**Пионеры освоения Севера**

Авиасообщение для Нового Уренгоя является очень важной транспортной артерией. Сегодня аэропорт обеспечивает самый быстрый способ переезда или перевозки грузов.

А еще недавно, когда только осваивался Тюменский Север, представить развитие нашего региона без авиации было просто невозможно. Автомобильных и железных дорог еще не было. А водный транспорт использовать нельзя, так как рядом с Новым Уренгоем нет судоходных рек. Поэтому пионерами уренгойской земли являются не только геологи, но и авиаторы.

*1 Авиация активно использовалась для освоения Тюменского Севера*

Так, весной 1960 года необходимо было провести электроразведку от станции Ярудей до станции Ягельная. Этот маршрут пересекали реки, в том числе такие крупные, как Надым. Помимо проблемы пересечения рек, возникал вопрос снабжения полевиков продовольствием и горючим для вездеходов. И как в таком случае можно обойтись без авиации? Поэтому за партией был закреплен вертолёт МИ-1 известного тюменского пилота-вертолётчика Николая Белобородова.

Авиаторы сыграли огромную роль и в истории дальнейшего освоения Уренгойского месторождения. Так в 1966 перед буровиками была поставлена задача пробурить поисковую скважину для выяснения перспектив Уренгойской площади и возможной корректировки места базирования экспедиции. И успеть нужно было до открытия навигации 1966 года. Учитывая короткие сроки и полное отсутствие дорог в регионе, было принято решение абсолютно всё доставлять авиацией. Позже начальник Нарыкарской экспедиции Иван Яковлевич Гиря рассказывал, что активное использование авиации позволило на 9-10 месяцев ускорить бурение первой скважины на Уренгойском месторождении.

*2 Геологи и авиаторы – пионеры новоуренгойской земли*

**Авиация в истории основания Нового Уренгоя**

Да и к появлению самого Нового Уренгоя авиаторы тоже приложили руку. Широко известно, что появление посёлка Ягельное, который в дальнейшем стал Новым Уренгоем, связано с десантом, прибывшим в декабре 1973 года из Пангод на место будущего посёлка. Однако Николай Иванович Дубина вспоминал, что во время движения санного поезда для контроля ситуации периодически совершался облет колонны по курсу.

Более того, этому событию предшествовало другое, которое произошло на 3 месяца раньше. В сентябре 1973 года правительственная комиссия во главе с министром газовой промышленности СССР С.А. Оруджевым вылетела на вертолёте МИ-8 в сторону Уренгойского месторождения для определения места закладки будущего поселка.

*3 На месте закладки Нового Уренгоя, сентябрь 1973*

Получается, вся история появления Нового Уренгоя неразрывно связана с авиацией. Но и после основания будущей газовой столицы авиасообщение оставалось ключевым видом транспорта.

**Первый аэропорт**

В связи с промышленным обустройством месторождения резко возросло количество различных грузов с «большой земли». Одновременно с этим активно строился посёлок, поэтому стремительно увеличивался объём пассажирских перевозок.

Стало ясно, что посёлок никак не сможет обойтись без взлётно-посадочной полосы и своего аэропорта. Надо было только определиться с их местоположением. А это самый интересный вопрос, потому что их расположение несколько раз менялось.

Сразу было понятно, что аэропорт должен находиться южнее Ево-Яхи, так как там была ровная песчаная тундра в отличие от северной части, где встречались неровности и небольшие озёрца. Согласно воспоминаниям Николая Литовченко, комиссара отряда имени ХVIII съезда ВЛКСМ, первую грунтовую полосу начали строить в районе ресторана «Уренгой».

Однако спустя 3 месяца после начала раскатки полосы выяснилось, что в этом месте должна была пройти железная дорога. Поэтому приняли решение перенести аэропорт западнее. Было выбрано место, где сегодня находится вертолётная площадка аэропорта (автобусная остановка «Вертодром»).

Грунтовую взлётно-посадочную полосу начали сооружать в 1974 году. А уже в 1975 году официально был открыт аэропорт «Ягельное». В это время в поселке не было ни больницы, ни школы. В приоритете было освоение и обустройства месторождения. А в этом аэропорт играл ключевую роль.

*4 Аэропорт «Ягельное»*

Особенно интересно был решен вопрос продажи билетов. Это сейчас билеты можно купить хоть в авиакассе, хоть через Интернет. А тогда люди самостоятельно, «на гул самолета» выходили на взлётную полосу, где перед трапом им продавали отрывные билеты. Происходило всё очень быстро. Самолет стоял 5-7 минут и улетал. Пока не было построено здание аэропорта, прибывшие пассажиры ожидали прямо на взлётно-посадочной полосе, пока за ними приедет «КрАЗик» или «МАЗик».

*5 Аэропорт «Ягельное»*

**Точка отсчета новоуренгойской авиации**

Днем основания авиации Нового Уренгоя считается 25 сентября 1975 года, когда группа авиаторов и специалисты наземной технической службы прибыли в посёлок Ягельное, где уже велось строительство аэропорта. А через 15 дней из него взлетел ЯК-40, выполнивший первый технический рейс.

С 1975 по 1979 года аэропорт «Ягельное» существовал в статусе приписного аэропорта Ямало-Ненецкого производственного объединения (г. Салехард).

*6 Первая метеостанция в аэропорту «Ягельное»*

С первых дней работы интенсивность полётов была высокая. Как следствие, нагрузка на сотрудников – огромная. Через аэропорт могли проходить до 150 бортов в сутки. У диспетчера после смены не оставалось сил даже рот открыть.

При этом было много производственных трудностей. Так как «Ягельное» являлся приписным портом у Салехарда, то и обеспечение было соответствующим. Оборудование, конечно, поступало, но старое и бывшее в употреблении.

*7 Самолёт АН-22 в аэропорту «Ягельное»*

**Второй этап развития новоуренгойской авиации**

Посёлок быстро рос. Поэтому ранее выбранное место уже не подходило для аэропорта: слишком близко был населённый пункт. Также грунтовая взлётно-посадочная полоса не соответствовала всё возрастающим потребностям. Да и само здание аэропорта было маленьким, деревянным.

Поэтому в 1977 году начинают строить новый аэровокзальный комплекс. И уже к лету 1980 года были сданы взлётно-посадочная полоса с искусственным покрытием и новое, второе в истории города, служебно-пассажирское здание на 50 пассажиров в час.

*8 Второе служебно-пассажирское здание*

Само здание сохранилось до наших дней. Оно находится слева от нынешнего аэропорта (если смотреть на аэровокзал со стороны взлетно-посадочной полосы, фотография 9).

*9 Второй (слева) и третий (справа) аэровокзал*

Также изменения ждали самих авиаторов. С 1 января 1981 года был создан Новоуренгойский объединенный авиаотряд. То есть аэропорт Нового Уренгоя стал независимым, оказавшись двенадцатым по счёту авиапредприятием на территории Тюменской области.

*10 Транспортировка грузов силами авиации*

Появлялись новые направления. Уже в июле 1980 года из нового аэропорта был осуществлен первый технический рейс на Ту-134 в Москву. А в апреле 1983 года проложен еще один пассажирский маршрут Новый Уренгой – Ленинград.

*11 В аэропорту Нового Уренгоя*

**Третий этап развития новоуренгойской авиации**

1990-е годы были сложным этапом для многих предприятий страны. Однако новоуренгойский аэропорт продолжал развивать свою инфраструктуру.

*12 Строительство нового аэровокзала*

*13 Строительство нового аэровокзала*

В июне 1993 года новый аэровокзал (третий) принял первых пассажиров. Пропускная способность этого здания достигла 300 человек в час. А расположился он справа от предыдущего (если смотреть со стороны взлетно-посадочной полосы)

*14 Новый аэровокзал*

Продолжал расширяться список воздушных судов, которые может принять Новый Уренгой. В феврале 1997 года был совершен первый технический рейс воздушного судна нового поколения – широкофюзеляжного самолёта Ил-86 авиакомпании «Внуковские авиалинии».

А 14 июля 1997 года в Новом Уренгое сел самолёт «Боинг-757» авиакомпании «Трансаэро».

*15 Самолёт компании «Трансаэро» в Новом Уренгое*

**Перспективы развития новоуренгойской авиации**

В мае 2019 года аэропорту газовой столицы присвоено имя основателя нефтяной геологии Ивана Губкина. Оно выбрано по итогам народного голосования в рамках проекта «Великие имена России». Также рассматривались другие выдающиеся соотечественники: Сабит Оруджев и Василий Подшибякин.

*16 Аэропорт*

Однако переименование – не единственное изменение, которое ожидало аэропорт Нового Уренгоя. В 2018 году началась его реконструкция.

Модернизация крупнейшего ямальского авиаузла – первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных соглашениях. Концессионное соглашение между правительством ЯНАО и УК «Аэропорты Регионов» было подписано в марте 2018 г. сроком на 30 лет. В рамках концессии УК «Аэропорты Регионов» ведёт строительство нового пассажирского терминала и реконструкцию аэродрома.

*17 Строительство нового пассажирского терминала*

Новый пассажирский терминал крупнейшего авиаузла Ямала площадью 19,6 тыс. кв. м будет оснащён тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час.

Отличительной особенностью аэровокзального комплекса станет тёплый тоннель для автобусов, расположенный в самом терминале и предназначенный для посадки и высадки пассажиров в перронные автобусы в закрытом помещении, что особенно актуально для суровых погодных условий Крайнего Севера.

В рамках проекта по реконструкции аэродрома Новый Уренгой производится усиление искусственных покрытий, в том числе взлётно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона с организацией 15 мест стоянок воздушных судов, четырьмя слоями асфальтобетона общей толщиной в среднем 28-30 см. Работы производятся в вечернее и ночное время, в «окна» между полётами.

*18 Реконструкция взлётно-посадочной полосы*

*19 Современная взлётно-посадочная полоса*

Уже в конце 2022 года, жители и гости города смогут оценить развитие новоуренгойской авиации на примере сохранившихся второго, третьего и нового аэровокзалов.

*20 Проект нового аэровокзала*

**Короткая статья**

«Только самолётом можно долететь». Слова из песни очень точно описывают доступность нашего региона в годы освоения Уренгойского месторождения. С первых дней авиация имела важную, если не ключевую роль. Из-за удалённости и труднодоступности территории ни один этап развития города не обошёлся без помощи авиаторов. Уже в 1975 году, когда в посёлке ещё не было ни школы, ни больницы, открывается первый аэропорт «Ягельное». Здание было маленькое и деревянное, взлётно-посадочная полоса – грунтовая. Но нагрузки на сотрудников – огромные. В сутки через аэропорт проходило до 150 бортов. Новый Уренгой рос. А вместе с ним увеличивался список требований к аэропорту и безопасности полётов. Летом 1980 года сданы новый, второй в истории города, аэровокзал на 50 пассажиров в час и взлётно-посадочная полоса с искусственным покрытием. Второе здание сохранилось до наших дней и находится слева от нынешнего аэропорта (если смотреть на аэровокзал со стороны взлетно-посадочной полосы). А авиация продолжала развиваться: появлялись новые направления, увеличивался список принимаемых воздушных судов. И снова возможностей аэропорта стало не хватать. Поэтому в июне 1993 года открывается ныне существующий третий аэровокзал с пропускной способностью 300 человек в час. Но история местной авиации на этом не заканчивается. И уже скоро в Новом Уренгое будет открыт новый терминал с пропускной способностью 840 человек в час. Впервые в истории Ямала в аэропорту будут сооружены телетрапы и тёплый тоннель для автобусов. Также впервые с 1980 года производится реконструкция взлётно-посадочной полосы: железобетонные плиты будут усилены слоем асфальтобетона.

**Источники**

1. В. Горбачев. В небе Уренгоя: к 25-летию образования Новоуренгойского объединенного авиаотряда, 2005
2. <http://nux.aero/about/history/>
3. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9_%D0%A3%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%B9_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)>
4. <http://www.newurengoy.ru/news/7762-odno-iz-pervyh-predpriyatiy-goroda-otmechaet-yubiley.html>
5. <http://telspr.narod.ru/aeroport.htm>