

ПРЕДМЕТ ГОРДОСТИ

Авиаторы со стажем вспоминают разные вехи жизни в истории любимого предприятия. Были и героические времена, и периоды великих трудовых свершений, но были и серьезные трудности. С болью в голосе говорит о сложных 90-х в то время председатель контрольно-ревизионной комиссии Виктор Иванович Воронцов.

Не было денег на зарплату людям, на необходимый ремонт и обновление авиапарка. Заработанных денег люди практически не видели, зарплата выдавалась ... продуктами питания и одеждой.

В тех страшных условиях генеральному директору Владимиру Сайбелю и его ближайшему окружению удалось главное - сохранить коллектив и предприятие.

В 1993 году приморские авиаторы активно зарабатывали деньги на строительстве энергетических объектов в Папуа - Новой Гвинее, Австралии, Греции. Коллектив гордится лучшими в мире вертолетами Ми-8, которые также есть в авиапарке ОАО "Владивосток Авиа". Поистине историческим стал для авиаторов рекордный по протяженности перелет наших вертолетчиков на Гаити (экипажи Эдуарда Екимцова и Анатолия Токаренко). Рейс был уникальным: Владивосток - бухта Провиденция - Аляска - США - Канада - Багамские острова - Гаити.

И вот уже 9 августа 1995 года в аэропорту Владивосток приземлился первый собственный Ту-154М. Воздушное судно было приобретено на основе финансового лизинга. Со временем авиапарк пополнился еще одиннадцатью такими же единицами современной авиатехники. Первыми летчиками, которым было доверено работать на новых судах, стали Валентин Игнатьев, Сергей Бабай. С ними работали бортинженеры Геннадий Козловский и Олег Самсонов, штурманы Николай Сакрытин, Сергей Киселев и Сергей Акиншин. Наконец, в июне 1996 года в ОАО "Владивосток Авиа" появилась самостоятельная авиаэскадрилья Ту-154.

Сегодня в авиапарке ОАО "Владивосток Авиа" - шесть современных российских самолетов Ту-200-300. Такая техника - новейшее достижение российского самолетостроения. Воздушное судно Ту-200-300 позволило авиакомпании почти вдвое повысить экономичность парка воздушных судов. Эти машины отвечают всем требованиям экономичного и безопасного полета и имеют сертификаты соответствия нормам ИКАО по уровням шума и выбросам вредных веществ.

Приобретение новых ТУ стало возможным благодаря совместному сотрудничеству ОАО "Владивосток Авиа" с ОАО "Туполев". Примечателен такой факт: по настоятельной просьбе приморской авиакомпании конструкторское бюро имени Туполева изменило технические параметры среднемагистрального самолета Ту-204, и этот самолет именно во Владивостоке стал первенцем российского авиапрома на дальних воздушных линиях. На этом самолете впервые за всю историю предприятия приморская авиакомпания открыла три беспосадочные линии: Владивосток - Москва, Владивосток - Санкт-Петербург и Владивосток - Екатеринбург.

ВЗГЛЯД В ... НАЧАЛО ПУТИ

Первое упоминание об изучении территории Дальнего Вос-

более 80 лет - таков путь гражданской авиации на Дальнем Востоке. Летом 1932 года начаты первые одиночные коммерческие полеты. Идет строительство гидроаэропорта на Второй речке (Владивосток) и аэропорта "Озерные Ключи" (Артем). 27 августа 1932 г. гидросамолет выполнил первый технический рейс, а 2 сентября он доставил из Хабаровска на Вторую речку первых четырех пассажиров. С этого дня начинается отсчет истории авиации Приморья и Владивостокского авиапредприятия, неразрывно связанного с Артемом. При социализме это был Владивостокский объединенный авиаотряд, а в 1994 году предприятие преобразовалось в ОАО "Владивосток Авиа".



ДОЛГИЙ ПОЛЁТ

тока и Приморья на предмет развития гражданской авиации относится к 1931 году. Экспедиция под руководством бывшего балтийского моряка, летчика Василия Кузьмича Капридова обследовала гидролинию Владивосток - Николаевск. При острой нехватке кадров в те годы случалось, что летчики, прежде чем освоить трассу в небе, сначала "мерили ее шагами".

А уже 7 марта 1932 года во Владивостоке была создана организация "Приморский аэропорт", которая занималась строительством аэродромов. Справедливости ради стоит заметить, что первые самолеты в Приморье принимали аэропорты на Второй речке и в Спасске Дальнем. И только в 1936 году для регулярных полетов был открыт аэропорт "Озерные Ключи". Прошло чуть более двух лет, и приморские авиаторы начали подготовку к приему одного из самых длинных в России рейсов - Москва - Владивосток. 3 декабря 1938 года обновленный аэропорт принял самолет из Москвы новой в то время серии ПС-40.

Великая Отечественная война на некоторое время притормозила развитие гражданской авиации в СССР, в том числе и в Приморье. В годы войны дальневосточные летчики перегоняли боевые самолеты и технику, пришедшую к нам по ленд-лизу, на фронт.

Важной вехой стала дата - 1 октября 1943 года, когда была открыта посадочная площадка в Кавалерово. Приморские авиаторы выполняли важную стратегическую задачу: на своих самолетах вывозили свинцово-оловянный концентрат, из которых на заводах готовились пули. Восьмая часть пуль, выпущенных в период с 1943 года до конца войны, была изготовлена из сырья, доставленного из

приморского поселка Кавалерово.

После войны развитие авиации в России пошло высокими темпами. В мае 1948 года пассажирский Ил-12 из Москвы впервые приземлился во Владивостоке. Перелет по маршруту проходил с 10 посадками и занимал в общей сложности 53 часа 45 минут, из них в воздухе самолет находился 24 часа 15 минут.

Середина 50-х годов запомнилась прилетом в аэропорт Озерные Ключи вертолетов Ми-4. Эти легкие и маневренные машины

В конце 60-х были налажены рейсы лайнеров Ту-104 из Москвы и Ленинграда. Московский рейс приземлялся в Хабаровске, Иркутске и Омске, а Ленинградский - в Хабаровске, Иркутске, Новосибирске и Свердловске. В связи с увеличением количества принимаемых Ту-104, в июне 1959 года аэропорт Владивостока ввел для них двухсменное обслуживание.

В 1961 году положено начало регулярных пассажирских полетов на Ту-104 из Одессы во Владивосток с посадками в Куйбышеве, Новосибирске, Иркутске и Ха-

баровске. Активно развивалась приморская авиация. Жители многих городов и поселков Приморья смогли воспользоваться услугами новенького реактивного мини-лайнера Як-40, который в то время появился на внутренних краевых маршрутах. Пилоты вертолетов Владивостокского авиаотряда

стали первопроходцами в обслуживании рыбодобывающих флотилий и ледокольного флота.

А еще через два года новое знаменательное событие: прибыл грузовой самолет Ан-12 Хабаровского авиаотряда. Этот воздушный тяжеловоз мог брать на борт до 14 тонн груза любого габарита - от автомобилей до бульдозеров. С той поры резко возрос объем воздушных грузовых перевозок.

В начале 70-х годов в аэропорту резко возросла интенсив-



Строительство аэропорта "Владивосток"

быстро стали верными помощниками геологов, строителей, рыбаков, китобойцев, перевозчиков пассажиров и грузов, почтовых работников. С любовью тогда относились и к самолетам ПО-2, Ан-2 - знаменитым "Аннушкам". Эти самолеты также помогали людям разных "земных" профессий, участвовали в тушении пожаров.

РЕАКТИВНАЯ ЭРА

В 1956 году самолет Ту-104 открыл эру реактивной авиации для пассажирских перевозок России. К этому времени аэродром Озерные Ключи, с которого выполнялись все регулярные дальние и местные рейсы, стал тесен. Приступили к возведению нового комплекса, сданного в эксплуатацию в 1964 году. Так родился большой аэропорт Владивостока. Сюда стали летать самолеты Ту-104, а в 60-х годах - Ил-18, Ан-10.

ность рейсов пассажирских самолетов. Ежедневно в разные уголки страны отправлялось несколько тысяч человек. Устаревшее здание аэропорта едва справлялось с таким наплывом, и через 15 лет после открытия первого капитального строения был введен в эксплуатацию новый современный аэровокзал, который отвечал всем нормам и требованиям времени. Теперь аэропорт мог обслуживать до 600 человек в час.

В восьмидесятые годы предприятие стабильно наращивало объемы грузо- и пассажироперевозок на самых передовых воздушных судах России, продолжала работать приморская авиация, активно развивались все необходимые растущей приморской экономике авиационные работы. К ранее названным операциям авиаторов добавились еще авиационные работы.

В начале 90-х, как уже было сказано, Владивостокский авиаотряд, впрочем, как и вся экономика России, переживал очень сложный период. Но выйти из него удалось с честью. И в этом огромная заслуга ветеранов предприятия.

ИМИ ГОРДИТСЯ АВИАОТРЯД

Ветераны ОАО "Владивосток Авиа" - самые уважаемые и почитаемые для работающих авиаторов люди. Особо ценен коллективу предприятия талант организатора и руководителя, сумевшего в сложные годы сохранить и развить авиаотряд, бывшего генерального директора Владимира Александровича Сайбеля. Живые легенды, ветераны "Владивосток Авиа": Игорь Ефимович Багельфер, Юрий Андреевич Горбунов, Николай Егорович Измайлов, Виктор Иванович Воронцов, Михаил Дмитриевич Плюгин, Анатолий Александрович Герасимов, Юрий Петрович Зускин и многие-многие другие, кто всю свою жизнь душой преданы небу и летающим машинам.

ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ

ОАО "Владивосток Авиа" входит в группу компаний "Аэрофлот" с 2011 года, который был ознанован передачей государственного контрольного пакета авиакомпании. При этом ОАО "Владивосток Авиа" продолжает действовать как самостоятельное юридическое лицо.

Внутри группы "Аэрофлот" компания позиционирует себя как дальневосточный авиаперевозчик с тремя базовыми аэропортами: Владивостоком, как пунктом развития международных перевозок, Хабаровском, как внутрироссийским хабом, и Москвой (а/п Шереметьево), где базируются ВС Ту-204 для выполнения наиболее оптимальных маршрутов для данного типа судов.

Сегодня ОАО "Владивосток Авиа" является крупнейшей авиакомпанией на российском Дальнем Востоке и в Восточной Сибири. Действительный член IATA с 2004 года, обладает подтвержденным сертификатом аудита IOSA.

Стратегия развития ОАО "Владивосток Авиа" в период до 2015 года направлена на обеспечение опережающих темпов роста компании по сравнению с общероссийским рынком авиационных перевозок.

Ольга Шкурят.

Текст статьи подготовлен по материалам книг "Гражданская авиация Приморья: из века в век" и "Расправив крылья в 21 век". Автор-составитель, редактор Александр Анатольевич Алексеев.

РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ "ВЫБОР" ВЫРАЖАЕТ БЛАГОДАРНОСТЬ ПРЕСС-СЛУЖБЕ ОАО "ВЛАДИВОСТОК АВИА" И ЛИЧНО ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ ДМИТРИЮ ИВАНОВИЧУ ТЫЩУКУ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ КНИГИ.