорта.



Штурманская служба в авиаотряде зарождалась и функционировала некоторый период как двуединный орган. Возглавлял ее старший штурман авиаотряда. Он подчинен был летным

командирам, а в специальном отношении подчинялся начальнику службы движения.

Некоторый период служба движения называлась. Служба движения и штурманская.

С 1996 года служба разделилась на два участка. Первым старшим штурманом аэропорта был Стец Анатолий Иванович.



Первым штатным дежурным штурманом стал **Брагин Василий Иванович** 1949г. рождения. Окончил Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков-штурманов в 1972г. По состоянию здоровья списан с летной работы. В авиаотряд пришел в 1974г. Василий Иванович прошел все стадии становления штурманской службы аэропорта. 32 года он работает дежурным штурманом.

До конца 60-х годов дежурных штурманов в Мурманском авиаотряде практически не было. Вся наземную работу выполняли летные штурманы во главе со старшим штурманом объединенного отряда. В настоящее время дежурными штурманами работают.



Сидоров Сергей Александрович 1952г рождения. Окончил Сасовское летное училище ГА в 1972г, был призван в кадры ВВС. Летал на самолете Ту-16. В 1975г. был уволен в запас. Пришел в Мурманский авиаотряд, летал на Ан-2, Ми-2.. С 1978 по 1985г. ходил на ледовую разведку и проводку судов на борту ледоколов по Севморпути. Имеет правительственную награду «Орден Знак почета» 1981г. Награжден знаком «Почетному полярнику». Занимал должность командира АЭ вертолетов. В 1985г попал в автомобильную аварию, списан с летной работы. С 1986г по настоящее время, (20лет), работает дежурным штурманом аэропорта Мурманск.

Ныне работающие дежурные штурманы



Таранов Андрей и Попиль Андрей (справа).

Они возглавляли штурманскую службу.



Фото 1956г.

Аксанов Тагир Мифтахович
1918г рождения окончил
Мелитопольское военное
училище штурманов в
1940году. Участник ВОВ.
В Мурманском авиаотряде с
октября. 1946года. Начальник
АНС, с 1955г старший штурман
ОАО. Летал на По-2, Р-5,
ТБ-3, С-47, Су-2, ПС-2,
Ш-2, Ми-1, Ми-4, Ан-2.
Тагир Мифтахович 16 лет
проработал в авиаотряде.
В 1962г. уволился.



Фото 70-х годов



Четвертым штурманом, возглавлявшим штурманскую службу МОАО
был Шарипов Ханиф Шарипович. 1916г. рождения. Окончил
Челябинское военное авиационное училище штурманов в 1940г.
Участник ВОВ. Штурманскую службу ОАО возглавлял с 1961 по 1967гг.



← Фото 1976г

Пятым штурманом Мурманского
ОАО, стал Стец Анатолий
Иванович, 1934 г. рождения.
Окончил 2-е Чкаловское военное
авиационное училище штурманов в
1955г. До 1960г. служил в ВВС. По
личному обращению в кадры
Мурманского ОАО, был приглашен
на должность штурмана АЭ. С 1967г
по 1983гг. возглавлял штурманскую
службу Мурманского ОАО. В 1976г
заочно окончил Академию ГА. С
1996г. по 2003 старший штурман
аэропорта.

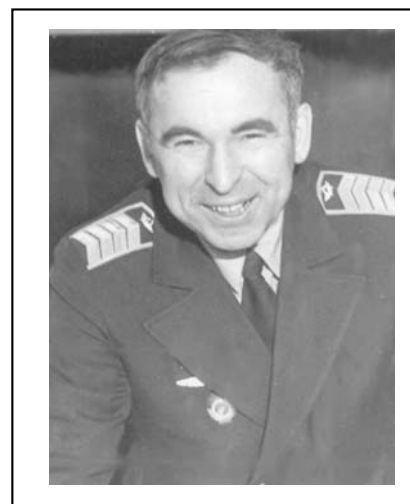


Фото 1989г.

Пузаков Виктор Николаевич, 1938г рождения. В 1959г. окончил Челябинское военное авиационное училище штурманов. В 1965г. окончил Ленинградский институт авиационного приборостроения (ЛИАП). Работал в Академии ГА штурманом-инструктором. Защитил кандидатскую диссертацию. Получил звание - кандидата наук. Штурманскую службу ОАО возглавлял с 1983 по 1990г. Пузаков Виктор Николаевич трагически погиб 17.08.90г в авиакатастрофе вертолета Ка-32



Глущенко Валерий Николаевич
 1949г рождения. окончил
 Кировоградскую школу высшей
 летной подготовки в 1970г. В
 Мурманский авиаотряд прибыл
 со Пскова по переводу в 1987г.на
 должность штурмана Ка-32. В
 1990г возглавил штурманскую
 службу авиапредприятия. В
 1997г после раздела
 авиапредприятия уволился по
 семейным обстоятельствам.
 Фото 1994г.



За все годы Существования авиаотряда штурманскую службу возглавляли всего 7 человек.
 Что и отражено на таблице.

**Руководящий состав штурманской службы.
 1939 по 2002 г**

N пп	ФИО	должность	Период работы	Стаж работы	примечан.
1	Бабушкин Абрам Маркович	Начальник АНС	09.06.1939- 20.09.1939	3мес	убыл в кадры РККА
2	Аксанов Тагир Мифтахович	Нач. АНС Ст.ш.шт. АЭ	26.10. 46- 01.08.60 25.09.62	16лет	уволился
3	Петухов Анатолий Федорович	Ст.штурман ОАО	26.09.60-27.07.61	1год	перевод в ЛШО УГА
4	Шарипов Ханиф Шарипович	Ст. штурман ОАО	27.07.61-08.08.67	6лет	на пенсии в Вологде
5	Стец Анатолий Иванович	Ст.штурм.АО ст штурман а/п	08.08.67-12.08.83- 1503.96-2003	36лет	на пенсии
6	Пузаков Виктор Николаевич	Ст штурман ОАО	14.05.83-17.08.90	7лет	погиб на Ка-32
7	Глущенко Валерий Николаевич	Ст.штурман предприятия	17.08.90-31.05.97	10лет	уволился по семейн

Работники службы БАИ



Гуренко Эмма Ивановна 1941г.
Образование среднее
Работала в БАИ с 31.10.72 по
24.12.89г – 17 лет. Умерла в 91г.
Фото 1983г



Смирнова Любовь Григорьевна.
1958г Образование среднее.
Работала в БАИ с 01.11.83
по.2001г.16 лет. 17.01.01 умерла.
фото 1990г.



Молякова Надежда Петровна.
1954г рождения Образование
среднее Работала в БАИ с 03.06.75
по 01.11.83г 8лет.Перешла в АДП.
Фото 1983г



Зосимова Любовь Михайловна
1954г рождения, прибыла в
Мурманский авиаотряд по
переводу из Бишкека в 1993г
Проработала в БАИ до самой
ликвидации БАИ ЛО Ту-154
20.10.2000г фото 1997г



Юрчков Андриян Захарович 1913г
рождения, образование 7 классов.
В авиаотряд пришел в 1937г. Участник
Великой Отечественной войны. С 1951
по1971проработал в первом отделе. с 1971
по 1974г работал техником БАИ, вышел на
пенсию.

Фото 1967г.

История БАИ Мурманского авиаотряда насчитывает без малого 30лет. Упразднено
БАИ после ликвидации летного отряда Ту-154 20.10.2000г.

Служба авиационной безопасности САБ ОАО «Аэропорт Мурманск».

Служба авиационной безопасности (САБ) в Мурманском авиапредприятии была сформирована и укомплектована в 1995 году в соответствии с Постановлением правительства Российской Федерации №897 от 30.07.94г, подписанного председателем правительства Черномырдиным В С и на основании приказа Министра транспорта РФ №19 от 14.04.94г, подписанного Ефимовым В Б.

Приказ №19 устанавливал:

.....

1.6. Во втором квартале 1994г. создать в аэропортах службы авиационной безопасности. Предусмотреть в Положении об этой службе, что распоряжения их сотрудников в части выполнения норм и правил авиационной безопасности обязательны для выполнения всеми эксплуатантами воздушного транспорта, базирующимися или находящимися в аэропорту.

Приказ директора Мурманского авиапредприятия №14 от 25.01.95г, подписанный директором МАЛ Полудовым Г В устанавливал:

1.-Утвердить положение о службе авиационной безопасности Мурманского авиапредприятия ГА и ее структуру.

2.-ОТиЗ совместно с замдиректора по авиационной безопасности Максимовым И Д разработать до 01.02.95г. штатное расписание службы.

3.-Укомплектовать службу авиационной безопасности специалистами и произвести обеспечение материально-техническими средствами в срок до 01.07.95г.

4.-Доукомплектовать пожарно-спасательные расчеты по норме 7 категории УТПЗ (РПАСОП ГА-91) и подчинить пожарную команду начальнику РПСБ.

Надо оговориться сразу, что служба авиационной безопасности создавалась не на пустом месте. Существовала военизированная охрана (ВОХР) авиапредприятия, ее приемницей и стала служба авиационной безопасности - САБ.

Военизированная, вневедомственная охрана в Мурманском, тогда еще Апатитском авиаотряде организована была в 1940 году. А до того, с момента организации 235 авиаотряда (Приказ ГУ ГВФ от 11.11.36г за №20/с), охрану немногочисленных объектов осуществляли вахтеры. Территория наземной части гидропорта была ограждена, имелась проходная. Охраняемыми объектами были гидросамолеты на акватории и в ангаре, склад ГСМ, два-три аэродромных строения служебного назначения, и построенный в 1939 году дом под радиостанцию.

Сначала в отряде было 3 гидросамолета Ш-2, принадлежавшие объединению «Сельхозавиация», затем переданные авиаотряду. С 1937-го года начала поступать новая техника.

Приказом №44 от 15.07.40г. по Апатитскому авиаотряду вводилось:

.....

§3. Полагать прибывшим 10.07.40г отдельный взвод 1179 отряда ВОХР в составе:

врид. командира взвода Панкова К А,

командиров отделения т Проскурина Ф М, т Кузмич Г И

бойцов Виноградова А М, Моисеева П А, Горшкова А А, Петрова В В, Аксенова В П, Сидорова А И, Шубарева П В, Киселева И П, Белова Н, Смирнова П П. и считать приступившим к исполнению служебных обязанностей с 14.07.40г.

Основание: Направление командира 1179 отряда ВОХР от 04.07.40г №271-11.

§4. С установлением военизированной охраны, освободить от занимаемой должности с 15.07.40г ст. вахтера Каланчук, вахтеров Шипицина и Мельникова.

Так в 235 (Апатитском) авиаотряде была организована вневедомственная военизиро-

ванная охрана гидропорта.

Период, когда была введена вневедомственная охрана, характеризовался массовыми репрессиями партийных, государственных и просто работников учреждений по сфабрикованным делам или по доносам (поклепам) отдельных граждан. Формулировка была — враждебный элемент или враг народа или агент какого-нибудь иностранного государства.

1940 год был годом, когда завершилась Финская кампания.

Охрана объектов была особенно актуальной. В это же время в Европе уже шла 2-я мировая война

В 1983 году служба ВОХР отмечала 50-ти летний юбилей образования ВОХР ГА СССР. В приказе по авиапредприятию, подписанному командиром авиаотряда Солодиловым Ю И от 23 сентября за № 279 отмечалось:

«25 сентября 83 года исполняется 50 лет со дня образования ВОХР. День, когда СНК СССР подписал «Положение о военизированной охране МГА».

Что касается функциональных обязанностей САБ. В «Положении о федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от актов незаконного вмешательства» сказано. «Основной задачей Федеральной системы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий, охраны воздушных судов и средств аэропорта путем осуществления мер по защите от актов незаконного вмешательства. Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований норм, правил и процедур по авиационной безопасности. ... и подчиняется непосредственно руководителю администрации».

О том, что подчас охрана аэропортов несет свою службу не надлежащим, образом, можно судить по следующему факту.

В ночь с 4 на 5-е июня 1997г. из аэропорта Орск был совершен угон самолета Як-42д, принадлежащего Ижевскому авиационному предприятию. Было установлено, что 05.06.97г в 1 час 30 минут местного времени двое неизвестных, предъявив контролеру контрольно-пропускного пункта (КПП) удостоверения членов экипажа, прошли в контролируемую зону аэропорта. В авиатехнической базе (АТБ) они представились как члены экипажа Як-42, прибывшие для устранения дефектов в стоящем на стоянке самолете. Дежурный авиамеханик, не потребовав у них документов, выдал ключи от самолета. Проникнув в самолет, они запустили двигатели, и в 3 часа 10 минут без разрешения диспетчера службы движения, произвели взлет.

Угнанный самолет был обнаружен 05.06.97г на взлетной полосе аэродрома поселка Жайрем Карагандинской области (респ. Казахстан). В дальнейшем самолет был перегнан в аэропорт г. Жезказган, где находился продолжительное время.

Данное чрезвычайное происшествие стало возможным в результате несовершенства системы организации и обеспечения авиационной безопасности в Орском авиапредприятии, безответственном отношении к своим должностным обязанностям сотрудников дежурной смены военизированной охраны, службы УВД и АТБ, а также вследствие ослабленного контроля со стороны вышестоящих органов.



Катаев Валерий Михайлович.

Он возглавляет службу авиационной безопасности, начальник САБ. Он прошел путь кадрового офицера, имея стаж службы 27 лет. Вначале служил в Ракетных войсках. Окончив в 1973г. Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков, служил в Белорусском, затем в Ленинградском военном округах. Летал на самолетах Як-28, МиГ-25. С 1990 по 1995гг служил в Мурманском центре ЕС УВД на должности заместителя начальника центра - начальника смены. Имеет правительственные награды.



После увольнения в запас по возрасту, поступил на работу в САБ Мурманского авиапредприятия. С 1998г. возглавляет службу САБ ОАО «Аэропорт Мурманск».

Служба авиационной безопасности (САБ) в Мурманском авиапредприятии была сформирована и укомплектована в 1995году в соответствии с Постановлением правительства Российской Федерации №897 от 30.07.94г, подписанного председателем правительства Черномырдиным В С и на основании приказа Министра транспорта РФ №19 от 14.04.94г, подписанного Ефимовым В Б.



Троян Николай Иванович, заместитель начальника САБ.

С 1972 по 1995гг. работал в управлении «Севрыбхолодфлот». Окончил Одесское высшее инженерное морское училище. Награжден знаком «Ветеран Флота». С 1995г. по настоящее время работает в службе. Заместитель начальника САБ.

Приказ директора Мурманского авиапредприятия №14 от 25.01.95г, подписанный директором МАЛ Полудовым Г В устанавливал: 1.- Утвердить положение о службе авиационной безопасности Мурманского авиапредприятия ГА и ее структуру.

3.-Укомплектовать службу авиационной безопасности специалистами и произвести обеспечение материально-техническими средствами в срок до 01.07.95г.



*На снимке молодые работницы САБ:
слева Гринько Марина. Клапатюк Катя,
Куковерова Лена, Курлыгина Саша.*

Что касается функциональных обязанностей САБ. В «Положении о федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от актов незаконного вмешательства» сказано. «Основной задачей Федеральной системы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий, охраны воздушных судов и средств аэропорта путем осуществления мер по защите от актов незаконного вмешательства.

Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований норм, правил и процедур по авиационной безопасности. ... и подчиняется непосредственно руководителю администрации».

Структурно САБ состоит из руководства службы и групп: охраны, досмотра и перронной группы.

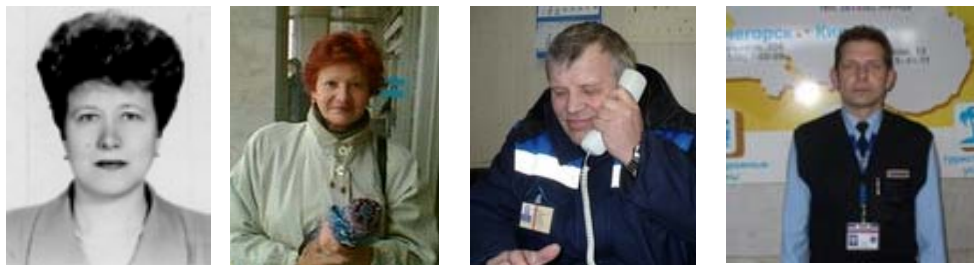
Основными задачами, которые выполняют работники САБ, являются:

- обеспечение охраны воздушных судов и объектов инфраструктуры аэропорта;
- обеспечение пропускного режима;
- осуществление в установленном порядке досмотра пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, воздушных судов, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов.

С момента создания САБ укомплектование службы личным составом, согласно штатному расписанию, производилось под непосредственным руководством заместителя директора МАП по авиационной безопасности и режиму Максимова Игоря Дмитриевича. В САБ принимались, в основном, работники МАП путем перевода из других служб авиапредприятия. Первым руководителем САБ был Лукашук Николай Григорьевич, с 1998г и по настоящее время руководит САБ Катаев Валерий Михайлович.

Первыми начальниками дежурных смен были: Кокошко Алексей Иванович, Кучеренко Иван Федорович, Зубков Виктор Иванович, Кузнецов Николай Меркурьевич.

В настоящее время руководят дежурными сменами САБ: Зубков Виктор Иванович, Малярчук Сергей Николаевич, Самохвалов Вячеслав Евгеньевич, Черемушкин Евгений Николаевич, Якунин Валерий Васильевич.



На снимках слева: Буткевич Нина Евгеньевна, диспетчер ПЦН стаж 32г.

Енукова Светлана Яковлевна, диспетчер ПЦН, стаж 39 лет.

Киселев Александр Васильевич инспектор по охране на перроне, стаж 42г.

Малярчиков Игорь Иванович, ст. диспетчер по досмотру, стаж 11 лет.



Слева Якунин Валерий Васильевич, инструктор по организации службы, стаж 31 год. Рохин А В инспектор по охране ВС, Зубков Виктор Иванович, начальник смены ВОХР, стаж 21 год.

Ветераны САБ, проработавшие более 25 лет. Буткевич Н Е, 32г, Гончарова Т Т, 27л, Довжик Т В, Енукова С Я, Карецкий А Н, 27л, Киселев А В, 42г, Никишкина В Л, 27л, Огорельцев Г Д, 37, Рохин А В, 39л, Сеницын Б Н, 29, Смирнова Т К, 33г, Шуляпин В И, 30л, Якунин В В, 31г.

Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП).



Алиев Альберт Рефатович, начальник СПАСОП, 1958г р.

Он окончил Высшую инженерную пожарно-техническую школу в 1985г. В службу поступил в 1998г. заместителем руководителя СПАСОП, начальником ВПО. С 2006г начальник службы. Надо оговориться сразу, что служба авиационной безопасности создавалась не на пустом месте. Существовала военизированная охрана (ВОХР) авиапредприятия, ее преемницей и стала служба СПАСОП



Военизированная, вневедомственная охрана в Мурманском, тогда еще Апатитском авиаотряде организована была в 1940году. А до того, с момента организации 235 авиаотряда (Приказ ГУ ГВФ от 11.11.36г за №20/с), охрану немногочисленных объектов осуществляли вахтеры.

Территория наземной части гидропорта была ограждена, имелась проходная. Охраняемыми объектами были гидросамолеты на акватории и в ангаре, склад ГСМ, два-три аэродромных строения служебного назначения, и построенный в 1939 году дом под радиостанцию.

Чуб Иван Арсентьевич возглавлял СПАСОП с 1998 по 2006г. Он окончил Воронежские курсы пожарной безопасности начальствующего состава.



Приказом №44 от 15.07.40г. по Апатитскому авиаотряду вводилось:

....§3. Полагать прибывшим 10.07.40г отдельный взвод 1179 отряда ВОХР в составе: врид. командира взвода Панкова К А, командиров отделения т Проскурина Ф М, т Кузмич Г И, бойцов Виноградова А М, Моисеева П А, Горшкова А А, Петрова В В, Аксенова В П, Сидорова А И, Шубарева П В, Киселева И П, Белова Н, Смирнова П П. и считать приступившим к исполнению служебных обязанностей с 14.07.40г.

Основание: направление командира 1179 отряда ВОХР от 04.07.40г №271-11.

§4. С установлением военизированной охраны, освободить от занимаемой должности с 15.07.40г ст. вахтера Каланчук, вахтеров Шипицина и Мельникова.

Так в 235 (Апатитском) авиаотряде была организована вневедомственная военизированная охрана гидропорта.

Период, когда была введена вневедомственная охрана, характеризовался массовыми репрессиями партийных, государственных и просто работников учреждений по сфабрикованным делам или по доносам (поклепам) отдельных граждан. Формулировка была — враждебный элемент или враг народа или агент какого-нибудь иностранного государства.

1940год был годом, когда завершилась Финская кампания. Охрана объектов была особенно актуальной. В это же время в Европе уже шла 2-я мировая война.

В 1983 году служба ВОХР отмечала 50-ти летний юбилей образования ВОХР ГА СССР. В приказе по авиапредприятию, подписанному командиром авиаотряда Солодиловым Ю И от 23 сентября за № 279 отмечалось:

«25 сентября 83 года исполняется 50 лет со дня образования ВОХР. День, когда СНК СССР подписал «Положение о военизированной охране МГА».

О том, что подчас охрана аэропортов несет свою службу не надлежащим, образом, можно судить по следующему факту.

В ночь с 4 на 5-е июня 1997г. из аэропорта Орск был совершен угон самолета Як-42д, принадлежащего Ижевскому авиационному предприятию. Было установлено, что 05.06.97г в 1 час 30 минут местного времени двое неизвестных, предъявив контролеру контрольно-

пропускного пункта (КПП) удостоверения членов экипажа, прошли в контролируемую зону аэропорта. В авиатехнической базе (АТБ) они представились как члены экипажа Як-42, прибывшие для устранения дефектов в стоящем на стоянке самолете. Дежурный авиамеханик,

не потребовав у них документов, выдал ключи от самолета. Проникнув в самолет, они запустили двигатели, и в 3 часа 10 минут без разрешения диспетчера службы движения, произвели взлет.

Угнанный самолет был обнаружен 05.06.97г на взлетной полосе аэродрома поселка Жайрем Карагандинской области (респ. Казахстан). В дальнейшем самолет был перегнан в аэропорт г. Жезказган, где находился продолжительное время.

Данное чрезвычайное происшествие стало возможным в результате несовершенства системы организации и обеспечения авиационной безопасности в Орском авиапредприятии, безответственном отношении к своим должностным обязанностям сотрудников дежурной смены военизированной охраны, службы УВД и АТБ, а также вследствие ослабленного контроля со стороны вышестоящих органов.



Учения пожарного расчета.



Ельков Ю С
Водитель пожарного
автомобиля.



Еремеев В Н
Начальник СПСР ВПО



Юращик С М
Начальник СПСР ВПО

Организационно служба СПАСОП состоит из четырех смен, во главе с начальником смены. Начальниками смен являются: Гарган Александр Николаевич, Глухих Антон Андреевич, Егоров Петр Сергеевич, Иванов Сергей Владимирович, Фисенко Николай Иванович.

Начальнику смены подчиняется три расчета, во главе с начальником СПСР. Начальниками СПСР являются: Буткевич Сергей Степанович, Влазнев Марк Артурович,

Дегтярев Сергей Дмитриевич, Еремеев Вячеслав Николаевич, Келло Сергей Эмильевич, Сябуков Константин Васильевич, Юращик Сергей Михайлович.

Сокращения: **ВПО**- ведомственная пожарная охрана, **СПСР**- стартовый пожарно-спасательный расчет, **РПСБ**- региональная поисково-спасательная база.

Г

Служба РПСБ.

Машкоркин Владимир Александрович. В настоящее время возглавляет РПСБ. С начала организации службы работал инструктором-парашютистом. Награжден знаками «Отличник погранвойск»-1997г, «Отличник воздушного транспорта»-2002г. Владимир Александрович активный, целеустремленный работник, таковы и его подчиненные.



ее

РПСБ (региональная поисково-спасательная база). С момента образования в 1990г, ее возглавлял энергичный, целеустремленный человек - Соболев Олег Владимирович. Он окончил Харьковский авиационный институт. В 1998г Соболев ушел по переводу в АООТ «Взлет»- Москва.



←На снимке: группа участников совместных учений «Баренц – Регион 2005». В центре начальник региональной поисково-спасательной базы Машкоркин В А, справа командир авиаотряда ФПС подполковник Алексеев М Ю. Фото 2004



На снимке инструкторы-парашютисты, спасатели Слева Эйн Константин и Сердюченко Андрей. Фото 2005г



На учениях «Баренц Рескью 2005»

РПСБ - организационно входит в состав службы СПАСОП. В финансовом отношении

это самостоятельное подразделение на госбюджете. Это подразделение, при необходимости может привлекаться к выполнению задач Северо-Западного региона. Коллектив базы РПСБ небольшой по численности, всего 9 человек, во главе с начальником. В профессиональном отношении все высококвалифицированные инструкторы-парашютисты, спасатели.

Работники РПСБ постоянно участвуют в учениях Северо-Западного региона, в том числе вместе с федеральной пограничной службой в совместных учениях с Западными партнерами.

СЛУЖБА ГСМ

Служба ГСМ - служба горюче-смазочных материалов. Конечно, этот участок работы не сразу стал называться службой. Такие названия большинству производственных участков присвоили в начале 70-х годов. Вот приказ № 56 от 10.09. 40г. Этот приказ устанавливал оклады для работников авиаотряда, отнесенные к третьему поясу оплаты. В списке числится Ключинова Е С, техник по горючему. Оклад 510р. По довоенному времени сведений больше нет.

В 1946 году среди работников авиаотряда числится техник ГСМ Лукьянов И А. В 1947 году упоминается техник ГСМ Савекин. Он, кстати, принимал дела у начальника аэро-порта Ткачева, когда его репрессировали. В 1948 году был принят на должность техника ГСМ Зарубин Константин Сергеевич. С 1954 года в аэропорту Мурмаши начал работать заправщиком Ткачев Александр Николаевич, участник ВОВ. Ряд лет проработал он в аэропорту. В 1954 году был принят на работу техником ГСМ Пупонин Владимир Николаевич. В этом же году был принят техником ГСМ по аэропорту Мурмаши Кокорин Владимир Александрович.

С 01.07. 57 года начал работать в службе в качестве техника ГСМ 3 разряда Пирогов Александр Степанович. За время службы он неоднократно поощрялся командованием авиаотряда. Имеет награду «Медаль за трудовую доблесть». Награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Ему неоднократно поручали организовывать заправку на вновь открываемых оперативных точках и площадках. 38 лет проработал он в службе, теперь дело отца продолжает его сын Валентин Александрович.



Логинов Юрий Дмитриевич, прибыл в службу после окончания Егорьевского ЛТУГА в 1962г. Работал тех-ником, инженером ГСМ. Он ряд лет возглавлял службу. Награжден знаком «Отличник ВТ». Проработал он в предприятии более 40 лет. В службе помнят его как грамотного специалиста, авторитетного организатора. Юрий Дмитриевич был первым, кто брал пробы прибывшего из Чернобыльской зоны воздушного судна. Последствия такого «общения» не могли не сказаться на здоровье. В 2003 году Юрия Дмитриевича не стало.

В 1964 году была принята на должность кладовщика ГСМ аэропорта «Мурманск-3» Горынина Лидия Васильевна. Победитель соцсоревнования «Ударник 11 пятилетки». О Горыниной Л В сотрудники отзывались, что она была примером в работе и в жизни. Отличалась ответственным отношением к делу и добросовестностью, желанием понять и помочь человеку. Ее отличало умение ладить с людьми. Это умная, мудрая женщина. Она была душой коллектива. Умение работать она передавала своим коллегам, учила их как надо работать. Всегда делилась опытом. 37 лет она беспрерывно проработала начальником склада ГСМ до выхода на пенсию в 2001г. Проживает в авиагородке поселка Мурмаши.



*На снимке: работники службы ГСМ.
слева направо Рыбина Нина Федоровна,
Горынина Лидия Васильевна,
Голикова Наталия Владимировна.
Фото 1987г.*

В 1966 году был принят на должность заправщика ГСМ Гроссу Анатолий Леонидович. Практически, всю жизнь посвятил он выбранному делу.

Сорокины Зоя Дмитриевна и Николай Михайлович, оба они приняты в службу ГСМ с 25.02.65 года. Николай Михайлович проработал до 1991 года, вышел на пенсию, уже нет в живых. Зоя Дмитриевна проработала оператором до 2004 года, вышла на пенсию. Дело родителей продолжает сын Игорь Николаевич, оператор заправочной системы. Он заканчивает заочно Егорьевское техническое училище.

С 1967 года работает Быков Анатолий Борисович. Ряд лет работал шофером службы перевозок аэропорта Мурмаши. В настоящее время работает слесарем ремонтником.

С 24.03.1971 работают в службе Рыбин Геннадий Николаевич и Нина Федоровна. Их дочь Василина работает в производственно-диспетчерской службе.

В молодые годы Геннадий Николаевич был неоднократно победителем соцсоревнования. Награжден знаком ЦК ВЛСМ «Ударник 1976 года».

Егоров Владимир Васильевич. С 1972 по 2004 год проработал в службе ГСМ. До ухода занимал должность технического директора. Владимир Васильевич награжден знаком «Отличник ВТ». Его жена Раиса Валерьевна, принята в 1974 году заправщиком, продолжает работать оператором АЗС в этой же службе. Как говорили раньше, ответственный, преданный делу товарищ. Раиса Валерьевна имеет грамоту от директора Воздушного транспорта.

С 1972 года, когда начали постановку вертолетов на морские суда и ледоколы, в течение ряда лет техниками по ГСМ на судах находились Чумаков Сергей Владимирович и Дов-жик Александр Ильич.



Лосева Надежда Васильевна. В службу пришла в 1972 году после окончания техникума. Работает в должности техника-лаборанта. С 1980 по 85 годы ей выпала миссия работать на ледоколах, сопровождающих караваны судов. Работала техником-лаборантом по проверке качества топлива для вертолетов, которые базировались на борту ледокола. Вертолеты с гидрологом на борту выполняли ледовую разведку и проводку судов. В те годы на проводку судов выходили атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь», «Ленин».

Фото 1980г



В 1969 году, после окончания Белорусского Технологического института, в службу пришел Зуй Константин Константинович инженером ГСМ.

Молодой, энергичный специалист, строгий руководитель, он стал организатором оборудования склада ГСМ в аэропорту Мурманск в 1975 году.

С 1974 года он возглавил службу и руководил ею до 1986 года, до трагической кончины.

Фото 1976г

Технический состав службы ГСМ – это специалисты, имеющие среднее специальное или высшее образование. После окончания Егорьевского технического училища в службу пришел в 1971 году Рыбин Г. Н.

В 1972 году Егоров В. В. Без отрыва от производства он окончил ВУЗ, стал ведущим специалистом. С 1975 года работает авиатехником по ГСМ Уточкин Геннадий Федорович.



В 1975 году по окончании Егорьевского училища прибыл Личутин Владимир Валерьевич. Закончил заочное отделение ВУЗа. В настоящее время он инженер по ГСМ-начальник службы.

Фото 2005г



С 1976 года работает Голикова Наталья Владимировна. В 1977 году она поступила и успешно окончила Ленинградский политехнический институт. С 1981 года она инженер-руководитель лаборатории. Кроме должностных обязанностей, она исполняет и общественные. Возглавляет профсоюзный комитет аэропорта, исполняет депутатские обязанности.

Фото 2005г

С 1976 года работает Анисюхина Надежда Михайловна. в должности техника-лаборанта. 30 лет она трудится на этом посту.



*На снимке слева Уточкин Г Ф, Рыбина Н Ф, Горынина Л В, Голикова Н В, Личутин В В.
Фото 1987г.*

Основной состав рабочих специальностей- это люди, отработавшие в предприятии более 20 лет: Барашкин А, Лисовский А, Скрынников А. На смену ветеранам приходят мо-лодые: Белов В, Древаль В, Тетенькин С, и другие.

До 2001 года служба ГСМ была одним из структурных подразделений аэропорта. Но с января 2001 года службу ГСМ выделили в самостоятельное образование ООО «Аэро-ойл».

Чтобы получить соответствующие сертификаты на право иметь юридическое лицо, пригласили возглавить новообразование Фалеева Анатолия Поликарповича. Он имел все допуски. Проработав около двух лет, он вывел ООО на самостоятельную дорогу. После истечения срока договора, в его услугах не нуждались.

Несмотря ни на что коллектив живет, добросовестно выполняет свои обязанности и обеспечивает безопасность полетов на своем участке работы.

Служба спецтранспорта (САОП)



Начальник службы **Сон Сергей Вильевич**. Служба спецтранспорта в Апатитском авиаотряде состояла из двух участков. Водный (катера), и наземный. На хозяйстве в авиаотряде были также лошади для оперативных разездов. По свидетельству работника авиаотряда с 1950 года, Зверева Петра Анатольевича, в автохозяйстве имелась техника: 2 трактора НАТИ, 2 трактора ЧТЗ-60, 1 полуторка, 1 ЗИС-5, 2 катера. Имелась стационарная маслогрейка из 3 бочек. Тягловая сила – 2 лошади (Мишка и Зорька). Документов довоенной поры не сохранилось. Сохранился всего один приказ. Пр. 46 от 26.07.40г. Кравцов Иван Иванович зачисляется в отряд на должность заведующего водным транспортом. Оклад 500 р. О других работниках ничего неизвестно.



*На снимке второй слева Зверев П. А. с женой и братом. Справа авиатехник Баев М. М.
Фото 1952 г*



На снимке строение и акватория гидропорта Тик-Губа. На акватории водный транспорт. Фото 1952 г

После образования в 1946 году 230-го авиаотряда, начальником гаража работал Корытов Никонор Ильич. Сохранилась запись: «до 23.08.47 г. начальнику гаража Корытову Н. И. проверить состояние авто-водотранспорта отряда». До 1948 г работал он в авиаотряде.

В те годы рулевыми катеров работали Брагин П. К., Савельев А. Я. (шофер). Некоторое время Савельев работал начальником автобазы.

В марте 1950 года был принят заправщиком самолетов Зверев Петр Анатольевич, 1932 года рождения. С октября 1953 по октябрь 1956 года служил в рядах СА. Демобилизовавшись, возвратился в отряд. В это время отряд перебазировался. Зверева с семьей перевели в Мурмаши. Как молодой специалист, Петр Анатольевич брался за любое порученное дело. Тракторист, грейдерист, шофер спецмашины. В 1963 году Зверев был

назначен механиком автобазы. Не имея специального образования, пробыл недолго. До выхода на пенсию в 1995 году работал шофером службы АХО. Проживает в авиагородке.

Ершов Станислав Васильевич. В 1955 году он был зачислен в службу, шофер 2 класса. В последние годы перед уходом на пенсию работал шофером ЖЭК. Более 40 лет проработал Станислав Васильевич. Его можно было видеть в авиагородке, беседующего со старожилками. Теперь его уже нет с нами.

Безвытный Петр Николаевич в 1956 году зачислен на должность техника по автотранспорту, с 1961 года - автомеханик, с 1964 и. о. инженера автобазы. В 1987 году Петр Николаевич вышел на пенсию, вскоре умер.

Егоров Михаил Дмитриевич в 1961 году зачислен на должность начальника автобазы, затем служба стала называться автохозяйством. С 1973 года автохозяйство стало – ССТ. В 1974 году Егоров перевелся в Кольский лесхоз.



Фрагмент вида автобазы и двора авиагородка. Фото 1975 г

Малярчук Николай Андреевич в 1961 зачислен в службу шофером, работал на разных спецмашинах, заканчивал работу в службе безопасности в 2000 году. Вскоре умер. Иванов Петр Владимирович в 1963 году назначен шофером спецмашины с обслуживанием автокрана. Ряд лет Петр Владимирович работал

начальником автогаража в Килп-Явре, затем начальником автоколонны аэропорта Мурманск. В 1989 году

вышел на пенсию, уехал за пределы области. Максимов Николай Федорович с 1963 года в



службе, работал механиком, затем возглавлял ССТ до 1982 году. В 2005 году умер.

Захаров Владимир Васильевич ряд лет возглавлял службу ССТ.

В 2004 году служба спецтранспорта включила в себя бывшую самостоятельную службу – аэродромную.



Работники службы ССТ Захаров В.В., Васильев В. Н., Турков Ю. Ф., Холодов Н. Н.

Аэродромная служба

К 50-м годам аэродромная служба начала приобретать облик обособленного самостоятельного участка, с определившимся штатом работников. Первым руководителем службы был Ленский Всеволод Степанович. В 1953 году Ленский был переведен в Мурманши. Это было накануне открытия авиалинии Мурманск – Москва. На этой линии курсировали по тому времени самые современные самолеты – Ил-14. В 1959 году, по окончании трудового договора, Ленский уволился. Кузнецов Николай Александрович. С января 1961 года он был назначен ст. инженером по эксплуатации аэродромов с исполнением обязанностей ст. инженера аэродромной службы. По 1988 год он работал начальником аэродромной службы.



В его подчинении работали несколько инженеров, но никто долго не задерживался. Работы было много, и все бумажная. Паспортизация аэродромов.

На снимке делегация а/п Мурманск в а/п Рованиеми февраль 2003 г. слева направо заместитель главного директора ОАО а/п «Мурманск» Михаловский Э П., шофер Батманов М В, начальник аэродромной службы Денисенко Э. А., главный инженер а/п Рованиеми Карл Пенола, переводчица Сальникова Л. Э., начальник ССТ а/п Рованиеми Тенво Каллунки, начальник ССТ Сон С. В.

Фото 2003

Тогда с ней был

непечатый край работы.

Лозыченко Владимир Иванович. В 1981 году окончил Киевский институт инженеров ГА и прибыл в отряд. Вначале работал инженером. С 1987 года по 2001 год руководил аэродромной службой. В настоящее время он зам. генерального директора.

Денисенко Эрика Анатольевна пришла в авиаотряд в 1987 году мастером АС, с 2001 по 2003 год возглавляла службу, - уехала в Краснодар. В настоящее время зам. начальника САОП по эксплуатации аэродрома Шевелев М.И. В службе 4 сменных инженера и небольшая группа рабочих АС. Старейший работник АС на сегодняшний день – Сталивионенко Валерий Алексеевич, был строителем аэродрома и с 1976 года работает в аэродромной службе.



На снимках работники аэродромной службы сменные инженеры слева направо: Зубко П. И., Русаков В. В., Сиротин С. Б., Сталивионенко В. А.

Служба ЭСТОП



Начальник службы **Балянзин Владимир Семенович**. Работает в службе с 1977 г

Служба электро и светотехнического обеспечения полетов в Апатитском авиаотряде начиналась с числящегося на должности монтера Пакунина Николая Николаевича. Проработав два месяца, он был призван на службу в РККА.

В 1953 году в штате числился Ферапонтов Николай Михайлович. Должность именовалась энергетик. В 1956 году в штатах числился техник-энергетик Путин Василий Леонтьевич, вскоре он был уволен по сокращению штатов.

Курский Виктор Иванович, с 1956 года работал в авиаотряде. Он был взят на должность электромеханика ночного старта. Затем он перешел в службу связи. Некоторое время техником-энергетиком работал Гердель Ю. А. В 1961 году он был переведен на

должность дизелиста-аккумуляторщика. В этой должности он проработал ряд лет.



Цветков Дмитрий Александрович, в 1967 году зачислен на должность начальника электрохозяйства. Он прибыл по переводу из Хатанги. В 1974 году Цветков Д А был переведен на должность машиниста дизеля.

На снимке: комиссия управления принимает готовность светотехнической системы к зимней эксплуатации. В центре слева Михаловский Э П и Милентей В. У. Фото 1978 г.

Милентей Владимир Устинович. Он был принят сначала на должность техника службы светотехнического

обеспечения полетов. Через два месяца он возглавил службу светотехнического обеспечения полетов.

Михаловский Эдуард Петрович, 1942 г. р. В 1962 году окончил лесной техникум. В 1974 году Северо-Западный политехнический институт. В авиаотряде с 1973 года. Работал техником, инженером службы ЭСТОП. Службу возглавил после ухода Милентя В. У.. К тому времени был построен аэровокзальный комплекс. Электрохозяйство авиаотряда выросло неизмеримо. Штат службы вырос. Были введены сменные бригады по обслуживанию электроустановок. В 1996 году Эдуард Петрович занял должность главного инженера - заместитель Генерального директора. С 2005 года исполнял обязанности Генерального директора. В мае 2006 года Эдуард Петрович избран генеральным директором аэропорта.

С 1991 года начальником службы ЭСТОП стал Нестерец Николай Александрович. Он прибыл в авиаотряд в 1976 году после окончания КИИГА. С избранием Михаловского Э.П. на должность гендиректора, Нестерец Н. А. назначен заместителем гендиректора - главным инженером.

Службу ЭСТОП возглавил Балязин Владимир Семенович, до того занимал должность начальника узла ЭТОП.

В настоящее время Служба ЭСТОП многозвенное, разветвленное хозяйство. Длительное время в службе работают: Андреев А. В., Балязин В. С., Катасонов А. В., Алексютин Л. С., Мальцев С. П., Папкин А. П., Смирнов В. В. и другие работники.



*На снимке: слева Нестерец Н. А.,
Михаловский Э. П. и Горбунов А. Ф.
Решение производственных задач
Фото 1984 г.*

Работники ЭСТОП,
слева-направо Мальцев
С.П., Иванов Е.О.,
Иванов Е.У., Проворный
Е.Ф., Любчик Ю.Е.,
Касагонов А.В., Гербик
В.В.



Отдел радиотехнического обеспечения



Начальник отдела РТО **Севидов Анатолий Демьянович**. В 1996 году из состава Мурманского авиапредприятия были выделены подразделения связанные с единой системой УВД – служба движения и база ЭРТОС. В состав аэропорта из базы ЭРТОС были выделены - участок компьютерщиков (старший Новиков В.Н.), участок специальных технических средств (старшая Севидова

Е.П.) и участок метеобеспечения (старший Севидов А.Д.). Возглавлять вновь образованный отдел было поручено Севидову Анатолию Демьяновичу, начавшему свой трудовой путь радиотехником локатора МРЛ-2 в 1976 году на АМСГ аэропорта Мурманск.

У истоков образования отдела РТО стоял участок СТС базы ЭРТОС. В 1983 году согласно министерского приказа в аэропортах начали образовывать подразделения отвечающие за специальные технические средства. Руководителем назначили Севидову Елену Петровну, работавшую на передающем радиоцентре и также в штат вошли - электромеханики Юфимов Василий Васильевич, Гончаров Леонид Никитович и Голиков Валерий Олегович. В. В. Юфимов был для всех наставником, учителем, Мастером с большой буквы. Не торопясь, обстоятельно он подходил к решению каждой проблемы. Пользовался огромным авторитетом среди молодежи и старшего поколения. Работать с ним было легко и просто. Голиков В. О. – талантливый специалист-самоучка. Он брался за решение порой невыполнимых задач. И в его руках все всегда начинало работать, крутится, звенеть и тикать. Огромные его усилия по монтажу и вводу оборудования аэровокзала были не напрасны. Информационные табло, оповещение, видеонаблюдение аэровокзала Мурманск, до сих служат людям. Всегда безотказный, справедливый Валерий Олегович считался основой участка СТС. Севидова Е.П. сумела создать на участке требовательную, но в тоже время такую уютную атмосферу, когда специалисты работали, не считаясь со временем, а главным считалась компетентность. СТС с того времени является кузницей кадров для многих радиотехнических и телекоммуникационных предприятий Мурманска.

Но на смену стареющим кадрам приходит молодежь. А вместе с ней и новые идеи. В 1984 году на участок СТС пришел работать радиотехник Черников Владимир Валентинович. И жизнь на участке закипела с новой силой. Дотошный и упрямый Владимир Валентинович за короткий срок изучил всю достаточно сложную специфику участка специальных технических средств, внес много рацпредложений для улучшения работы аппаратуры. Благодаря его стараниям старая дряхлая техника приобретала второе дыхание.

В 1988 году на участок пришла радиотехник Боярчук Татьяна Анатольевна, которая в настоящее время работает инженером по ТСО и ППА, и на ее плечах лежит большой груз ответственности за охрану объектов и большая общественная работа. Ни одно знаменательное событие не обходится без ее участия.

После окончания института молодым специалистом на СТС пришел Захаров Руслан Владимирович. Здоровый дух соперничества молодых и умных ребят оттачивал их мастерство. В это время критерием оценки работы участка стала компетентность. Постоянно повышая свой уровень профессионального развития, изучая новую технику, ребята порой обучающим их людям задавали такие вопросы, на которые те не сразу могли ответить.

За прошедшее время отдел РТО полностью выполнил возложенные задачи и активно принял участие в перевооружение аэропорта. Сейчас он состоит из 3 подразделений. Участок информационных технологий (**и.о. Руководителя Михаловская Т.Э.**), - занимается внедрением и обслуживанием вычислительной техники на предприятии. В настоящий момент это около 70 персональных компьютеров, около десятка УРМ, 8 серверов, разветвленная локально-вычислительная сеть. Недавно



запущена сеть на базе волоконно-оптических линий связи. Теперь аэропорт при помощи ВОЛС соединен через Мурманши-Кола- Мурманск со всемирной сетью Интернет.

Участок СТС (**руководитель Севидова Е.П.** – на предприятии с 1980 года), - занимается обслуживанием и внедрением специальных средств досмотра пассажиров и груза, охранно-пожарной сигнализацией, системами видеонаблюдения и системами оповещения пассажиров. За последнее время



внедрена интегрированная система для охраны «Орион», одна из лучших систем видеонаблюдения в России - «Интеллект».

Участок связи и РЭМ был создан позже (**руководитель Стрикунов В.А.**). Пришлось полностью перекладывать кабели связи и управления между основными подразделениями, тк старые не обеспечивали нормального функционирования предприятия. Большая работа проводится по содержанию в работоспособном состоянии около 100 радиостанций внутрипортовой связи, многие из которых ровесники аэропорта.

Идет активное внедрение современных технологий связи VDSL, HDSL, ВОЛС, переход на современные методы монтажа кроссового оборудования.

ОТДЕЛ КАПСТРОИТЕЛЬСТВА

Руководитель отдела **Ерема Татьяна Викторовна.**



На время строительства аэропортового комплекса была создана Дирекция строящегося аэропорта, которую возглавлял Оханов В.А. После завершения строительства объектов аэропорта Дирекция продолжала свою деятельность – были построены жилой дом по ул. Овчинникова 4, плавательный бассейн, гостиница. В 1982

году Дирекция была расформирована и образован отдел капстроительства, который в разное время возглавляли Оханов В.А, Минаев В.В.. В 1990 году пришли инженеры Шевелев И.Н. и Ерема Т.В.. С 1990 по 2000 года был построен комплекс жилых домов в пос. Мурмаши. В 1992-93 гг проведена реконструкция ИВПП. После ухода Минаева В.В. ОКС возглавила Ерема Т.В.



С начала образования предприятия существовала ремонтно-строительная группа, занимающаяся ремонтом существующих сооружений. Возглавлял ее Абрамычев П.И. и состав ее насчитывал 17 человек. В 80-годах после ухода РСГ руководил Попов А.И.. В 1990 году начал свою деятельность Куклюшкин С.Н., который ее возглавляет в настоящее время. Работают специалисты - строители Баранов Б.Б., Казак С.И, Большакова Г.А и Крутова В.М.



Работники ОКС и ОМТС. Стоят слева-направо Крец Р.Г., Куклюшкин С.Н., Крутова В.М., Баранов Б.Б., Казак С.И., сидят Ерема Т.В., Стройгородская Р.Б., Большакова Г.А., Гордейчук О.И.

Фото 2004 г

Отдел материально- технического снабжения.

ОМТС. Без своевременного снабжения запчастями, расходными материалами, деятельность предприятия невозможна. Было время, когда ОМТС обеспечивал авиаотряд запасными частями к всем видам авиатехники отряда и автотехники. Должное значение придавалось обеспечению личного состава спецобмундированием, спецодеждой. Ведь авиаотряд расположен на крайнем Севере. Работников некоторых служб необходимо было обеспечивать форменной одеждой. ОМТС существовал во все времена деятельности авиаотряда. К примеру, в годы ВОВ выдавалась работникам спецодежда. Выдавалась махорка и папиросы. Очень показателен список выдачи сахара за октябрь 1942 года. Норма была 500г на человека, в зависимости от категории работающего.



Возглавляли отдел в разные годы: Бодров Михаил Александрович, Грачев Василий Иванович, Черкасов Владилен Петрович, Проценко Дмитрий Дмитриевич, Ткаченко Епифан Корнеевич, Ярыгин Георгий Алексеевич, Дыкова Ольга Александровна, Заболотних Людмила Александровна.

На снимке работники управления авиаот-ряда

ТИСТО



Служба ТИСТО. Служба тепло и сантехнического обеспечения. Начальник службы **Калашников Сергей Александрович.**

Служба начиналась с 3 маленьких котельных, существовавших в аэропорту Мурмаши. В 1974 году в новом аэропорту была построена котельная на жидком топливе (мазуте) для отопления аэровокзального комплекса аэропорта Мурманск. Были возведены водозаборные сооружения. В 1986 году котельная была реконструирована, увеличена мощность, проложена теплотрасса с аэропорта до п. Мурмаши, К теплотрассе были подключены жилые дома авиагородка. Годовой расход мазута для отопления увеличился до 6000 тонн. Благодаря этому была решена проблема отопления, а также проблема отопления жилых домов, вводимых в эксплуатацию в начале 90-х годов, т.к. коммуникации поселки не позволяли производить строительство жилья. Прошли годы, новые условия жизни поставили новые проблемы эксплуатации жилого фонда авиапредприятия. С 2006 года теплотрасса аэропорт – Мурмаши демонтирована.

Первым начальником службы был назначен Митраков Владимир Александрович, приехавший из Ленинграда. Начальником котельной был Фурс Георгий Григорьевич.



На снимках слева: *Кутазов Владимир Михайлович, возглавлял службу с 1978 по 1994г. Калиновский Валентин Петрович, возглавлял службу с 1994 по 2004г. Начальник котельной Скибинский Вячеслав Францевич, начальник котельной с 1988г.*

Ветеранами службы являются:

Ануфриева Юлия Михайловна, инженер КиП и А. работает с 1974 года.

Ариничева Наталья Алексеевна, машинист котельной, работает с 1975 г.

Годунова Александра Алексеевна, аппаратчик, работает с 1977г.

Голубева Валентина Алексеевна, лаборант, работает с 1975г.

Карпова Луиза Николаевна аппаратчик, работает с 1983г.

Киселева Галина Константиновна, аппаратчик, работает с 1976 года.

Круглова Ирина Петровна, С 1970по 1990 работала в радиобюро с 1990 машинист.

Симакова Галина Ивановна, машинист, работает с 1974 года.

Скирдова Людмила Николаевна, лаборант, работает с 1976г

Скиба Александр Михайлович, машинист, работает с 1975 года.

Слащилина Татьяна Петровна, аппаратчик, аппаратчик, работает с 1975 года.

Соломаха Любовь Николаевна, лаборант, работает с 1979 года.

Трахова Галина Асвальдовна, аппаратчик, работает с 1980 года.

Файзуллин Каюм Гибатович, сантехник, работает с 1982 года.

Фалеева Елена Васильевна, техник по учету, с 1971 по 1984 СОП, работает.

Шингарева Валентина Максимовна, аппаратчик, работает с 1976 года.
Явдочишина Любовь Павловна, лаборант, работает с 1975г.
Крикун Любовь Николаевна, машинист, с 1974г умерла.
Страдинь Галина Алексеевна, машинист, с 1975 года, с 1998г на пенсии.
Трошина Татьяна Михайловна, аппаратчик с1975г, с 1996 года на пенсии.
Фадеечева Елена Константиновна, работала в АХО, затем аппаратчик, с 2000г на пенсии.

Административно-хозяйственный отдел и ЖЭК.

АХО, ЖЭК, После перебазирования авиаотряда в Мурмаши, он стал приобретать облик многоотраслевого предприятия. Было время, когда на плечи коменданта авиаотряда ложились подчас самые неожиданные обязанности. В штатах работников не было, работу делать надо было. В таких случаях службы выделяли своих работников в распоряжение коменданта (завозка дров, угля, различных материалов). Должности комендантов упразднили и создали отделы АХО (административно-хозяйственный), ЖЭК (жилищно-эксплуатационная контора)

В 1957 году в авиаотряде начали строить жилье для работников авиаотряда.. Когда появился жилищный фонд, образовался ЖЭК. Кстати, в 1971 году ЖЭК занимался очень важной работой – газификацией домов авиагородка. После 1976 года настал черед обеспечения квартир горячей водой. В 50-60-е годы большой проблемой была отопление домов, обеспечение работников дровами. Ведь первые дома, построенные в те годы, имели в квартирах металлические плиты, для приготовления пищи, а в ванных помещениях стояли «титаны» для подогрева воды.

После газификации домов и проводки горячей воды, все эти проблемы отпали. ЖЭК и АХО вначале были под единым руководством. В 1958 году был принят на должность комендантом аэропорта Колмогоров Илья Дмитриевич. Все годы размещения авиаотряда в Мурмашах, он командовал всеми хозяйственными делами. Постепенно, по мере расширения объектов, расширялись и отдельные участки (плотники, сантехники, электрики).

Комендантскую службу в авиаотряде возглавляли. Гусев И П, 1953-54гг. Мухина В А, 1954-1956гг, Бодров М А, 1956-1957, Трещачко Г П, 1957-1958, Колмогоров И Д 1958-1983гг. В 1973 году вместо комендантской службы была организована служба АХО.

ГОСТИНИЦА



Заведующая гостиницей **Сербинова Надежда Александровна** в предприятии с 1985 года. В 1957 году была построена гостиница в Мурмашах. Первой заведующей гостиницей была Новикова Пелагея Михайловна. Ее сменила Рылова Лилия Александровна, ее должностные обязанности были - комендант

жилых домов и общежития.

После увольнения Рыловой, заведующей гостиницей в Мурманске, работала Гомзикова Анастасия Петровна. После завершения строительства аэровокзального комплекса, Гомзикова А.П. управляла гостиницей – общежитием в аэропорту. В бывшей гостинице в Мурманске, перед закрытием, находилось общежитие молодых специалистов. После раздела авиаотряда, здание гостиницы некоторое время пустовало. Теперь его арендуют под склады. В последние годы штатах гостиницы аэропорта дорабатывали стаж многие работницы из других служб аэропорта. В настоящее время в гостинице работают:



В

Гончарук Анна Ивановна,	в предприятии с 1972 года	«Ветеран труда».
Завражина Тамара Михайловна	в предприятии с 1966 года	«Ветеран труда».
Зубарева Татьяна Евгеньевна	в предприятии с 1984 года	
Нечаева Людмила Ивановна	в предприятии с 1974 года	«Ветеран труда».
Потапенко Мария Михайловна	в предприятии с 1988 года	Почетн. грамота.
Проворная Ирина Станиславовна	в предприятии с 1986 года	
Румянцева Вера Тимофеевна	в предприятии с 1975 года	Почетн. грамота.
Симакова Полина Михайловна	в предприятии с 1957 года	«Ветеран труда».
Хлускова Мария Леоновна	в предприятии с 1977 года	«Ветеран труда».

Здравпункт.

К истории авиационной медицины. Впервые гидросамолеты провожали зимой морские корабли в устье р. Лены (1927г). Впервые самолет доставил в центр тяжело больного для срочной операции.

Еще ранее: с Гатчинским воздухоплавательным парком сотрудничали учебные заведения, в том числе Бехтерев В. М. Отсюда можно вести отсчет зарождения авиационной медицины.

В Мурманском авиаотряде медицинские кадры в штатах числились как стартовые фельдшеры. Их основные функциональными обязанностями были проверка физического состояния пилотов перед вылетом. Такая мера была узаконена в Аэрофлоте.

В довоенный период в Апатитском авиаотряде имелся стартовый медицинский пункт. Первым медицинским работником была Веркина Е. Н. К сожалению только инициалы. Головенков М. В. за время работы в авиаотряде отыскал многих ветеранов и первопроходцев Мурманского авиаотряда, но, к сожалению, в воспоминаниях, на фотографиях обозначены чаще всего инициалы.

Упоминается, что Веркина Е. Н. по совместительству была библиотекарем. Из довоенных кадров медицины отыскать больше не удалось никого.

Вновь организованный в 1946 году авиаотряд в штатах имел не только стартовых фельдшеров, но и других специалистов. К примеру, в 1947 году на должность врача аэропорта зачислена Петропавловская Н. А.

В те времена люди часто меняли места работы, проработав 3-5 лет, уходили. К этому надо добавить. На Севере существовала договорная система труда. Человек приехал, отработал срок договора и убыл.

И еще одно замечание. Стартовые фельдшерские пункты были: в Апатитском авиаотряде в Тик-Губе, Кировск-9км, в аэровокзале, в Мурмашах, в помещении гостиницы, в торце здания. Затем был образован здравпункт, потом амбулатория. Это учреждение занимало весь первый этаж.

Стартовый пункт Кировска. Первая руководитель МСЧ Апатит Петропавловская Н. А. 47-50гг. Стартовыми фельдшерами работали Агафонова Н. Е., 49-50гг. Гущина Татьяна Ивановна 50-55гг. Работала врио начальника санчасти. Гаськова (Алексеева) Евгения Александровна, стартовый фельдшер. С 1957 года заведующая стартовым пунктом а/п Апатиты. Проработала Евгения Александровна до 1971 г. - 21 год, вышла на пенсию. Гусева Тамара Матвеевна – врач, зачислена на должность начальника медсанчасти а/п Апатиты с 14.12.50г. В 1953 г. перевод в Ленинградский аэропорт. Афанасьева Варвара Николаевна с 1953 по 1956 гг. возглавляла медсанчасть аэропорта Кировск.

Шишпанова Лидия Николаевна с 1967 года назначена заведующей фельдшерским пунктом аэропорта Кировск. Проработала до 1973 года, убыла в Ленинград к новому месту работы. Померанцева Нелли Степановна с 1971 по 1975 год работала стартовым фельдшером аэропорта Кировск, до выхода на пенсию.

Отдельно надо выделить стартовый пункт аэропорта «Мурманск-3». В нем работали, в основном жены офицеров. С 63 по 66г работала Власова (Иванишина) Галина Николаевна. С 66г по 70 г работала Бачманова Эмма Михайловна. Бойко (Спичак) Лидия Дмитриевна, заведующая фельдшерским пунктом. Грязнова Нина Николаевна, 74-75 гг. Бабак Мария Александровна, 1971-73гг. Васильева Валентина Константиновна, 1967-74 гг. В открывшемся медпункте аэропорта Мурмаши стартовым фельдшером работала Леонтьева Александра Александровна. 1954-1957гг. Санитаркой работала Пономарева Валентина Ильинична. 1954-1957гг.

Геранина Нина Николаевна. С 21.08.57г зачислена начальником медсанчасти аэро-

порта Мурмаши. В 1960 году она перевелась в ж. д. больницу.

Санникова (Костеева) Татьяна Ивановна принята на работу 12.02.56г. стартовым фельдшером аэропорта Мурмаши. Проработала Татьяна Ивановна до 12.11.85г. Вышла на пенсию.

Калашникова (Горбенко) Людмила Михайловна с 1957 по 1975год. Проработала она стартовым фельдшером 18 лет. Рано ушла из жизни.

Шапорева Людмила Алексеевна зачислена стартовым фельдшером в 1960 году. 27 лет проработала она до выхода на пенсию.

Кузина Вера Николаевна. В августе 1960 года прибыла она в аэропорт Мурмаши на должность начальника медсанчасти после окончания 2-го Московского Государственного мединститута. Вера Николаевна прошла несколько организационных периодов становления медицинского обслуживания авиаотряда. В 1963 году организован был стартовый медпункт в аэропорту «Мурманск-3». В 1976 году организация медицинского обслуживания аэропорта Мурманск. И организация стартового медпункта. Кроме того, в Мурмашах был развернут здравпункт, а затем амбулатория. Работники Мурманского авиаотряда пользовались услугами физиопроцедурного, стоматологического кабинетов. Проработала Вера Николаевна до 1989 года. Коновалова Варвара Николаевна в 1971 году зачислена медсестрой здравпункта. Мурмаши. Проработав 14 лет, она вышла на пенсию. Грязнова Нина Николаевна. Работала стартовым фельдшером сначала в аэропорту «Мурманск-3», затем в Мурмашах. В 1986 году вышла на пенсию, уехала вместе с мужем Леонидом Михайловичем.

Цыганкова Ольга Петровна с 12.11.74 года на должность врача-стоматолога. До 1986 года проработала она в медсанчасти.

Тривашкевич Валентина Васильевна с 1976 года по 2000гг. работала медсестрой физиопроцедурного кабинета.

Шараг Вера Павловна с 1976 по 2000г работала медсестрой в МСЧ Мурмаши.

Тетенькина Нина Клавдиевна с 1976 по 2000 г проработала медсестрой в МСЧ Мурмаши. Терещенко Елена Владимировна проработала в здравпункте аэропорта Мурманск с 1978 по 1998 г. В 1989 году Кузину В Н сменила Тарасова Любовь Николаевна. Проработав до 2000г, она вынуждена была уйти в Мурманшинскую поликлинику, где работает в настоящее время терапевтом. В 2000г МСЧ в Мурмашах закрыли по двум причинам, отсутствие денег, и, можно сказать, аварийное состояние помещения.

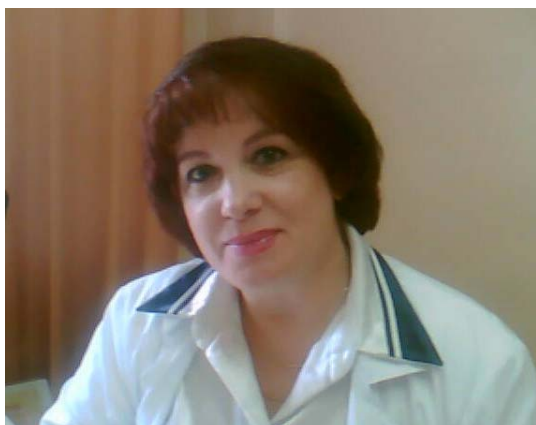


В настоящее время в здравпункте аэропорта работа-ют: Бурлакова Марина Михай-ловна, Калачева Ольга Влади-мировна, Калинина Татьяна Федо-ровна, Колесник Ирина Иванов-на, Терехина Татьяна Николаев-на, Фатеева Валентина Дми-три-евна. Возглавляет Здравпункт **Комаровская Любовь Васильевна**. В помещении гостиницы аэропорта работает стоматоло-гический кабинет. Стоматологом работает Дворникова Татьяна Сергеевна, медсестра Тетенькина Нина Клавдиевна.

Комаровская Любовь Васильевна в авиаотряде с 1974 года. Заведующая

здравпунктом аэропорта. Награждена знаком «Отличник ВТ» 2000 г

Фото 2005г.



Калачева Ольга Владимировна, фельдшер. В здравпункте работает с 1986 года. Фото 2005г



*Калинина Татьяна Федоровна фельдшер, в здравпункте работает с 1987 года
Фото 2005г.*



*Терехина Татьяна Николаевна,
фельдшер здравпункта. С 1976г
работает. «Отличник ВТ».
Фото 2005г*



*Колесник Ирина Ивановна., фельдшер
здравпункта. С 1986г работает.
Фото 2005г.*

АМСГ аэропорта Мурманск.

Термин метеорология происходит от греческого слова 'Μετεορα'-атмосферные явления и 'logos'-учение. Таким образом, метеорология - наука, изучающая явления, происходящие в атмосфере земли.

Авиационная метеорология, как и гидрометеорология, являются прикладными науками, выделившимися из общей метеорологии. На Кольском полуострове гидро - и авиационная метеорология тесно связаны.

История авиационной метеорологии (с 60-х годов), она характеризуется более интенсивным оснащением оперативных метеостанций, в том числе метеорологическими локаторами (МРЛ), искусственными метеорологическими спутниками земли, ЭВМ. ЭВМ применяются для составления авиационных прогностических карт (АКП).

Научные изыскания, обобщения научных данных стали более широко практиковаться

В этот период началось создание автоматизированной системы метеорологического обеспечения полетов (АСМОП).

Для метеообеспечения авиации существенное значение приобретает Программа Всемирной службы погоды. Эта программа разработана экспертами многих стран – членов Всемирной метеорологической организации (ВМО). К настоящему времени эта программа реализована. Широкое использование в ней нашли современные возможности автоматизации (компьютеризации) метеонаблюдений, сбора, обработки, анализа и передачи метеоинформации, необходимой для обеспечения авиации.

Значительное развитие получило международное сотрудничество в области авиационной метеорологии по линии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и (ВМО).

За последние годы широкое распространение получила передача информации по Интернету.

Но, подытоживая вышеизложенное, необходимо признать, что, то, что достигнуто в авиаметеорологическом обеспечении полетов, достигнуто благодаря вкладу предшествующих поколений. Люди старшего поколения, связанные с авиацией, подтвердят. Так было не всегда. В настоящее время ни один полет не может состояться без тщательного изучения погоды на предстоящий период полета. Основным критерием оценки деятельности авиаметеорологических служб аэропортов является процент оправдываемости прогнозов погоды, составляемых на период деятельности авиации.



Лысикова Наталья.

В день метеоролога:
слева направо,
передний ряд
Семочкина Татьяна,
Фролова Наталья,
Стец Александр,
Ермакова Анна,
Семенкова Мария.
Второй ряд: Зоря
Мария, Будась Г Е,
Ляхнович Светлана,
Бавыкина Екатерина,
Павленко Галина,

Авиаметеорологическая служба аэропорта Мурманск (АМСГ). Г- означает гражданская, в отличие от военной- АМС. До создания первой АМСГ на Кольском полуострове уже существовала сеть гидрометеорологических станций, обслуживавших морской промысел. Это и понятно. Морской промысел имеет многовековую историю. Авиация насчитывает всего одно столетие с момента первого управляемого полета, совершенного братьями Райт 17 декабря 1903г.

Первая Авиаметеорологическая станция на Кольском полуострове была организована с началом деятельности Апатитского 235 авиаотряда. В 1937г. в Тик-Губе на самом берегу залива было выделено небольшое строение. В нем и разместилась первая АМСГ. Организационно АМСГ в состав аэропорта не входила, а была в подчинении Мурманского отделения гидрометслужбы. Работа строилась на договорных началах. Первым руководителем метеослужбы была Е Абрамова.

Для составления прогнозов погоды, сведения поступали из Мурманского бюро погоды, открытого в 1932г. К тому времени метеонаблюдения велись в пунктах: Терско-Орловский, Кола, Териберка, Вайда-Губа, мыс Святой Нос, Ковда, Полярный, Ловозеро, о. Харлов, Кандалакша, Пялица, Мурманск, ст. Хибины, Зашеек, Ена, Рестикент (Верхнетуломский), г. Юкспор, мыс Пикшуев. Сведения о погоде передавались по телефону. К тому времени телефонная сеть действовала по всему Кольскому полуострову. С началом Великой Отечественной войны Апатитский авиаотряд, как и весь Аэрофлот, были подчинены военному ведомству. Мурманское управление гидрометеорологической службы вошло в состав Северного Флота.

После окончания войны Аэрофлот и Мурманская гидрометслужба перешли в подчинение гражданских органов. За период ВОВ сведения о деятельности авиаотряда и метеослужбы не сохранились.

В начале 50-х годов в авиаотряд стала поступать новая техника: самолеты Ан-2, Як-12, затем вертолеты Ка-15, Ка-18, Ми-1, Ми-4. Размещалась новая техника на аэродроме Кировск-9км, а с 1954г и на аэродроме Мурмаши. Хотя аэродром Мурмаши был передан в ведение авиаотряда только в октябре 1956г.

С передачей аэродрома Мурмаши, авиаотряд перебазировался на новое место. Кировск-9км стал приписным аэропортом, а Тик-Губа вскоре прекратил действовать. В Кировске базировалось звено Як-12 и один самолет Ан-2.

В аэропорту Мурмаши АМСГ была организована в 1954г. С самого начала ее деятельности ее возглавил Андриевский Юлиан Иванович. Юлиан Иванович родился в 1915г, в 1937г окончил Московский гидрометеорологический техникум. Направлен был для работы на Севере: Дудинка, Игарка, затем Калининград. И вот в 1954г возглавил АМСГ Мурмаши. Проработал Юлиан Иванович начальником АМСГ до 1981г и вышел на пенсию. При нем аэропорт Мурмаши стал принимать самолеты Ил-14 из Москвы и Ленинграда. При нем авиаотряд перебазировался в новый порт.

Авиаметеорологическая станция в аэропорту Мурмаши располагалась в левом «крыле» здания КДП. Название КДП (командно-диспетчерский пункт) перешло от военных. В бытность Мурманского авиаотряда в этом здании на втором этаже располагалась служба движения (стартовый, командно-диспетчерский пункт, районный центр УВД).

На первом этаже кроме АМСГ располагался летный отряд, авиадиспетчерская служба (АДП), радиобюро.

При получении метеоконсультации экипажем, места в комнате хватало максимум двум человекам. Видимо по этой причине рабочий день летного отряда начинался в 8.00, с

всеобщей явки и прослушивания общей метеоконсультации по всему Кольскому полуострову. Во дворе у КДП находилось помещение радиостанции. А первыми работниками АМСГ Мурманши были: инженер синоптики Болдырева Регина Васильевна, жена пилота, Комарова Инна Александровна, жена командира эскадрильи, Евстигнеева Лидия Сергеевна, Подгузова Антонина Александровна, Солянина Ольга Семеновна; техники синоптики и метеонаблюдатели Бондарева Фаина Георгиевна, Кузнецова Надежда Алексеевна, Девяткина Серафима Степановна, Орлова Прасковья Андреевна, Соломаха Вера Петровна, Соловьева Мария Александровна, Лихачева Лидия Ивановна. Позже пришли работать Джемисюк Н П, Евреинова Вера Александровна, Зоря Мария Петровна, Лысикова Наталия Васильевна, Зубкова Нина Евгеньевна, Кожухарь Вера Прокофьевна, Мартыненко Татьяна Алексеевна, Шеина Светлана Витальевна, Мозжухина Лидия Михайловна, Хотиненко Татьяна Аркадьевна, Кошина Наталия Вениаминовна.

В 1976 году, после открытия нового аэропорта Мурманск, а это произошло 21 июля, АМСГ из Мурманшей перебазировалось в новый порт. Началась новая страница деятельности авиаметеорологической службы. С самого начала деятельности аэропорта, АМСГ разместилась в служебном здании, пристройке к строящемуся тогда аэровокзалу. В 1976 г в Мурманшах, на позиции около ВПП был установлен метеорологический локатор МРЛ-2П. Туда пришел молодой коллектив - Юрко А.П., Севидов А.Д., Кочурина Н., Рыкова Э.М., Терин М., Оболенцева Л.

С открытием аэропорта Мурманск, аэропорт Мурманск-3 или Килп-Явр перестал функционировать. Все службы гражданского подчинения перешли в новый аэропорт. Пополнилась и метеослужба аэропорта Мурманск. Руководить метеослужбой аэропорта с 1981г стала Евреинова Вера Александровна. С 1964 года она работала в Килп-Явре. Начальник АМСГ Андриевский Юлиан Иванович в 1976 году вышел на пенсию, но до 1981 года продолжал работать.

Первый год аэропорт Мурманск функционировал в стесненных условиях, так как аэровокзал принят в эксплуатацию был в июле 1977 года.

Аэропорт наращивал темпы работы. С 1979 года стали принимать самолеты Ту-154. Выросла частота движения самолетов. Аэропорт работал круглосуточно. К 1990 году отправки пассажиров стали приближаться к миллионной отметке (952тыс). 1990-й год был звездным годом по отправка пассажиров. Все население Мурманской области тогда составляло немногим более одного миллиона. Для сравнения, отправки пассажиров в 2000-м году составляли 118тыс. человек.

Начавшаяся в 1984г перестройка привела к тому, что в 1996 году Мурманское авиапредприятие как единое целое перестало существовать.

В трудные годы «прихватизации» метеослужба аэропорта Мурманск выстояла, сохранила кадры. А затем «процесс пошел». Было произведено переоснащение метеоборудования. Работа строилась на базе компьютерной техники. Правда, был списан метеорологический радиолокатор (МРЛ), новый не приобрели. Но зато компьютерная обработка метеоданных, ни в какое сравнение не идет с обработкой метеоданных, осуществлявшихся в 60-70-х годах.

АМСГ аэропорта Мурманск организационно входит в состав Мурманского управления гидрометслужбы (МУ ГМС).

В 1996 году начальник АМСГ аэропорта Евреинова Вера Александровна ушла на пенсию, всю свою трудовую деятельность, проработав на Севере. Начальником АМСГ назначена

была Шеина Светлана Витальевна. С 1968 года инженер синоптик аэропорта Мурмаши, затем работала в МУ ГМС. В 2001 году Светлана Витальевна вышла на пенсию и уехала в Краснодарский край. Некоторое время АМСГ возглавляла Кошина Наталия Вениаминовна. С 2002 года начальником АМСГ аэропорта работала Михайлова Наталия Георгиевна. После окончания Гидрометеорологического института в 1985 году она прибыла на Север по распределению. В 2005 году Михайлова уволилась. В настоящее время АМСГ возглавляет Лихобаба Надежда Васильевна.



*Начальник АМСГ Лихобаба Н В
и Моисеева Н*



Синоптик Теглева Ю А



Радист Фролова Наталья



Синоптик Никитина Татьяна

Выше было отмечено, что в настоящее время на АМСГ осуществляется компьютерная обработка метеоданных. Какие метеорологические элементы измеряются на аэродроме? Это: дальность видимости и высота облаков, параметры ветра (направление и скорость), температура и влажность воздуха, атмосферное давление, наличие гроз.

В заключение привожу список работников АМСГ, проработавших в метеослужбе

- 1) Андриевский Юлиан Иванович 27 лет
- 2) Беленцова Елена Ивановна 30 лет
- 3) Бондарева Фаина Георгиевна 30 лет
- 4) Варшавская Ольга Борисовна 25 лет
- 5) Демедюк Владимир Николаевич 26 лет
- 6) Евреинова Вера Александровна 32 года
- 7) Евстигнеева Лилия Сергеевна 27 лет
- 8) Зоря Мария Петровна 28 лет работает
- 9) Зубкова Нина Евгеньевна >30лет
- 10) Кожухарь Вера Прокофьева 35 лет
- 11) Кочурина Наталия Алексеевна 25 лет
- 12) Кошина Наталия Вениаминовна 34 года
- 13) Кузнецова Надежда Алексеевна 28 лет
- 14) Куклюшкина Татьяна Анатольевна 24 года
- 15) Литвинов Алексей Клементьевич 40 лет работает
- 16) Лихачева Лидия Ивановна 37 лет
- 17) Лысикова Наталия Васильевна 28 лет работает
- 18) Магаюнов Николай Александрович 30 лет
- 19) Мартыненко Татьяна Алексеевна 25 лет
- 20) Мозжухина Лидия Михайловна 31 год
- 21) Незнанова Валентина Ивановна 38 лет работает
- 22) Никитина Татьяна Платоновна 27 лет работает
- 23) Орлова Прасковья Андреевна >30 лет
- 24) Подгузова Антонина Александровна 36 лет
- 25) Рымко Нина Федоровна 24 года
- 26) Соловьев Алексей Анатольевич 36 лет
- 27) Соловьева Мария Александровна 25 лет
- 28) Соломаха Вера Петровна 40 лет
- 29) Фролова Наталия Аркадьевна 24 года
- 30) Хотиненко Татьяна Аркадьевна 27 лет
- 31) Шеина Светлана Витальевна 33 года
- 32) Шестакова Эльвина Семеновна 35 лет
- 33) Якименок Октябрина Ильинична 30 лет
- 34) Якименок Алексей Кириллович 27 лет



**Слева направо: Михайлова Наталия Георгиевна,
Мозжухина Лидия Михайловна, Попова Лидия Викторовна,
Довжик Ирина Юрьевна. Фото 1999г.**



**Слева направо: Дашевская Любовь Федоровна,
Шейна Светлана Витальевна, Михайлова
Наталия Георгиевна, Довжик Ирина Юрьевна.**



**Инж. синоптик
Громова И Ю**



**Нач. АМСГ
Михайлова Н Г**



Вид на здание КДП с перрона



**Начальник АМСГ с 1981 по 1996
Еврейнова Вера Александровна
1964г.**



**Инженер синоптик
Кошина Наталья
Вениаминовна**



**В комнате АМСГ инженер синоптик Евстигнеева Л. А. и
начальник АМСГ Еврейнова В. А. за обработкой
синоптического материала**



Нач АМСГ
с 1954 по 1981
Андреевский Ю. И



Нач Р/аппаратн
Литвинов А. К



Специалист
системы ЮМАС
Шурыгин А. В



Нач. АМСГ Евреинова В. А
консультирует КВС Житаря В. А



На перроне аэропорта слева направо
Зоря М. П, Незнанова В. И,
Хотиенко Т. А Евреинова В. А



Синоптик Ткачева Г. Д консультирует
КВС Калабушкина А. Д



Синоптик Кошина Н. В вручает
синоптическую документацию
старшему штурману а/п С т е ц у А. И



Михайлова Н.Г



Попова Л.В



Лихобаба Н.В



Кошина Н.В



Зоря М.П



Лысикова Н.В



Незнанова В.И



Шабалина В.Л



Павленко Г.П



Теглева Ю.А



Ляхнович С.П



Семенкова М.И



Малярчук С.М



Карачова С.В



Фролова Н.А



Никитина Т.П



Карта -схема расположения ГМС на Кольском полуострове.



Служебная часть аэровокзала и привокзальная площадь

Работники ОАО «Аэропорт Мурманск», удостоенные гос. наград



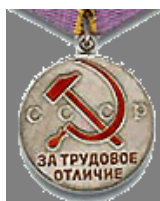
ОРДЕН ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Сливка Василий Гаврилович- водитель СПАСОП



ОРДЕН "ЗНАК ПОЧЕТА"

1. Сидоров Сергей Александрович- дежурный штурман ПДС



Медаль "ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ"

1. Сорвенков Анатолий Семенович – водитель САОП
2. Васильев Валерий Николаевич - водитель САОП



Медаль "ЗА ДОБЛЕСТНЫЙ ТРУД"

1. Радченко Галина Андреевна - уборщик территории

Участники войны в Афганистане удостоенные наград

1. Осокин Юрий Алексеевич – водитель САОП
2. Малярчук Сергей Николаевич – начальник смены САБ
3. Сиротин Сергей Борисович – сменный инженер САОП



ОТЛИЧНИК ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА



Абашина Татьяна Григорьевна	агент СОП
Алексютин Леонид Сергеевич	инженер ЭСТОП
Ариничева Наталья Алексеевна	машинист ТИСТО
Александров Алексей Валентинов	Инструктор - парашютист РПСБ
Зацаринная Лидия Александровна	водитель САОП
Иванов Сергей Владимирович	нач. смены ВПО СПАСОП
Комаровская Любовь Васильевна	зав. здравпунктом - фельдшер ФЗП
Лозыченко Владимир Иванович	зам. генерального директора
Машкоркин Владимир Александр	начальник РПСБ
Максимов Игорь Дмитриевич	Зам. Ген. директора
Михаловский Эдуард Петрович	Генеральный директор
Нестерец Николай Алексеевич	зам. генерального директора
Папкин Александр Павлович	электромеханик ЭСТОП
Плишкина Татьяна Валерьяновна	диспетчер ПДС
Попов Дмитрий Дмитриевич	водитель САОП
Севидов Анатолий Демьянович	начальник отдела РТО
Свиричевская Нинель Ивановна	диспетчер СОП
Сталивионенко Валерий Алексеев	см. инженер САОП
Терехина Татьяна Николаевна	фельдшер ФЗП
Ткаченко Леонид Епифанович	сменный начальник ПДС
Якунин Валерий Васильевич	инструктор по ОС САБ

Уволенные работники, - ОТЛИЧНИКИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Гончарова Тамара Тихоновна	инспектор по досмотру	
Дарьев Василий Иванович	Генеральный директор	
Драч Дмитрий Григорьевич	дежурный штурман	
Евреинов Рафаил Борисович	дежурный штурман	умер
Жаворонков Геннадий Владимирович	водитель	умер
Захаров Владимир Васильевич	Начальник ССТ	
Марков Геннадий Викторович	Начальник бюро пропусков САБ	
Некрасов Николай Васильевич	инженер по ГО	умер
Стец Анатолий Иванович	Старший штурман	
Тупик Нина Ивановна	Начальник смены СОП	
Чаплин Павел Федорович	Водитель	умер
Черкасов Владлен Петрович	Зам. начальника аэропорта по ЭНС	

От автора



Стец Анатолий Иванович родился в 1934 году. В 1955 году окончил 2-е Чкаловское (Оренбургское) военное авиационное училище штурманов. Служил в полку ВВС до 1960 года. По закону о сокращении армии 1960 года был уволен в запас. В 1966 году по обращению в кадры Мурманского авиаотряда, был принят штурманом авиаэскадрильи. С 1967 по 1983 гг возглавлял штурманскую службу Мурманского авиаотряда. В 1976 г окончил заочное отделение академии ГА. С 1994 по 2003 год возглавлял штурманскую службу аэропорта Мурманск. С 2004 года на пенсии.

2006 год - год юбилеев. Исполняется 90 лет городу-герою Мурманску. Мурманскому авиаотряду исполнится 70 лет.

21 июля 2006 года аэропорт Мурманск отмечает свою 30 летнюю годовщину.

Аэропорт Мурманск берет свое начало в 1976 году. Много, очень много событий произошло за эти годы.

Не часто вспоминают об этом в нынешние дни. Обращаясь к потомкам, полярный летчик Михаил Николаевич Каминский в книге «В небе Чукотки», писал: «Мы делали ошибки потому, что шли неизведанным путем. Но мы же накопили опыт, который позволит избежать ошибок грядущим поколениям. И хочется сказать тем, кто нас сменит: придет и ваше время подводить итоги жизни. Помните об этом! Помните, что творимое вами стоит на фундаменте, созданном предыдущим поколением, как и то, что создаете вы, будет фундаментом для ваших детей. Уважайте прошлое- оно ВАШЕ!».

К приближающейся знаменательной дате в деятельности аэропорта, автор хотел бы сделать памятный сувенир в виде иллюстраций и кратких описаний. Пройдут годы и 30 летний юбилей станет достоянием истории аэропорта.

В основу иллюстраций были положены материалы и архивы из собрания музея. Весь материал дополнялся выписками из архивов авиаотряда, положениями приказов и распоряжений. Использовались фотографии, газетные статьи. Некоторые материалы были предоставлены работниками аэропорта. В создании предлагаемого материала принимали участие многие работники аэропорта. Неоценимую помощь оказал Севидов Анатолий Демьянович. Непосредственное участие словом и делом оказал генеральный директор ОАО «Аэропорт Мурманск» Михаловский Эдуард Петрович.

За оказанную помощь автор выражает искреннюю признательность все неравнодушным людям к авиации и своей истории.

Анатолий Стец