

Воздушные ворота Хибин

Тридцать лет назад, 20 января 1994 года, состоялось официальное открытие аэропорта Хибин в Апатитах. Это стало еще одной страницей в истории гражданской авиации Кольского Заполярья, о которой нам рассказывают документы государственного архива Мурманской области в г. Кировске.

Лучший на Северо-Западе

В тот день на торжественной церемонии, в конференц-зале аэропорта, присутствовали главы администраций Апатитов и Кировска Е.А. Вайнштейн и А.Д. Терещенко, начальник кировского аэропорта Е.И. Усачев, президент акционерной компании «Апатитстрой» В.Т. Кураев, представители Северо-Западного регионального управления воздушного транспорта. Прибыли и иностранные гости – шведская делегация во главе с мэром апатитского города-побратима Будена. Планировалось, что самолет из Скандинавии примет новый хибинский аэропорт, но международный рейс пришлось отменить из-за неувязки со временем. На открытии Евгений Иванович Усачев поделился планами получить для аэропорта статус международного и принимать в будущем авиакомпания других стран. Тем более новые воздушные ворота Хибин отвечали всем требованиям, имели нужные технические возможности и параметры, нерешенным оставался только финансовый вопрос.

Но, безусловно, главным событием для хибинской гражданской авиации стало само открытие нового большого аэропорта, идея строительства которого появилась у городских властей и руководителей градообразующего предприятия «Апатит» еще в конце 70-х годов. Многие жители Апатитов и Кировска, конечно, помнят его предшественника – небольшой уютный аэровокзал, располагавшийся между двумя городами. Со временем стало понятно, что объемы перевозок, которые там осуществлялись, уже недостаточны для южной части полуострова, а современным воздушным судам требуется большая взлетная полоса. Было решено перебазировать кировский аэропорт в новый аэровокзальный комплекс на аэродром совместного использования в Апатиты.

Из-за экономических трудностей в стране строительство надолго затянулось. И все же, благодаря финансовой поддержке объединения «Апатит», помощи администраций Кировска и Апатитов, трудовым силам коллектива «Апатитстроя», в 1993 году удалось ввести в эксплуатацию первую очередь объекта. И это был единственный в России аэропорт на Севере, вступивший в строй в то непростое для государства время. По своим показателям он не уступал аэродромам федерального значения, например, мурманскому. «Мы уверены, - говорил на официальном открытии Виктор Тимофеевич Кураев, - аэропорт станет пользоваться заслуженным авторитетом и славой лучшего на всей территории Северо-Запада».

«Посадку разрешаю»

К моменту официального открытия новая воздушная гавань уже работала несколько месяцев: регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург и Псков выполнялись с ноября 1993 года. А первый лайнер «Аэрофлота» приземлился в новом аэропорту еще 14 октября. Это был технический рейс, прибывший из Санкт-Петербурга. На борту, как и положено для первого полета, находились члены государственной комиссии.

О долгожданном не только для жителей Апатитов и Кировска, но и для всего юга области, событии на первой полосе написала газета «Кировский рабочий» (№ 125 от 16.10.1993). Метеоусловия в те дни были сложные: снег и сильный боковой ветер. С самого

утра чистили полосу, проверяли оборудование, чтобы все было готово к встрече первого самолета.

Диспетчер по управлению воздушным движением аэропорта А.С. Корнеев в разговоре с корреспондентом газеты отметил: аппаратура знакомая, но лучше и надежнее той, что была в старом аэропорту. Александр Сергеевич чувствовал себя уверенно, хотя и волновался, ведь он впервые принимал такой первый рейс. Спокойно вздохнул, когда самолет приземлился ровно через 1 час 20 минут после взлета из аэропорта Пулково.

А вот командиру первого экипажа ТУ-134 А.Г. Топчияну уже не раз приходилось осваивать новые аэровоздушные линии, он был опытным летчиком, для него это была обыденная работа. Хотя отметил, что «на фоне закрытий и сокращений» открытие аэропорта, несомненно, событие замечательное.

Спустя несколько дней, 21 октября 1993 года, глава города Кировска А.Д. Терещенко написал письмо на имя министра транспорта В.Б. Ефимова с просьбой утвердить официальное название аэропорта – Хибинь, которое было принято кировской администрацией и согласовано с областными властями. Этот документ находится в составе архивного фонда государственного авиационного предприятия «Аэропорт «Хибинь» Кировского госархива.

Уже с 4 ноября новый аэропорт начал принимать первых пассажиров: все самолеты (первое время АН-24, затем и ТУ-134) прибывали и вылетали только из аэропорта Хибинь. Рейсы в Москву совершались три раза в неделю, билет стоил 58 000 рублей. До Санкт-Петербурга перелетов было больше, стоимость билета – 40 000 рублей.

Через полтора месяца самолеты из нового аэропорта начали также летать в Архангельск, Вологду, Петрозаводск, Гомель.

Несколько приветственных кругов

Символично, что аэропорт в Апатитах заработал в юбилейный (70-й) год для гражданской авиации России.

В 2023 году страна отмечала 100 лет со дня основания этой отрасли. На Кольском Севере ее история началась в 1933 году, когда в Заполярье появился первый гражданский самолет. 13 ноября в 13.50 он впервые пролетел в небе над Хибиньгорском (город Кировск до 1934 года) и, «сделав несколько приветственных кругов», пошел на посадку на свой аэродром в п. Тик-Губа, где базировалось созданное авиационное звено треста «Апатит».

Первым заполярным пилотом гражданской авиации (и самым молодым на тот момент в Советском Союзе) стал 19-летний Пантелей Карпович Овчинников (в личном листке учета кадров значился как Павел Константинович). Он был первооткрывателем воздушных трасс на Кольском полуострове, изведаль самые дальние места нашего края, стал первым, кто совершил три посадки на озеро Вудъявр в Кировске, что считалось абсолютно невозможным.

В феврале 1935 года молодой, но уже опытный пилот Овчинников вместе с бортмехаником Александром Морозовым впервые совершили перелет по маршруту Ленинград – Кировск (с двумя остановками в Петрозаводске и Кеми). Путь составил почти 28 часов, время в полете – около 9 часов. Во время заправки в Кеми Овчинникову передали, что впереди их ожидает сильнейшая метель и полное отсутствие видимости, а значит, полет совершенно невозможен. Но отважный пилот решил лететь дальше, был уверен: у себя дома сядет при любых условиях. Несмотря на то, что воздушная трасса была еще не исследована, погода крайне неблагоприятная, а самолет не приспособлен для дальних перелетов, «Амфибия Ш-2» приземлился. Корреспонденту газеты «Кировский рабочий» пилот Овчинников тогда сказал: «Этот перелет показал полную возможность организации

регулярного авиасообщения между городами Ленинград – Мурманск. Нужно только оборудовать трассу и подобрать для этой линии крепкий летный состав».

Сегодня, спустя многие годы, аэропорт Хибины является важнейшим транспортным объектом юга Мурманской области. Ежедневно он принимает и отправляет рейсы в Москву и Санкт-Петербург.

Материал подготовила Мария Рыбальченко,
ведущий архивист государственного архива
Мурманской области в г. Кировске