

На «чебурашке» и «аннушке»

Какие самолёты летали
из Белгорода
с момента
основания аэропорта



НЕБО Точкой отсчёта для белгородской гражданской авиации стало 30 августа 1954 года, когда на грунтовой посадочной площадке решили создать аэропорт IV класса. Белгороду дали два По-2 – это один из самых массовых самолётов в мире.

СЕРГЕЙ ШЕВЧЕНКО

ПОЛЁТЫ «АННУШКИ»

По-2 (до 1944-го назывался У-2) выпускался с 1928 года и, конечно же, активно использовался в Великую Отечественную войну. В гражданских целях служил для авиахимработ, доставки почты и срочных грузов, а также медицинского персонала. С 1957 года для тех же целей в аэропорту использовались и четырёхместные **Як-12** – более современные и быстрые самолёты.

Один из самых популярных советских самолётов появился в Белгороде в 1959 году – аэропорту передали пять новых **Ан-2**, а в 1960-е парк этих машин расширили до 30. Фактически именно с приходом «кукурузника» в Белгородской области начались полноценные и более-менее массовые пассажирские авиаперевозки.

Несовременный даже для середины XX века биплан оказался настоящим хитом – конструкции не нашли альтернативу по сей день. Именно параллельные крылья давали «аннушке» (так называли этот самолёт) удвоенную подъёмную силу: самолёт легко и быстро отрывал шасси даже на коротких полосах и был неприхотлив к взлётно-посадочной полосе. Быстро взлетать он мог с любой свободной

площадки, в том числе с колхозных полей.

В 1971 году Ан-2 сняли с производства в СССР, хотя машина ещё несколько десятилетий служила верой и правдой по всему Союзу. Между тем в Польше этот же самолёт выпускали вплоть до начала 2000-х. А вот в Китае его выпуск продолжают по сей день, благодаря чему «кукурузник» угодил в Книгу рекордов Гиннеса как самый долго выпускаемый самолёт в мире.

С конца 1950-х годов Ан-2 активно перевозит пассажиров по области: в регионе создали аэродромы в Старом Осколе, Валуйках, Ровеньках, Вейделевке. А с конца 1960-х на «кукурузниках» начали летать в Москву, Анапу, Сочи, Киев, Симферополь, Донецк и Полтаву.

ВСЁ СВОЁ НОШУ С СОБОЙ

Условия для пассажиров были, конечно, специфические. В полёте часто ощущалась так называемая болтанка – если переводить на бытовательский язык, то самолёт заметно трясло в воздухе. Это вызывало дискомфорт для людей со слабым вестибулярным аппаратом, поэтому перед полётом лучше было не принимать пищу.

Ещё одно неудобство – в этих самолётах не было багажного отделения, поэтому действовал принцип «всё своё ношу с собой». Люди брали сумки и шли к самолёту.

Пассажирский салон в «кукурузнике» мог быть двух видов: откидные места в салоне друг против друга. Бывали и более комфортные варианты с классическими креслами: 1 + 2

в каждом ряду. Однако более распространёнными всё-таки оставались простые и вместительные салоны, так как эти же самолёты в такой компоновке могли использоваться и для других целей (например, как транспортные).

Своё значение для пассажирских перевозок в Белгороде «аннушка» начала утрачивать только с середины 1970-х, когда после строительства взлётно-посадочной полосы аэропорт смог работать уже с более современными воздушными судами.

Однако на небольших расстояниях продолжал трудиться именно «кукурузник». Например, в летнем расписании 1977 года самолёт использовали для перевозок в Курск, Калугу и Рязань. А в сохранившемся расписании аэропорта 1982 года говорится, что эти самолёты летали внутри области – в Валуйки, Красногвардейское (сейчас Бирюч) и Ровеньки. Использовали «кукурузник» вплоть до развала СССР, в том числе и на рейсах в Харьков, которые занимали около получаса.

МАЛЫШ ИЗ ЧЕХИИ

В 1974 году в Белгороде появляется полноценная взлётно-посадочная полоса, благодаря чему случается прорыв и в географии полётов, и в комфорте перемещения. Аэропорт смог принимать и отправлять современные на тот момент воздушные суда.

Самым малым из них стал вмещающий 19 пассажиров **L-410 Turbolet** от чехословацкого завода «Лет» в Куновице. Эти самолёты начали выпускать с 1969 года и выпускают по сей день (в модернизированном варианте). Они были призваны заменить на

местных линиях в том числе и Ан-2. Модель оказалась успешной. Такие борты используются и в России, и по всему миру благодаря возможности взлетать и садиться на грунтовые и короткие полосы.

Самыми распространёнными были самолёты в 17-местной компоновке. В довольно узком салоне кресла размещались по формуле 2 + 1 с узким проходом. За характерную внешность и чешское происхождение авиаторы называли L-410 «чебурашкой».

В конце 1970-х из Белгорода эти самолёты перевозили пассажиров даже в Москву (чуть больше 1,5 часа в полёте), но всё-таки больше использовались на короткие расстояния. Так, перелёт в Старый Оскол занимал 25–30 минут, в Воронеж – 50–60 минут. Эти же борты летали в Тамбов, Липецк. Использовался чехословацкий самолёт и для перелётов из Старого Оскола в Москву.

НЕЗАМЕНИМЫЙ

С середины 1970-х в Белгород приходит и детище конструкторского бюро Антонова – среднемагистральный самолёт **Ан-24**. Его стали выпускать в СССР в начале 1960-х. В разгар популярности модели она обеспечивала около 30 процентов от пассажирооборота всего Союза. Впрочем, именно эти самолёты до сих пор востребованы в России и фактически незаменимы для Сибири, так как самолёт крайне неприхотлив к условиям взлёта и посадки.

В стандартной компоновке Ан-24 мог перевозить около 50 пассажиров. В салоне имелись буфет, туалет, весტიбюль, аварийные выходы.

В конце 1970-х из Белгорода на Ан-24 летали в Москву (1,5 часа в пути), в Воронеж, Кривой Рог, Ростов-на-Дону, Иваново, Тулу, Львов, Минеральные Воды. Продолжали использовать эту модель и в 1980-е, несмотря на наличие современных реактивных самолётов. На Ан-24 белгородцы летали в Ставрополь, Геленджик, Брянск, Ростов-на-Дону.

Модель отличалась по тем временам экономичностью, поэтому её с удовольствием продолжали использовать на популярных коротких маршрутах в несколько сотен километров.

Ан-24 служил белгородцам вплоть до 1990-х годов. Более того, даже в 2000-е периодически машину можно было встретить на рейсах в Москву от авиакомпании «ЮТэйр».

ЛЕГЕНДА ОТ ЯКОВЛЕВА

С появлением новой полосы в 1970-е годы Белгород получил возможность использовать для полётов и первый в мире реактивный самолёт, который предназначался для местных авиалиний, то есть относительно коротких перелётов.

С 1967-го по 1981 год произведено более тысячи таких машин, которые прославились своей надёжностью и неприхотливостью. Все три двигателя расположены в верхней части самолёта, что позволяло использовать его на проблемных полосах.

Як-40 стал настоящим прорывом. Комфортный и быстрый самолёт в Белгороде чаще всего использовался в компоновке 35–36 кресел: 2 + 2 в ряду – и имел все атрибуты современного самолёта, известные нам сегодня.



Як-40 волейбольного «Белогорья»

ФОТО МАКСИМА РЫЛЬСКОГО



Ту-154

ФОТО: WWW.AIRWAR.RU

Несовременный даже для середины XX века биплан оказался настоящим хитом – конструкции не нашли альтернативу по сей день. Именно параллельные крылья давали «аннушке» (так называли этот самолёт) удвоенную подъёмную силу: самолёт легко и быстро отрывал шасси даже на коротких полосах

В конце 1970-х его использовали на популярных направлениях: Москва, Киев, Днепропетровск, а в 80-е самолёт из Белгорода летал в Одессу, Сочи, Калугу, Ленинград, Новороссийск, в конце десятилетия – в Минск, Львов, Ригу, Анапу и в Воронеж.

Самолёты Як-40 используются и сегодня, но для Белгорода именно эта модель стала символической. Дело в том, что произведённый в 1977 году самолёт в 2008-м приобрёл ВК «Белогорье», который был в те годы одним из сильнейших клубов мира. На фюзеляже красовался традиционный для клуба лев, а борт стал одним из членов команды, которая собирала трофей за трофеем.

О командире этого воздушного судна **Алексее Крупенко** «Белгородская правда» недавно писала. Этот же самолёт долгое время использовался для нерегулярных полётов по заказам, а также футбольным клубом «Салют».

– Так получилось, что в волейболе мы добились всего. И вы понимаете,

что без аэропорта, без технического и сервисного коллектива, без взлётно-посадочной полосы, без топлива, – признавался в 2014 году основатель «Белогорья» **Геннадий Шипулин**.

В 2020 году борт продали. В то же время один из летавших из Белгорода «окурков» (так между собой называли самолёт авиаторы) можно увидеть уже на постаменте в виде памятника на трассе Белгород – Борисовка, перед въездом в село Стригуны.

«СВИСТОК» И «ПОЛТИННИК»

В 1980-е годы аэропорт Белгорода прошёл перевооружение, благодаря чему смог принимать среднемагистральные самолёты **Ту-134** и **Ту-154**, которые также можно назвать настоящим прорывом в советском самолётостроении.

«Свисток», как называли из-за характерного звука двигателей Ту-134, принимал на борт до 80 пассажиров. Самолёт начали использовать в Белго-

роде раньше его старшего 154-го собрата. Уже с начала 1980-х благодаря его возможностям белгородцы смогли напрямую летать в Архангельск, Казань, Тюмень, Таллин, Краснодар, Волгоград, Симферополь, Вильнюс, Ригу, Львов, Баку. Самолёт активно использовался вплоть до конца 2000-х.

Ту-154 не без основания многие считают вообще самым красивым самолётом в авиастроении. На борт брали до 180 пассажиров. Созданный ещё в конце 1960-х годов как конкурент американскому Boeing 727, «полтинник» стал символом всей гражданской авиации СССР. В 1980-е он позволил связать Белгород с городами Западной Сибири, с Хабаровском, Тюменью.

Этот же самолёт активно эксплуатировали и в 1990-е – как на внутренних, так и на международных рейсах. В середине 90-х из Белгорода периодически летали в Турцию, Болгарию, Израиль.

Большой комфортный самолёт отслужил российской авиации до 2020

года, когда состоялся последний официальный полёт этой машины в гражданских рейсах. Хотя борта сохранились у Минобороны и специального лётного отряда «Россия», который занимается перевозками государственных лиц.

С реконструкцией аэропорта в 2014 году началась новая эра, когда отечественный авиапром отошёл на второй план, уступив место машинам от **Boeing, Airbus, ATR, CRJ**.

До временного закрытия аэропорта из-за СВО в феврале 2022 года на регулярных перевозках сохранялся только **Сухой Суперджет 100**, который после доработок заслужил доверие отечественных авиаторов. На очереди новые самолёты, которые обязательно должны появиться однажды и в Белгороде, чтобы напомнить о легендарном прошлом авиапрома: это и региональный **Ил-114-300**, и, конечно же, самый ожидаемый самолёт ближайших лет – среднемагистральный **МС-21**. БП



Салон Ан-2



L-410 в Белгороде



Салон Ту-134

ФОТО: RUSSIANPLANES.NET

ФОТО ИЗ АРХИВА БЕЛГОРОДСКОГО АЭРОПОРТА

ФОТО: M.123RUJ.NET