

Здравствуй, Шереметьево!

11 августа 1959 года самолеты Ту-104Б, летящие из Ленинграда, на подходе к Москве изменили курс посадки с аэропорта Внуково на новый гражданский аэропорт Шереметьево. Исторически этот аэропорт предназначался и строился (1953-1957 гг.) для нужд элитного летного подразделения – 2-й авиационной Краснознаменной дивизии особого назначения, которая дислоцировалась на Центральном аэродроме в черте Москвы (рядом со станциями метро «Динамо» и «Аэропорт»). В течение светового дня 31 декабря 1957 года военно-транспортные самолеты 708 полка дивизии перебазировались на новый аэродром, получивший название - Главный аэродром ВВС «Шереметьевский».

Аэродром имел искусственную отличную железобетонную ВПП длиной 3,5 километра, шириной 20,5 метров, магистральную и пять соединительных рулежных дорожек (общей длиной 1100 метров), три групповых стоянки самолетов, выложенных квадратными железобетонными плитами. Трехэтажное здание центрального пункта управления (ЦПУ) венчала застекленная «вышка», откуда осуществлялось управление полетами. В отличие от Центрального краснознаменного аэродрома имени М.В.Фрунзе, аэродром «Шереметьевский» был готов к приему реактивных самолетов, оборудован необходимыми системами радио- и светотехнического обеспечения полетов. Работала система слепой посадки СП-50, подвижные приводные радиостанции помещались в кунгах, стационарные прожекторы располагались на здании ЦПУ и включались с «вышки», а передвижные прожекторные станции были размещены в кузовах автомобилей и задействовались стартовым нарядом. Радиобюро имело один канал связи с самолетом и несколько диспетчерских каналов связи с другими аэропортами, ПВО и ВВС. Однако дальняя связь с самолетом по-прежнему обеспечивалась телеграфом, а радиотелефоном можно было воспользоваться лишь при подходе к зоне аэродрома,

Самолеты элитной дивизии летали во все страны Варшавского договора. Они доставляли в группы войск личный состав, почту, грузы. На стартовые площадки космического полигона Байконур летели ученые и специалисты. Но главной задачей были воздушные перевозки руководителей партийного и государственного аппарата, как внутри страны, так и за рубеж. Летчики дивизии в 1958 году освоили самолеты Ил-18. Самые первые Ил-18 под номерами 001 (предназначался для перевозки Н.С.Хрущева) и 002 (резервный) появились именно в этой дивизии. В 1959 году из ГУГВФ, для оказания помощи в переучивании на самолеты Ту-104, в дивизию были призваны старшие лейтенанты запаса Б.П.Бугаев и Н.А.Усанов. Из частей Дальней авиации в дивизию перевели опытных летчиков-инструкторов И.К.Редько, А.К.Витковского, А.С.Саулина и других.

В июле 1959 года экипаж самолета Ту-104 под командованием подполковника Б.П.Бугаева произвел посадку на аэродроме «Шереметьевский». Ту-104 прибыл из Лондона с Первым секретарем ЦК

КПСС Н.С.Хрущевым на борту. Руководителя государства, как было принято, встречало много ответственных сотрудников. Никита Сергеевич поделился впечатлениями от поездки: «Там нет такого порядка, как у нас, чтобы каждому руководителю выделялся отдельный самолет. Деньги капиталисты считать умеют. Руководители летают на гражданских самолетах в салонах 1-го класса, и никого это не смущает и не задевает. Надо бы и нам об этом подумать. Подумать о хороших аэропортах, о хорошем уровне обслуживания». И тут же сказал начальнику ГУ ГВФ П.Ф.Жигареву: «В Президиуме ЦК КПСС есть мнение передать 20-й полк (осуществлявший международные перевозки) товарищу Жигареву. Аэродром этот мы тоже передадим ГВФ».

Незамедлительно последовало постановление Правительства Союза ССР, вышли приказы гражданского и военных воздушных ведомств. В соответствии с приказом ГУ ГВФ № 054 от 17 июля 1959 года и решением Коллегии ГУ ГВФ от 27 июля 1959 года за № 18, 31 июля 1959 года под № 306 был опубликован приказ начальника Московского управления транспортной авиации гражданского воздушного флота (МУТА ГВФ) В.?.Симонянца «Об организации Шереметьевского Аэропорта». Приемодаточный акт передачи аэродрома «Шереметьевский» был утвержден 3 августа исполнявшим обязанности главкома ВВС начальником Главного штаба С.И.Руденко, а 4 августа новым начальником ГУГВФ генерал-полковником авиации Е.В.Логиновым. Десять экипажей 20-го полка были переданы в 235-й летный отряд, базировавшийся в аэропорту Внуково, первый транспортный полк был расформирован, а большая часть личного состава была демобилизована. На базе особой дивизии 1 июня 1960 года была создана десятая отдельная Краснознаменная авиационная бригада особого назначения ВВС с новым местом дислокации.

4 августа был издан приказ начальника ГУ ГВФ за № 319 «Об организации аэропорта Шереметьево». Им предписывалось: «В целях разгрузки Московского аэропорта Внуково и в соответствии с актом приемки в ГУГВФ аэродрома ВВС «Шереметьевский» ... на базе принятого аэродрома организовать аэропорт ГВФ вне класса и впредь именовать его Московский аэропорт «Шереметьево». Было назначено время открытия аэропорта – 00 часов 11 августа 1959 года, и установлены минимумы погоды № 1 и № 2 для выполнения взлета и посадки самолетов Ли-2, Ил-12 и Ил-14, и отдельно для самолетов Ту-104. По минимуму № 1 взлет и посадка разрешались при высоте облачности 50 метров и горизонтальной видимости – 500 метров, а по минимуму № 2 – при 100 и 1000 метров, соответственно. Для скоростных реактивных лайнеров, которыми управляли лучшие пилоты ГВФ, погодный минимум предусматривал для взлета высоту облачности не менее 100 метров при горизонтальной видимости 1000 метров и 150 и 1500 метров, соответственно, для производства посадки.

Начальником нового аэропорта был назначен Герой Советского Союза, прославленный летчик, руководитель Магаданского Управления ГВФ Б.А.Борисов. В наследство от военных аэропорт получил «слепой» аэродром,

поэтому в триаде управления - «слышу, вижу – управляю» можно было надеяться только на бинокль. Отсутствие радиолокаторов не позволяло получать полноценного отображения воздушной обстановки. Это можно было объяснить тем, что летные рейсы, выполнявшиеся авиационной дивизией, носили эпизодический характер, и для их выполнения был предусмотрен минимум радиотехнических средств, а «глазами» Главного аэродрома ВВС являлись локаторы пунктов управления Московского округа ПВО. Данные о движении самолета попадали на экраны ближайших пунктов наблюдения после набора самолетом высоты 100 метров.

Необходимо было реализовать собственную систему управления, установить недостающее радиолокационное и радиотехническое оборудование, подобрать диспетчерский состав и подготовить его к работе с новыми системами. Решение этих проблем было возложено на заместителя начальника аэропорта Н.М.Шеломова. Для быстрой организации регулярной эксплуатации гражданского аэропорта комплектование личного состава было проведено за счет опытных специалистов аэропортов Внуково и Быково, которым предстояло за две недели наладить работу всех аэропортовых служб, в том числе эксплуатацию радиотехнических систем и управление движением самолетами.

Среди них, из Быково начальник службы радиолокации и радионавигации Я.Н.Руднев, начальник радицентра Г.А.Деген, старший диспетчер службы движения И.М.Ерошкин и др. Под руководством Я.Н.Руднева, назначенного начальником службы связи, группа связистов из 20 человек приняла от военных все объекты и организовала их эксплуатацию. Вследствие плохой гидроизоляции здания ЦПУ в подвальное помещение, где проходили кабели управления объектами, проникала вода. Это обстоятельство вынудило провести коренную реорганизацию аэродромной кабельной сети.

Было введено пять дополнительных радионавигационных объектов, оборудованных новейшей техникой. В аппаратной КДП смонтировали систему контроля работы автоматизированных объектов и дистанционного управления ими, установили резервную аппаратуру для связи с соседними аэропортами, наладили магнитофонную запись радиопереговоров. Телетайпную заново оборудовали коммутационным устройством, обеспечили громкоговорящее оповещение, установили прямые линии связи с ЦДС, ГРДП, аэропортами и другими организациями, участвующими в управлении движением самолетов. Благодаря самоотверженному труду И.Ф.Журавлева, И.П.Никитина, В.М.Холмогорова, Е.А.Флоринского, Б.С.Орлова, И.А.Малько, В.Н.Усачевой, М.А.Демина, А.М.Кошкина и многих других «земля» была готова обеспечивать управление и руководство полетов на аэродроме Шереметьево.

Комплектование службы движения проводилось в основном за счет уволенного в запас летного состава дивизии, пилотов и штурманов гражданской авиации, списанных с летной работы. Коллектив службы, возглавляемый участником войны, полковником в отставке орденоносцем

Г.А.Сацко, с самого начала отличался высочайшей дисциплиной, ответственностью, исполнительностью и стремлением каждого в кратчайшие сроки освоить новую специальность. Бывшие фронтовики, боевые летчики, со свойственной им целеустремленностью взялись за дело, четко сознавая, что от уровня их профессиональной подготовки во многом будет зависеть регулярность выполняемых рейсов и безопасность полетов, что в сложных ситуациях именно они должны будут прийти на выручку пилотам, помочь преодолеть им сложную ситуацию.

Первое время ночные полеты не предусматривались, и аэропорт работал с 8.00 до 22.00. В тот день последний рейс из Ленинграда в 21 час 10 минут осуществил командир корабля Герой Советского Союза М.С.Мусинский. 12 августа на страницах газеты «Известия» сопровождавший рейс пилот-инструктор Ф.П.Байлевич поделился своими впечатлениями: «Отличный аэродром, садиться и взлетать – одно удовольствие. А какие замечательные подходы к нему! Раздолье не только внизу, на земле, но и в эфире». За первый день шереметьевцы приняли и без сбоев обслужили семь рейсов: шесть из Ленинграда и один рейс самолета Ил-14 из Риги. Так началась славная летопись известного на весь мир аэропорта Шереметьево.

В соответствии с одобренным ГУГВФ генеральным планом перспективного развития аэропорта и преобразованием его в аэропорт международного класса были определены первоочередные задачи, в число которых вошли замена радиосветотехнического аэродромного оборудования, установка между западным торцом ВПП и Ленинградским шоссе посадочного и обзорного локаторов. Впоследствии, чтобы избежать путаницы, решили руководить из одного места – КДП аэропорта Внуково. Локаторы демонтировали, и в строящемся московском аэропорту Домодедово обзорные локаторы тоже не устанавливали.

С 1 июня 1960 года аэропорт Шереметьево начал принимать и отправлять все международные рейсы Москвы. С этой даты, аэропорт Внуково, который называли «воздушными воротами Москвы», поделился славой с новым аэропортом. В Шереметьево из Внуково была перебазирована Московская международная авиагруппа, в составе 63 и 207 летных отрядов. За Шереметьево прочно, на долгие годы в многочисленных публикациях и телерадиопередачах закрепилось словосочетание «главные воздушные ворота страны».

Аэропорт был поделен на два сектора: международные и союзные линии. Обслуживание самолетов иностранных авиакомпаний – скандинавской «САС», французской «Эйр-Франс», бельгийской «Сабена», голландской «КЛМ», английской «БЕА» и других проводилось на перроне международного сектора, за глаза называемом «балалайка», так как по форме он напоминал известный русский народный музыкальный инструмент. Пассажирам международных линий очень понравился только что открытый, отделанный светлым мрамором павильон, на козырьке которого со стороны перрона было выведено имя столицы - Москва.