



Автор статьи:
Беседин Борис Васильевич
Консультант по управлению
аэропортами,
кандидат технических наук

ВАС ОБСЛУЖИВАЕТ АЭРОПОРТ "ВНУКОВО"

I. История аэропорта "Внуково".

Нет в России такого другого аэропорта, судьба которого была бы так тесно связана с многочисленными историческими событиями, имеющими особую значимость для нашего государства.

Даже подмосковная деревня "Внуково", давшая своё имя построенному возле неё первому в стране международному аэропорту, ведет свое начало из далекого, беспокойного прошлого Русского государства.

Когда-то здешние места славились своей патриархальностью, здесь царила тишина, воздух благоухал разноцветьем и разнотравьем, тянулись в высь высокие сосны и ели, белокурые березовые рощи перешептывались на ветру с величественными дубравами и перелесками трепетных осин.

В лесу и на солнечных полянах было полно грибов и ягод, водилось множество крупных и мелких зверей. С раннего утра и до позднего вечера разносились разноголосые трели птиц.

Дышалось легко и вольготно. И в те времена эти места, как и теперь, назывались "Внуково", по имени маленькой деревушки, что рассыпала свои

дворы на небольшом пригорке, назвав её по прозвищу, которое носил их хозяин – "Внук", т.е. "Внукова" деревня.

Этому предшествовала следующая история:

В 1514 году Великий князь московский Василий-III пошел, как тогда говорили, "воевать соседей". Соседом Великого московского княжества в то время было Великое княжество литовское, которое уже более 110 лет удерживало старинный русский город Смоленск. Рати Великого княжества литовского часто, без всяких на то причин, совершали набеги на русские земли, разоряли и уводили в плен мирный русский люд.

Вот и принял Василий-III решение прочить соседское княжество, чтобы неповадно было ему и дальше своевольничать, а заодно отвоевать и возвратить Руси старинный русский город Смоленск.

Прочув как следует соседей и отвоевав Смоленск, Василий-III вернулся в Москву. Теперь Великое московское княжество увеличилось равно настолько, насколько были обширны отвоёванные смоленские земли, а смоленские князья, как и их потомки, должны были служить московскому Великому княжескому престолу верой и правдой.

Одним из смоленских князей и был некто Семен Григорьевич, по прозвищу "Внук". Время ушедших столетий растеряло и рассыпало многие сведения об этом человеке. Известно, что в 1524 году он был воеводой в городе Муроме и за усердную службу Великому княжескому престолу получил во владение небольшой надел земли под Москвой, переселил сюда несколько крестьянских семей, которые и обосновали небольшую деревню, как уже упоминалось, назвав её деревней "Внуково", по прозвищу хозяина.

Более подробные сведения о здешней местности дошли до нас с половины XVII века. Центром тогда считалось старое и богатое село "Изварино". Как и положено таким поселениям, оно располагало своим погостом, добротными избами, а главное – церковью Ильи Пророка. Храм этот и поныне возвышается над все той же деревней "Изварино", расположенной недалеко от "Внуково".

Известно, что мужики из местных деревень "Пыхтино", "Внуково", "Изварино", "Ликова", "Шельбутово", "Бараново", "Постниково" в Отечественную войну 1812 года активно участвовали в партизанской борьбе с войсками Наполеона, особенно, когда французы уже отступали из Москвы.

И хотя местные партизаны были вооружены всего лишь топорами, вилами, острогами, они действовали смело и решительно: отбивали у наполеоновских солдат обозы с фуражом и продовольствием, оружием, а

взятых в плен французских солдат и офицеров отправляли в штаб русской армии.

На рубеже XIX-XX веков, с прокладкой железной дороги, земли вокруг "Изварино", "Внуково" и других деревень становятся дачными местами. Составленное в те годы так называемое "руководство по выбору дач", рекламировало здешние окрестности вокруг деревень как места грибные, в коих и воздух чист и рыба во множестве ловится, водится множество птиц и зверей.

В 30-е годы прошлого столетия в летописи деревень "Внуково", "Изварино" и других, прилегающих к ним, открывается совершенно новая страница.

Новый хозяин – страна Советов начинает по-своему распределять и использовать здешние земли. И связывается это, прежде всего, с развитием авиации. Небывалый до сей поры подъем промышленности и сельского хозяйства молодого Советского государства, рост благосостояния народа, растущие и крепнущие связи с зарубежными странами, беспокойная в то время международная обстановка, особенно в Европе – все это предопределило создание мощного воздушного флота страны, в том числе гражданской авиации, как еще её тогда называли Гражданским воздушным флотом (ГВФ).

II. Проектирование и строительство аэропорта.

В те годы Центральный аэродром, что располагался на Ходынском поле, и подмосковный в "Быково", уже не отвечали требованиям времени. Если говорить об аэродроме на Ходынском поле, он уже тогда не имел никаких перспектив развития: аэродром теснили городские жилые кварталы, жителей которых беспокоил шум самолетных моторов.

Поэтому в 1936 году Совнарком СССР принимает решение о строительстве нового столичного аэродрома. Место под его строительство выбрали на Юго-западе Москвы, в четырех километрах от Московско-Киевской железной дороги.

Изыскательские и проектные работы было поручено выполнять специалистам "Аэропроекта", во главе с архитекторами Н.Щетининым и Я.Зарецким.

Директором строительства был И.Умнов. Строительство аэропорта было названо "Управление строительства № 204". Общий контроль за ходом работ осуществлял начальник Ходынского аэродрома полковник В.Каминский.

Много забот и тревог доставило строительство аэропорта Василию Сергеевичу Молокову, одному из первых Героев Советского Союза, который тогда возглавлял Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ).

Началось интенсивное выполнение трудного, ответственного комплекса изыскательных, проектных и строительных работ, требовавших высокой компетентности.

Из предоставленных шестнадцати проектов будущего аэропорта был выбран один – участок № 6, площадью 874 гектара.

Аэропорт еще не был построен, а его уже назвали именем одной из старейших в здешних местах деревень – "Внуково". Именно В.С.Молоков и его коллеги настояли на этом по результатам выбора участка для строительства аэродрома. Выбранный участок, хотя и находился в лесной заросли, но был наиболее приемлемым по расположению. "Я исходил его вдоль и поперек, прежде чем утвердиться в выборе" - вспоминал позже прославленный летчик. - "Но тяжело досталась нам эта стройка. Цемента мы получали очень мало. Иной раз взлетную полосу приходилось выкладывать кирпичами. Особенно трудно приходилось с дефицитными бетонными плитами. Земляные работы выполнялись вручную. Раскорчевка пней, выравнивание летного поля, осушение болотистых низин и прокладка дренажа – тоже все руками да лопатой..."

На строительстве аэродрома работало много жителей из окрестных деревень, славившихся своими плотниками, каменщиками и другими профессиями. Вот какие воспоминания о том времени оставил житель села "Изварино" П.В.Грунцев: "Хоть земли под будущий аэродром выбрали более или менее высокие, места эти все же выглядели несколько заболоченными. Окружающий лес – вековые сосны да ели. Лошади с трудом волокли тяжелые стволы. Другой-то техники у нас не было. Лопаты, тачки, пилы, топоры да лошади, вот и вся, почитай, техника. Сотни тысяч кубометров песка, камней и земли для отсыпки взлетных полей было привезено с Изваринского карьера и из-под Осорчина на "сивках" и "бурках". Не знаю, чтобы мы без них делали. Их у нас насчитывалось тоже тысячами..."

Строительство аэродрома было закончено в начале 1941 года. А весной этого же года новостройку посетил член Политбюро ЦК ВКП(б) К.Е.Ворошилов, который курировал строящийся объект. Тогда и решили, что официальное открытие аэропорта "Внуково" необходимо приурочить к 01 июля 1941 года.

И вдруг, как снег на голову, в высокие партийные инстанции посыпались письма и обвинения в том, что искусственные покрытия

аэродрома построены с нарушением всех норм, что руководство стройкой разбазаривало строительные материалы. Разумеется все письма были анонимными.

В то время охотников писать анонимки было много. Стрелы таких "сигналов", их "сценарии" были направлены против В.С.Молокова. Ему с трудом приходилось выдерживать этот удар. Ведь его обвинили ни в чем ином, как во вредительстве и расточительстве государственных средств. И неизвестно, чем бы все кончилось, если бы В.С.Молоков лично не пошел к К.Е.Ворошилову и не разъяснил, что и чего стоит.

К.Е.Ворошилов пообещал во всем разобраться.

Через несколько дней первый маршал страны прибыл в аэропорт "Внуково" с членами компетентной комиссии. С особым пристрастием он присматривался к состоянию построенных искусственных покрытий аэродрома.

Чтобы сразу ощутить эксплуатационную приемлемость и пригодность взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, стоявшая рядом со свитой маршала, известная в СССР летчица, Герой Советского Союза, Гризодубова Валентина Степановна, попросила у К.Е.Ворошилова разрешения совершить показательные "взлет" и "посадку", т.е. практически поставить все "точки на i".

Получив разрешение, прославленная летчица вскоре, впервые, с нового аэродрома "Внуково", подняла тяжелую машину и, сделав круг над аэродромом, мягко и точно её приземлила. Практическая оценка взлетно-посадочной полосы была отличной.

Так был разрешен "конфликт", который мог тогда для многих стоить жизни.

III. Война. Аэропорт "Внуково" – прифронтовой аэродром.

Вскоре началась война и официальное открытие аэропорта, намеченное на 01 июля 1941 года, пришлось надолго отложить. **Однако 02 июля 1941 года все же состоялось неофициальное открытие Московского Центрального аэропорта "Внуково"**. Была принята в эксплуатацию первая очередь аэропортовых сооружений. **Это и есть день рождения аэропорта "Внуково"**.

Как и весь народ страны, авиаторы-внуковцы надеялись на мирную жизнь, но этим надеждам не суждено было сбыться.

С началом войны по решению Совета Народных Комиссаров ГВФ был передан в оперативное подчинение Наркомату Обороны СССР.

Личный состав аэропорта был зачислен в состав действующих войск Красной Армии. Аэропорт "Внуково" стал крупной военной базой. Туда в спешном порядке прибывали экипажи и подразделения гражданской авиации Московского авиаузла и других территориальных управлений ГВФ.

В середине июля 1941 года аэропорт "Внуково" стал прифронтовым аэродромом.

23 июня 1941 года для выполнения спецзаданий Красной Армии, в аэропорту "Внуково" была сформирована Московская авиационная группа особого назначения (МАГОН), во главе с В.М.Коротковым.

Летную же и боевую работу обеспечивала Внуковская авиатехническая база, которую возглавлял П.Н.Марзеев.

Во "Внуково" были переброшены два истребительных авиаполка ПВО, которые обеспечивали защиту аэродрома с воздуха и отряд особой авиации дальнего действия. Здесь же разместились части и подразделения воздушно-десантного корпуса.

Когда изучаешь какие подготовительные военные действия того времени стали возможны и были оперативно выполнены на только что построенном аэродроме аэропорта "Внуково", становится понятной вся актуальность его строительства для страны и вклад этого аэропорта гражданской авиации в будущую Победу над фашистскими захватчиками.

Как вовремя он был построен и сдан в эксплуатацию!

06 ноября 1942 года МАГОН ГВФ был преобразован в 1-ю Авиационную транспортную дивизию ГВФ (**1-я АТД ГВФ**), командиром которой был назначен генерал-майор М.П.Казьмин, а затем, 05 ноября 1944 года 1-я АТД ГВФ была преобразована в 10-ю Гвардейскую Авиатранспортную дивизию (**10-я Гв. АТД ГВФ**), которой она осталась до окончания войны и дня своей демобилизации.

Основным транспортным самолетом был Ли-2. Экипажи летали и возвращались круглосуточно, часто на изрешеченных пулями и осколками снарядов машинах, которые тут же требовалось восстанавливать и вновь готовить к вылетам, очень часто с посадкой в глубоком тылу врага, для вывоза раненых, доставки оружия и боеприпасов, забрасывания в тыл врага разведчиков, вывоза детей партизан.

Но наиболее ответственными и трудными были выполнения заданий Ставки Верховного Главнокомандующего, решавших задачи боевых действий нашей армии и партизанского движения.

Особыми в памяти "Внуковцев" тех дней, остались выполнения полетов в блокадный Ленинград, на территории, захваченные фашистами, с продуктами и оружием. Оттуда вывозили изможденных голодом детей и раненых. Часто несли потери.

Как и вся страна, труднейшее время переживала Москва и мирные города и деревни Подмосковья. В то время фашисты взяли уже Апрелевку, вокруг аэродрома и в его окрестностях постоянно вылавливали шпионов, диверсантов, сигнальщиков, и все это сопровождалось полетами вражеской авиации.

Но люди упорно работали, несли свою службу и верили, что враг не пройдет.

В гололед, осеннюю распутицу, до предела загруженные Ли-2, не имевшие никакого вооружения и броневой защиты, днем и ночью, через линию фронта летели наши экипажи в осажденный Ленинград, к партизанам Белоруссии, со спец. заданиями, разведчиками, с оружием и боеприпасами, десантом. Они готовились и взлетали с аэродрома "Внуково".

Это потом "аэродромные умельцы" оснастили их самолеты пулеметами, а пока, каждый их полет был человеческим подвигом.

Вражеская авиация своими полетами постоянно пыталась осложнить и сорвать работу аэродрома "Внуково". Во время нанесения бомбовых ударов противник старался приблизиться не только к самому аэродрому, но и интенсивно бомбил его окрестности, стремясь поразить склады ГСМ, зенитные батареи, прикрывающие аэродром, ангары, хозяйственные постройки. Но не трогали искусственных покрытий аэродрома. Видимо, в расчете на то, что с захватом Москвы, сами рассчитывали воспользоваться ими.

Особенно доставалось от налетов вражеской авиации нашим зенитчикам, прикрывавшим аэродром "Внуково" и располагавшимся в районе деревни Бараново, в лесу, возле деревень Изварино, Постниково и Ликова.

Постоянно подвергались налетам расчеты крупнокалиберных зенитно-пулеметных установок, которые, как правило, размещались на крышах ангаров, в районе землянок штаба отряда (сейчас на этом месте расположено здание вышки КДП).

Бойцы роты аэродромного обслуживания, в основном, следили за обеспечением светомаскировки поселка "Внуково", а также зданий, расположенных вокруг хранилищ ГСМ, склада боеприпасов.

Все военные годы начальником аэропорта "Внуково" был полковник В.М.Каминский, много сделавший для обеспечения успешной работы аэропорта в трудные военные годы.

Мужественно воевали экипажи 1-й Авиатранспортной дивизии Гражданского воздушного флота, переформированной в последствии, как уже отмечалось, в 10-ю авиатранспортную дивизию Гражданского воздушного флота.

Размах действий этой боевой части хорошо виден на стендах небольшого, но отлично представленного экспонатами и документами, действующего в настоящее время Народного музея аэропорта "Внуково", в котором собраны уникальные фотографии военного и послевоенного времени. Это подлинная фотолетопись аэропорта "Внуково".

Наступивший 1945 год был ознаменован решающими действиями 10-й Гвардейской авиатранспортной дивизии.

На её долю легла основная авиатранспортная нагрузка в подготовке и проведении операций штурма Берлина, а затем и в организации подготовки разгрома Квантунской армии милитаристской Японии. Именно эта дивизия до последнего дня войны обеспечивала авиатранспортную связь Ставки Верховного Главного Командования и Генерального Штаба с войсками и, естественно, она содействовала успеху разрабатывавшихся операций наших войск в разгроме противника.

В аэропорт "Внуково" утром 9 мая 1945 года экипаж командира воздушного судна Семенкова Алексея Ивановича (впоследствии первый заместитель Министра Гражданской авиации СССР, заместитель председателя Госавианадзора СССР, Герой Советского Союза) выполнил особо важный исторический полет: доставил из Берлина в Москву **"Акт о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии"**.

В мае 1945 года пограничники Контрольно-пропускного пункта "Москва" в аэропорту "Внуково", первыми встречали военный самолет из столицы разгромленной Германии – Берлина со Знаменем Победы на борту.

Через 15 лет, опять же в аэропорту "Внуково", имел место большой исторический для всего человечества факт: 14 апреля 1961 года здесь встречали первого человека, побывавшего в космосе, Юрия Алексеевича Гагарина. Рейс, с места посадки космонавта, в столицу выполнил экипаж ИЛ-18 под управлением командира летного отряда № 235 Б.П.Бугаева, в последствии Министра гражданской авиации СССР.

IV. Послевоенные годы аэропорта "Внуково".

В сентябре 1945 года аэропорт "Внуково" вновь стал гражданским аэродромом, т.е. тем для чего проектировался и строился. Был осуществлен перевод Центрального Московского аэропорта ГВФ с аэродрома им.М.В.Фрунзе (Ходынка), на аэродром "Внуково".

30 ноября 1946 года, 10-я Гвардейская Авиационная Транспортная дивизия ГВФ была демобилизована.

На базе этой дивизии были созданы: 1-я отдельная авиагруппа ГВФ для внутрисоюзных авиаперевозок и 2-я отдельная авиагруппа ГВФ для международных сообщений. Это было началом организации регулярных пассажирских перевозок на авиалиниях Гражданской авиации СССР. В то время все регулярные полеты выполнялись на самолетах ЛИ-2 и ИЛ-12.

Приказом начальника ГВФ от 06 декабря 1950 года создается первый отраслевой Учебно-тренировочный отряд (УТО), который много позже, решением Коллегии Министерства гражданской авиации СССР от 12 февраля 1987 года был реорганизован в "УТЦ-21", с функциями разработки системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационных специалистов гражданской авиации СССР, по всем её специальностям.

За период, с момента создания "УТЦ-21" по настоящее время, это авиационное учебное заведение освоило подготовку, повышение квалификации авиационных специалистов для всех типов воздушных судов отечественного производства: ИЛ-12, ИЛ-14, ТУ-104, ТУ-124, ТУ-134, ТУ-114, ИЛ-18, ИЛ-76, ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-144, ИЛ-86, ТУ-204, ТУ-214, ИЛ-96.

По данным "УТЦ-21" на его учебной базе, с момента создания по настоящее время, подготовлено более 100 тысяч авиаспециалистов, в том числе свыше 800 руководителей и специалистов высшего руководящего состава для Московского и других регионов России, стран СНГ и дальнего зарубежья.

Для выполнения указанных функций и задач на базе "УТЦ-21" последовательно развивалась и модернизировалась его учебно-тренажерная база, обеспечивавшая освоение и сопровождение эксплуатации всех типов воздушных судов Отечественного производства.

С поступлением в эксплуатацию ТУ-104, Министерством гражданской авиации СССР развитию "УТЦ-21" было придано приоритетное значение и он формировался, как образцово оснащенное специальное авиационное учебное заведение.

Началось массовое обучение и тренажерная подготовка летных экипажей, бригад бортпроводников, инженерно-технического состава эксплуатационных авиапредприятий СССР и стран СЭВ на учебно-тренажерной базе "УТЦ-21".

За период своей деятельности "УТЦ-21" превратился из небольшого отряда (так в 1951 году было 2 штатных преподавателя, 5 учебных классов, годовая подготовка специалистов составляла – 300 человек) в крупный авиационный Центр по обучению всех авиационных специалистов, оснащенный современными тренажерами, различными средствами технического обучения, укомплектованный высокопрофессиональными кадрами преподавателей, инструкторов тренажеров, инженерно-техническим персоналом.

Исторический имидж данного учебного заведения в развитии Гражданской авиации СССР, а затем России очень высок.

В 1952 году, ранее созданные две отдельные авиагруппы, были реорганизованы и на их основе образовано Московское управление транспортной авиации (МТУ ГА) в составе: **аэропорт "Внуково", 3-х летних отрядов и УТО.**

Так появилась первая комплексная авиатранспортная структура гражданской авиации, предназначенная для удовлетворения потребностей страны в быстро растущих объемах авиаперевозок в тот далекий послевоенный период.

В 1952 году были созданы Внуковские линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские для технического обслуживания самолетов ЛИ-2, ИЛ-12, ИЛ-14, выполнявших пассажирские и грузовые перевозки. В то время из аэропорта "Внуково" началось регулярное выполнение рейсов на самолете ИЛ-14, созданном в ОКБ С.В.Ильюшина.

В 1955 году в аэропорту "Внуково" началось освоение летной, технической и коммерческой эксплуатации первого турбореактивного самолета ТУ-104.

15 сентября 1956 года из аэропорта "Внуково" на ТУ-104 был выполнен первый пассажирский рейс по маршруту "Москва – Иркутск - Москва". Рейс выполнил экипаж командира корабля Е.П.Барабаш.

Началась новая эра в эксплуатации авиационной техники в гражданской авиации – эра турбореактивных воздушных судов.

V. Роль аэропорта "Внуково" в становлении и развитии гражданской авиации СССР и России.

Так уже было определено всем ходом развития гражданской авиации нашего Отечества, что освоение летной, технической, коммерческой эксплуатации, последовательно создававшихся новых типов авиационной техники, началось на аэродроме аэропорта "Внуково".

Здесь рождалось, проверялось, становилось правилами и нормами мастерство лучших авиационных специалистов, начинавших эксплуатацию новых типов Отчественной авиационной техники.

В аэропорту "Внуково" формировалась школа опыта и мастерства летного, инженерно-технического состава и всех служб обеспечения полетов. Этот богатейший опыт стал фундаментом и базой развития главного аэропорта страны.

В 1958 году в аэропорту "Внуково" началось освоение нового, первого в СССР, турбовинтового самолета ИЛ-18. По характеристикам, эксплуатационной технологичности, безопасности полетов это был один из лучших самолетов, оставив у всех, кто его эксплуатировал, добрую память. На этом самолете были освоены авиалинии регулярных полетов в регионы Дальнего Востока, Сибири, Крайнего Севера.

Первый пассажирский рейс на ИЛ-18 был выполнен по маршруту "Москва – Алма-Ата – Москва" (аэропорт "Внуково") экипажем командира корабля В.И.Вергун.

Популярность ИЛ-18 среди пассажиров была наиболее высокой.

24 апреля 1962 года из аэропорта "Внуково" был выполнен первый пассажирский рейс на самолете ТУ-114 "Москва – Хабаровск – Москва". Рейс выполнял экипаж командира корабля П.В.Солдатова.

Затем первый полет по маршруту "Москва – Гавана – Москва", также подготовлен и выполнен из аэропорта "Внуково". Рейс выполнен 7 января 1963 года экипажами командиров кораблей Х.Н.Цховребовым и А.К. Витковским.

Кто не восхищался этим пассажирским самолетом-гигантом, каким он был в то время! И было чем восхищаться.

Страна научилась не только проектировать, строить, но и успешно эксплуатировать самые новейшие самолеты того времени.

Не многие государства мира могли достичь таких результатов в развитии своей гражданской авиации тех лет.

При успешной эксплуатации магистральных самолетов ТУ-104, ТУ-114, ИЛ-18, АН-10, в стране ощущалось отсутствие современных самолетов местных воздушных линий. В наличии парка таких самолетов испытывалась особая потребность. Самолеты такого назначения ТУ-124 и АН-24.

Освоением нового самолета ТУ-124 первыми в отрасли снова занимались авиаторы-внуковцы.

11 января 1962 года на самолете ТУ-124 был выполнен первый рейс из аэропорта "Внуково" по маршруту "Москва – Адлер – Москва". Выполнял этот рейс экипаж командира корабля Н.Свеженцева.

В последствии ТУ-124 успешно эксплуатировался на внутренних и международных линиях. Был представлен на международных выставках в Лейпциге, Будапеште, Познани, Бамако, вызывая деловой интерес и восхищение, как один из лучших пассажирских самолетов в мире.

В 1964 году в аэропорт "Внуково" на эксплуатационные испытания поступил самолет ТУ-134. Экипаж командира корабля А.Д.Калины выполнил на самолете этого типа первый рейс 29 сентября 1964 года, с журналистами на борту, по маршруту "Москва – Адлер – Москва".

Вскоре на новом самолете выполнялись регулярные рейсы из аэропорта "Внуково" в Мурманск, Тюмень, Сухуми, Кишинев.

В начале 70-х годов парк воздушных судов во "Внуково" пополнился новым самолетом ТУ-154.

9 февраля 1972 года ТУ-154 совершил свой первый регулярный рейс из аэропорта "Внуково" в "Минеральные воды". Это рейс выполнил экипаж командира корабля Е.И.Багмута.

В том же месяце, ТУ-154 начал выполнять регулярные рейсы на авиалинии "Москва – Симферополь – Москва", позднее на авиалинии "Москва – Челябинск – Москва". Вскоре он приобрел известность массового самолета на многих линиях в стране, а также на международных авиалиниях.

Успешное внедрение в эксплуатацию ТУ-154 стало возможным благодаря большой подготовительной работе наземных служб аэропорта. С вводом в эксплуатацию ТУ-154 значительно возрос объем авиаперевозок.

Самолет ТУ-154 и его модификации на длительное время стал главным воздушным перевозчиком в аэропорту "Внуково".

С этой машиной связаны судьбы многих специалистов аэропорта и успехи всего коллектива аэропорта. Успешное внедрение этого самолета в эксплуатацию стало возможным благодаря вкладу наземных служб аэропорта. Для этого была осуществлена колоссальная программа по развитию инфраструктуры аэропорта "Внуково": увеличена площадь перрона, введена взлетно-посадочная полоса (ВПП-2), улучшены условия обслуживания пассажиров в аэровокзале и многое другое.

В мае 1971 года в аэропорту "Внуково" была проведена выставка гражданских самолетов и вертолетов, суть которой состояла в демонстрации достижений авиастроения в гражданской авиации СССР.

Выбор места выставки определил устоявшийся уже к тому времени эталон качества подготовки летного и технического состава, работников аэропортовых служб.

Исторически складывалось, что аэропорт "Внуково" выполнял и выполняет особую функцию – освоение новых отечественных пассажирских самолетов, стал испытательным полигоном для ИЛ-18, ТУ-104, ТУ-114, ТУ-124, ТУ-134, ТУ-154. В 1979 году начались эксплуатационные испытания первого отечественного широкофюзеляжного самолета ИЛ-86.

В аэропорт "Внуково" на эксплуатационные испытания ИЛ-86 поступил 26 сентября 1979 года. Повышенные требования к обслуживанию аэробуса обязывали отказаться от традиционной структуры цеха и многих структурных подразделений, обеспечивающих выполнение всех работ по технической и коммерческой эксплуатации этого самолета.

Наиболее сложной была проблема его коммерческого обслуживания. Требовались совершенно новые технологические подходы в её решении. Самолет был первым необычно многоместным, для того времени.

Все было сделано и обеспечено для успешной эксплуатации этого самолета.

Первый рейс ИЛ-86 из аэропорта "Внуково" был выполнен по маршруту "Москва – Ташкент – Москва", экипажем командира корабля В.А.Калиманова и А.С.Каледина.

После полета в Ташкент - были новые авиалинии: "Москва – Минеральные воды – Москва", "Москва – Симферополь – Москва", "Москва – Новосибирск – Москва".

Большому кораблю – была суждена большая судьба.

Через полгода ИЛ-86 был освоен в Центральном управлении международных воздушных сообщений в "Шереметьево", начал выполнять регулярные рейсы в Западную Европу.

Аэропорт "Внуково" неизменно оставался в числе лучших предприятий отрасли.

Десятилетиями он был местом многих новых начинаний и достижений, накопления передового опыта, разработки и внедрения передовых технологий.

Ничто не стояло на месте, все развивалось в соответствии с требованиями новых конструкций самолетов, последовательно поступавших в эксплуатацию.

Одновременно, с освоением новых типов авиационной техники, велась интенсивная работа всех руководителей и специалистов аэропорта по совершенствованию аэропортовой деятельностью, управлению производством, технологии обслуживания пассажиров, технического обслуживания самолетов и т.д.

Переход на эксплуатацию авиационной техники с реактивной тягой таил в себе много нового и неизведанного, как для летно-подъемного состава, так и для служб наземного обеспечения и обслуживания полетов.

Летная терминология пополнилась такими новыми понятиями, как "двигатель", "реактивная тяга", "помпаж двигателя", "реверс тяги", "ламинарное обтекание", "скачки уплотнения", "струйные течения" и т.д.

Летному, авиационно-техническому составу, всем другим специалистам – предстояло адаптироваться к большим скоростям и высотам полетов новой авиационной техники.

Новые задачи предстояло решать и специалистам управления воздушным движением.

Все руководители ГУ ГВФ сошлись на том мнении, что в дальнейшем, организацию подготовки летно-технического состава к внедрению новой техники с турбореактивными и газотурбинными двигателями необходимо сосредоточить непосредственно в аэропорту. Это решение полностью относилось также и к подготовке всех наземных служб и объектов аэропорта "Внуково".

Уже в ходе подготовки к эксплуатации принципиально новых типов авиационной техники, в аэропорту строились производственные помещения облегченных конструкций для лабораторных проверок спец.оборудования систем самолетов, готовились места стоянок для базирования и технического обслуживания новых типов самолетов.

Новая техника научила всех "внуковских" специалистов строгому соблюдению летных законов, ответственному отношению к делу.

Это были авиационные специалисты, имевшие особый авиационной "запас прочности", прошедшие войну и школу большой личной ответственности за порученное дело. Им все было по плечу.

14 апреля 1963 года в аэропорту "Внуково" был введен в эксплуатацию аэровокзал "Внуково-2" для обслуживания специальных рейсов с главами, официальными лицами и делегациями иностранных государств.

Эта специализация аэровокзала закрепила авиационное обеспечение и обслуживание особо важных полетов за аэропортом "Внуково", придала ему особую государственную ответственность.

Аэропорт успешно, круглосуточно выполняет эти специфические задачи.

В 1963 году создается Внуковский объединенный авиаотряд (ОАО), в состав которого входит аэропорт. Эта структура сохранялась до 70-х годов.

В этот период уже ощущалась острая потребность в более эффективной системе управления производством аэропорта, особенно на главном его направлении – управлении авиаперевозками.

Командир объединенного авиаотряда – начальник аэропорта Борис Егорович Панюков – в последствии Министр гражданской авиации СССР, был одним из инициаторов проведения детального анализа всего производственного цикла подготовки воздушных судов к выполнению рейсов, включая проверку фактического выполнения пооперационного, временного и технологического графиков пооперационного управления производством.

Были сформированы группы специалистов по поиску путей совершенствования системы управления производством.

Так возникли основные решения по совершенствованию организационной структуры ОАО и системы управления производством.

Разработано и внедрено в производство "Положение о комплексных сменах объединенного авиаотряда".

Таким образом сформировалась новая структура производства – Комплексная смена ОАО под руководством сменного заместителя начальника аэропорта. При этом статус и полномочия сменного заместителя начальника аэропорта – руководителя комплексной смены в отраслевых вопросах, был поднят до уровня заместителя объединенного авиаотряда.

Уже первые месяцы работы новой структуры свидетельствовали о высокой эффективности новой системы управления производством.

Новая структура организации производства Внуковского ОАО и новая практика работы созданных комплексных смен были предметом изучения Министерства гражданской авиации.

Министерство гражданской авиации рекомендовало широко распространить опыт внуковских авиаторов не только в гражданской авиации, но и в других отраслях народного хозяйства, имеющих непрерывные процессы производства.

Усилиями многих руководителей и специалистов был совершен подлинный прорыв в развитии аэропорта, когда его коллектив благодаря своей профессиональной подготовке, упорному труду, получил право выполнять полеты по II категории ИКАО.

Это достижение далось нелегко и стало настоящим событием в работе летно-подъемного и инженерно-технического состава, специалистов радиолокации, радионавигации, а также других специалистов. Летная служба готовила к этой ответственной работе экипажи, а наземные службы вводили в эксплуатацию и осваивали технические средства радиолокации и радионавигации для осуществления полетов по пониженному минимуму погоды. Выполнялись другие необходимые работы на аэродроме.

Невозможно переоценить, какое большое значение для нормальной работы аэропорта имел факт допуска его в числе первых в стране по II категории ИКАО.

Существенное влияние на развитие аэропорта "Внуково" оказала подготовка к проведению в Москве XXII Олимпийских игр.

ЦК КПСС и Совет Министров СССР 23 декабря 1975 года приняли постановление "О мерах по подготовке к проведению Олимпийских игр в 1980г. в Москве". Через день был подписан приказ № 37 Министра гражданской авиации СССР "Об обеспечении ввода в действие объектов, необходимых для подготовки к проведению Олимпийских игр в 1980г. в

Москве". Была образована специальная комиссия МГА во главе с первым заместителем министра гражданской авиации А.Н.Катричем. Аналогичный приказ был издан в Московском транспортном управлении гражданской авиации.

Значительный вклад в подготовку аэропорта "Внуково" в то время внес лично В.В.Баранов, являющийся первым заместителем начальника управления по производству.

В 1977 году оргкомитет "Олимпиада-80" и Министерство гражданской авиации СССР заключили соглашение, которым "Аэрофлот" был назначен официальным перевозчиком XXII Олимпийских игр.

Много сделали для обеспечения проведения "Олимпиады" и обслуживания её участников и гостей работники "Аэрофлота".

Вот что рассказал в своей статье в отраслевом журнале Г.Ф.Андреев, работавший в тот период начальником Внуковского производственного объединения. "Вот уже несколько десятилетий аэропорт "Внуково" надежно обслуживает гостей столицы... С переходом на реактивную технику география его связи с городами страны и зарубежья значительно возросла. По соседству с первым аэровокзалом вырос вместительный пассажирский павильон, построен грузовой склад, командно-диспетчерский пункт, расширена авиатехническая база. Аэропорт получил вторую взлетно-посадочную полосу. Появился вычислительный центр. Раздвинулись границы перрона и привокзальной площади, где к старой автостанции приблизилась новая. В конце 70-х аэропорт "Внуково" обслуживал около 2 тысяч пассажиров в час или 40 тысяч пассажиров в сутки, а теперь за год он принимает и отправляет свыше 10 миллионов человек. В 1978 году статус "Внуково" повышен до ранга "Внуковского производственного объединения (ВПО)" /"Гражданская авиация", 1979. № 11. с.8/, и далее: "Жизнь выдвинула новые задачи, связанные с Олимпиадой, и аэропорт в наши дни представляется пассажиру оживленной стройкой. Идет полным ходом реконструкция аэропорта, которую осуществляет "Аэропроект" и трест № 29 Главмосстроя. По замыслу проектировщиков оба действующих аэровокзала объединяются в единый комплекс. Создаются две отдельные зоны обслуживания пассажиров – прилетающих и улетающих.

Обе зоны оснащаются современными электронными системами оповещения пассажиров о начале регистрации билетов, прилете и вылете самолетов, наличии свободных мест. Механизируется выдача багажа. Для пассажиров оборудуются более удобные комнаты отдыха, в том числе и комнаты матери и ребенка. Расширена зона ресторанов до 200 посадочных мест, оборудуются новые кафе, буфеты, зал для международных телефонных переговоров, на нижнем этаже автоматические камеры хранения багажа на 8 тыс. ячеек, туалеты, мастерские для срочного ремонта личных вещей. С вводом в строй аэровокзал сможет обслуживать 4200 пассажиров в час или

около 60 тыс. пассажиров в сутки, а за год – до 12 млн. человек. На вокзальный комплекс приходится значительная часть проводимой реконструкции. В нее также входят такие трудоемкие работы, как капитальный ремонт основной ВПП, строительство, монтаж и ввод в эксплуатацию автоматизированной системы управления (АСУ) воздушным движением, что повысит интенсивность, регулярность и безопасность полетов и, в конечном счете, улучшит обслуживание пассажиров. Работы на объектах АСУ воздушным движением проводятся преимущественно силами сотрудников аэропорта базы ЭРТОС, электрослужбы, аэровокзальной службы. Коллектив АТБ выступил с инициативой превратить олимпийские воздушные линии из Внуково в Ленинград, Киев, Минск, Таллин в эталонные трассы Аэрофлота".

Как показали дальнейшие события, руководители аэропорта, личный состав выполнили то, что намечали – достойно обеспечили XXII Олимпийские игры.

Оставаясь главным аэропортом страны, аэропорт "Внуково" неизменно был инициатором многих направлений производственной деятельности, первым в освоении авиационной техники и разработке новых технологий.

Пропускная способность аэропорта была доведена до 4200 пассажиров в час. Были значительно увеличены его многие производственные площади, в том числе площади почтово-грузового комплекса (было построено шесть отдельно стоящих доков), а затем и завершена реконструкция ВПП-1, расширены площади мест стоянок самолетов, их технического и коммерческого обслуживания, введен в эксплуатацию информационно-вычислительный центр ВПО.

Принятые меры по развитию автоматизированных систем управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения полетов позволили уже 20 июля 1979 года Госавиарегистру СССР выдать сертификат о допуске аэропорта "Внуково" к эксплуатации при метеоминимуме I и II категории ИКАО.

Продолжались пополнение самолетного парка новыми, более комфортабельными и производительными машинами, реконструкция аэродрома, оснащение его более совершенными системами управления воздушным движением, взлетом и посадкой самолетов на базе ЭВМ третьего поколения.

Следует отметить, что в 50–60-е годы и последующие годы аэропорт выполнял весь объем работ, связанный и с организацией международных перевозок. Был стабильным коллектив сотрудников, имелся немалый опыт работы. После перевода международных рейсов в аэропорт "Шереметьево" в

1961 году служебные помещения аэровокзала (зал, в котором оформлялись международные рейсы) были переданы в общий отдел перевозок.

Длительное время, до ввода нового аэровокзала в "Шереметьево" и аэропорта "Домодедово", все рейсы с иностранными туристами над территорией Сибири, Дальнего Востока, Европейского Севера, а также в Ленинград выполнялись из аэропорта "Внуково" так же, как и рейсы в Прибалтику, на Украину, в Белоруссию, Молдавию и во все республики Закавказья. До 200 парных рейсов в сутки осуществлялось в аэропорту "Внуково". Услугами Аэрофлота пользовались такие международные туристические организации, как ВАО "Интурист", "Спутник", Союз обществ дружбы, Комитет защиты мира и другие крупные общественные организации. Особой популярностью у иностранцев пользовались полеты в Ленинград (летом выполнялось по 10-12 рейсов в сутки), Киев, Минск, Кишинев, Вильнюс, Ригу, Таллин, Тбилиси, Ереван, Баку, Самарканд, Ташкент. Пользовались большим спросом туристические полеты по маршруту Москва – Братск – Бухара – Самарканд – Ташкент. Но самыми популярными были полеты с иностранными туристами в Сочи, Симферополь, Минеральные Воды. На каждом рейсе улетали по 2-3 группы численностью по 30 человек, а рейсов в каждое из этих направлений было в среднем 6-10 в сутки. Туристы были из Болгарии, Польши, Венгрии, Чехословакии, ГДР, Румынии и Югославии. Группы из Англии, США, Канады, Франции, ФРГ летали в основном на рождественские и пасхальные каникулы в Ленинград, Киев, другие столицы республик. Ежедневно в месяцы "пик" в международном секторе оформлялись до 1000 пассажиров.

Особое место в памяти внуковцев всех поколений вызывает чувство гордости за свой аэропорт, вызванное его участием в освоении эксплуатации самолетов ТУ-104 и ТУ-114.

Оба типа являются аналогами военных самолетов, хорошо зарекомендовавших себя в эксплуатации.

Самолет ТУ-104 является аналогом бомбардировщика ТУ-16, а ТУ-114 – аналог бомбардировщика ТУ-95.

Для того времени появление этих самолетов явилось настоящим прорывом в практике проектирования и самолетостроения, успешного освоения летной, технической, коммерческой эксплуатации самолетов гражданской авиации принципиально новой конструкции.

При выполнении первого демонстративного полета в Нью-Йорк на самолете ТУ-104 (бортовой номер Л-5611), выполнявшегося в 1958 году, для технического обслуживания самолета после его посадки не оказалось ни подходящего трапа, ни соответствующей конструкции тягача, что говорит о неготовности даже крупных аэропортов мира к эксплуатации такой авиационной техники.

Характерно, что этот факт имел место уже после начала регулярных полетов этого самолета в нашей стране, в 1956 году.

Новый самолет ТУ-114 затмил своего предшественника – самолет ТУ-104.

Надежность самолета оказалась столь высокая, что в 1959 году на нем была осуществлена беспрецедентная акция, не имеющая аналогов в истории мировой авиации: на самолете, эксплуатационные испытания которого еще не были закончены, доставили Правительство СССР во главе с его руководителем Н.С.Хрущевым в Вашингтон.

Приказом начальника ГУ ГВФ в аэропорту "Внуково" был специально создан для эксплуатационных испытаний самолета ТУ-114 206-й летный отряд, командиром которого назначили П.В.Солдатов, а затем А.К.Витковского.

Авиаторы-внуковцы гордятся, что освоение нового самолета-гиганта было поручено их коллективу.

Освоение эксплуатации этого самолета, вобравшего по тому времени лучшие достижения самолетостроения, во многом упрочило авторитет Гражданской авиации СССР, принесло ощутимые улучшения показателей транспортной системы страны.

Самолет ТУ-114 был тогда самым вместительным самолетом того времени – 220 пассажиров, комфортабельный и удачный с точки зрения безопасности полетов.

Шло время, возникали новые задачи, но они соответствовали уникальному опыту авиаторов аэропорта "Внуково".

В конце 70-х и в 80-е годы аэропорт "Внуково" по многим показателям был ведущим в отрасли. Его работа характеризовалась успешным освоением поступающей новой авиационной техники, разработкой и внедрением новых, соответствующих авиатехнике технологий производства, развитием наземного обеспечения полетов.

Были установлены деловые контакты внуковцев с конструкторскими бюро легендарных А.Н.Туполева, С.В.Ильюшина, Г.В.Новожилова, с директорами авиазаводов-изготовителей. Всегда чутко прислушивались к рабочему пульсу главного аэропорта столицы министры гражданской авиации Б.П.Бугаев, Б.Е.Панюков, министр авиационной промышленности П.В.Дементьев, руководители других ведомств.

Оправдавший себя опыт сотрудничества в деле ускорения ввода новой авиатехники в эксплуатацию, впервые получил свое воплощение в договоре между внуковцами и Куйбышевским авиационным заводом (директор В.П.Земец).

Стремление сделать столичный аэропорт образцовым составляло главную заботу руководства и коллектива. Все делалось в интересах авиапассажиров, число которых многие годы постоянно возрастало. Только за 5 лет (1976-1980г.г.) коллективом аэропорта было обслужено около 30 млн. пассажиров. В реализации инициатив по повышению безопасности полетов и качества авиаперевозок аэропорт "Внуково" был ведущим в отрасли.

Страна высоко ценила заметный вклад коллектива аэропорта в развитие воздушного транспорта.

И хотя в состоянии экономики страны и отрасли того периода начали появляться определенные трудности и проблемы внутреннего порядка, производственная деятельность аэропорта продолжала развиваться динамично. О явлениях застоя никто тогда не говорил, потому что в работе аэропорта его не было.

Многотысячный коллектив аэропорта "Внуково", не теряя уверенности и оптимизма, трудился с большими надеждами на будущее.

Продолжение следует.

При написании статьи автором были использованы материалы из книги



**«Аэропорт Внуково», Москва, Издательство «Воздушный Транспорт»,
2001.**

Автор выражает благодарность издательству «Воздушный транспорт» за любезно предоставленное разрешение на использование материалов данного издания.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I	История аэропорта «Внуково».....	стр. 1
Глава II	Проектирование и строительство аэропорта.....	стр. 3
Глава III	Война. Аэропорт «Внуково» - прифронтовой аэродром.....	стр. 5
Глава IV	Послевоенные годы аэропорта «Внуково».....	стр. 9
Глава IV	Роль аэропорта «Внуково» в становлении и развитии гражданской авиации СССР и России.....	стр. 11