

НЕ ВИЖУ В НЕБЕ САМОЛЁТА, И НЕБО КАЖЕТСЯ ПУСТЫМ...

Взгляд на будущее Ростовского авиаузла с позиций прошлого и дня сегодняшнего

Немногие из жителей Ростова-на-Дону, пришедших 15 июня 1925 года на городскую окраину, где в чистом поле полоскается на шесте полосатый конус ветроуказателя, осознали то, что присутствуют при историческом событии, – в этот день здесь открывалась первая пассажирская авиалиния, связавшая наш город с Харьковом. Потом лётчики освоили трассу на Москву, и за первые три месяца количество отправленных пассажиров из Ростовского аэропорта достигло солидной цифры – 60 человек! Именно тогда стало ясно: аэропорт Ростов-на-Дону, которому предстояло стать воздушными воротами Северного Кавказа, состоялся.

Штат воздухоплавания состоял из авиатехника, уборщика самолётов и рабочего, который помогал при обслуживании самолётов и подвозил бензин с нефтебазы на своей лошади. Верхом технической оснащённости была бензоаппаратная вышка. На высоте 7-8 метров на ней была устроена деревянная площадка, на которой водружались три бочки ёмкостью по 400 литров (их наполняли вручную), что обеспечивало дозаправку 2-3 самолётов.

Становление Ростова-на-Дону как крупного узлового центра развития гражданской авиации, позволяющего соединить авиатрассы страны с городами и районами Северного Кавказа и Закавказья, соответствовало начертаниям первого трёхлетнего плана развития ГВФ.

Осенью 1932 года началось строительство аэровокзального комплекса в районе Новочеркасского шоссе. После окончания строительства глинобитного здания аэровокзала радиостанция из частного домика была перенесена и смонтирована в здании аэровокзала.

С каждым годом увеличивались потребности народного хозяйства в перевозках пассажиров и грузов. С 1935 года авиаподразделения, базирующиеся у нас, оснащаются новыми самолётами (Р-5 и ХАИ-1). С появлением новой техники аэропорт оснащался и средствами обеспечения полётов. Введены в эксплуатацию радиостанции для возможности иметь в аэропорту несколько одновременно работающих каналов радиосвязи, в том числе и наземных. Десять предвоенных лет – это целая эпоха для тех, кто жил, работал и творил в то время.

И вот суровое испытание для всей страны – 1941 год. Враг приближался к Ростову. И тогда пришлось взорвать наиболее важные аэропортовые объекты: радицентр, бензосклад, телефонную станцию... то, что с таким трудом возводилось в предыдущие годы. Через неделю советские войска выбили фашистов из Ростова, и ростовские авиаторы вернулись на базу, представлявшую из себя пепелище. (В течение 1941–1942 гг. 96 % зданий и сооружений аэропорта были разрушены или сожжены.) Началось трудное восстановление, и уже в марте 1943 года из прибывших с фронта пилотов и техников была сформирована авиаэскадрилья, а 11 мая 1944 года вместо неё создан Северо-Кавказский отдельный авиаотряд с базированием в Ростовском аэропорту.

В июле 1945 года на базе аэропорта создается Северо-Кавказское территориальное управление (СКТУ) ГВФ. В ходе восстановительных работ коллектив столкнулся с большими трудностями. Не хватало кадров, техники. Например, для освещения стоянок использовались простей-



шие прожектора. Силами технического и лётного составов по субботам и воскресеньям приходилось рыть траншеи для прокладки силовых кабелей. Одновременно коллектив аэропорта восстанавливал якорные стоянки, внутриаэродромные дороги, обустранивал территорию, решал острые социальные вопросы. Достаточно сказать, что в 1947–1948 гг. были восстановлены аэровокзал, радиомаяк и другие объекты, обеспечивающие нормальную деятельность аэропорта.

В 1946 году ГУ ГВФ произвело классификацию аэропортов. Ростовскому, единственному аэропорту на Северном Кавказе, был присвоен первый класс. В 1946 году к нам поступили самолёты Ли-2, которые были задействованы на пассажирских и грузовых перевозках. Приход в конце 1940-х годов новой авиатехники позволил в 1952 году увеличить грузооборот по сравнению с 1940 годом в 9 раз.

В первое послевоенное пятилетие в аэропорту был создан учебно-тренировочный отряд, организована учебно-методическая база с установкой агрегатов, приборов, наглядных пособий. Все делалось для того, чтобы обучить кадры аэропорта полётам на новой технике.

1950-е годы ознаменовались приходом в подразделение СКТУ ГВФ, в том числе и в Ростовский аэропорт, новой авиатехники: Як-12 и Ан-2, Ил-14.

В 1950–1952 гг. была построена бетонная взлётно-посадочная полоса.

К лету 1959 года в подразделения Аэрофлота поступили самолёты Ту-104, Ту-114, Ан-10.

К этому времени лётно-подъёмный состав уже имел достаточный опыт полётов в сложных метеословиях с применением усовершенствованных средств воздушной навигации и производства захода на посадку по современным приборам.

8 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

Вся история ростовского аэропорта – это история старейшего в отрасли 77-го лётного отряда. Именно он осваивал новую технику, внедрял передовые методы работы, обеспечивал безаварийность. Его экипажи выполняли полёты от Украины до Сибири, от Чёрного моря до Москвы. В нём была сосредоточена элита лётных кадров. В послевоенные годы ростовские авиаторы во многих сферах своей деятельности были первыми в Аэрофлоте.

В 1959–1965 гг. Ростовский аэропорт пережил период обновления, реконструкции, освоения новой техники. В этот период значительно выросли объёмы перевозок. В эти годы появились новый благоустроенный пассажирский павильон, гостиница, введён упрощённый метод регистрации пассажиров и багажа. Этот период стал стартовой площадкой, с которой начался стремительный взлёт коллектива к покорению новых высот.

21 мая 1976 года было принято решение об эксплуатации Ту-154. Усиленными темпами проходила реконструкция ВПП, осуществлялись внедрение новых радиолокаторов, радиопеленгаторов, радиофикация аэропорта. Большое внимание уделялось культуре обслуживания пассажиров. И к 1 октября аэропорт был готов к приёму ТУ-154, в том числе, и новый аэровокзал.

Ростов-на-Дону – ворота Северного Кавказа, через которые проходят самые оживлённые магистрали страны. К концу 1980-х аэропорт Ростова-на-Дону был связан с 98 городами страны. Перевозки пассажиров превышали 1 млн. в год.

Одним из первых в МГА Ростовский объединённый авиаотряд в 1990 году начал работу по реорганизации структуры авиапредприятия, которая послужила хорошим фундаментом для создания в дальнейшем двух акционерных обществ – АО «Аэропорт Ростов-на-Дону» и АО «Донские авиалинии».

Ныне по своему статусу аэропорт Ростов-на-Дону является международным аэропортом федерального значения, допущен к выполнению международных полётов (с 21 февраля 1986 года). Производственную деятельность ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» осуществляет на основании Сертификата Соответствия.



В соответствии с Заключением о прочности искусственных покрытий аэродрома Ростов-на-Дону по методу ИКАО «ACN/PCN», ИВПП пригодна к эксплуатации, и в сертификат внесены следующие типы самолётов:

- A-310, A-320 и его модификации;
- B-737 и его модификации, B-767-200, B-757;
- Ту-204, Ту-204-100, Ту-204-С, Ту-214, Ту-154, Ту-134;
- Ил-76, Ил-18, Ил-14, Ил-114;
- Як-42, Як-40, Як-40;
- Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30;
- Л-410;
- CRJ и его модификации;
- Fokker-70 и его модификации, Fokker-100;
- RJ-85;
- вертолеты всех типов без ограничений.

За последние годы в аэропорту проделана большая работа по повышению уровня безопасности полётов и повышению культуры обслуживания пассажиров. Об этом говорит список наград, почётных грамот и кубков, завоеванных



ростовским аэропортом в различных номинациях:

1999 год – за активное участие в конкурсе «Лучший аэропорт года стран СНГ» и большой вклад в развитие материально-технической базы предприятия.

2000 год – победителю конкурса «Лучший аэропорт стран СНГ» в номинации «Интенсивно развивающийся аэропорт».

2001 год – победителю конкурса «Лучший аэропорт года стран СНГ» среди действительных членов Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ.

2001 год – по результатам конкурса, проводимого Международной академией экономики, ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» вручён Диплом и присвоено звание «Лидер региональной экономики» в

10 МАРАП • ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК • 2011

номинации «Услуги в сфере воздушного транспорта».

2001 год – Ассоциация содействия промышленности Франции во время торжеств по случаю своего 200-летия выдала ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» диплом и наградила Золотой медалью за качество услуг, продукции и динамики, особо отметив генерального директора Евстафьева Г.Ф. за успешную стратегию управления предприятием.

2002 год – первое место в номинации среди аэропортов с объёмом пассажирских перевозок от 500 тысяч до 1 миллиона человек в год.

2004 год – победитель конкурса «Лучший аэропорт стран СНГ» в номинации «Интенсивно развивающийся аэропорт».

2005 год – генеральный директор ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» Евстафьев Г.Ф. удостоен Золотой медали «Руководитель года гражданской авиации России» на прошедшей в г. Екатеринбурге конференции Международной ассоциации руководителей авиационных предприятий (МАРАП), награждён Золотым дипломом Лауреата и статуэткой «Приз МАРАП» в номинации «Гвардия директорского корпуса ГА России».

2005 год – Международной корпорацией социального партнёрства Генеральным директором Евстафьеву Г.Ф. вручена Международная награда «Золотой Меркурий» – за личный вклад в экономическое развитие и продвижение международных интеграционных процессов.

2007 год – в рамках международного экономического форума «Лидер экономического роста» (международный фонд ЕВРАЗИЯ) генеральному директору Евстафьеву Г. Ф. вручена награда «Директор года».

2007 год – Управлением ФНС по Ростовской области за своевременное и полное внесение налогов, значительный вклад в формирование бюджетной системы и социально-экономическое развитие Ростовской области был вручен «Сертификат доверия налогового органа».



авиалинии», которые начали выполнять полёты соответствия по маршрутам Салоники – Ростов и Родос – Ростов.

Приоритетным остаётся московское направление – выполняется в среднем 20 рейсов в день. В 2011 году к авиакомпаниям, выполняющим полёты в/из наш аэропорт ранее («Сибирь», «ЮТэйр», «Донавиа»), добавились «Трансаэро» и «Руслайн».

География полётов расширяется с каждым годом и уже можно добраться из Ростова-на-Дону авиаперевозками не только по России (все аэропорты международного авиаузла, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сочи) и в страны СНГ (Ереван, Агдау, Киев, Баку), но и далеко за пределы нашей огромной Родины (Франкфурт-на-Майне, Вена, Прага, Стамбул, Анталия, Рим, Варна, Шарм-Эль-Шейх, Хургада, Дубай, Салоники, Бангкок и многие другие города Европы и Азии).

Учитывая статус г. Ростова-на-Дону как столицы ЮФО, а также всё возрастающий спрос на авиационные услуги в Ростовской области, руководством ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» держит курс на увеличение объёмов перевозок пассажиров, одновременно повышая качество. Коллективом ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» руководят опытные управленцы, любящие и знающие свое дело профессионалы, проработавшие в авиации не один год.

Повышение культуры обслуживания пассажиров, обеспечение приёма-выпуска расчётных для аэропорта ВС без ограничений по взлётной массе, безусловное обеспечение безопасности полётов – приоритетные направления.

В то же время имеется настоятельная необходимость завершения реконструкции аэродрома и модернизации аэровокзального комплекса аэропорта. Проведение реконструкции аэродрома в запланированных объёмах позволит увеличить эксплуатационные возможности аэропорта с обеспечением приёма-выпуска современных ВС, в том числе иностранного производства. Реализация проектов Плана развития аэропорта будет способствовать дальнейшему развитию авиационных перевозок.

Существует твёрдая уверенность в том, что высокопрофессиональному и сплочённому коллективу ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» решение столь сложных и ответственных задач вполне по плечу.



В 2010 году пассажирооборот составил 1 млн. 440 тыс. чел., что на 18% больше, чем в 2009 году.

Полёты из/в аэропорта Ростов-на-Дону в настоящее время выполняют 26 авиалинейных перевозчиков: 15 российских, 4 – из стран СНГ, 7 – из стран Европы (крупные, турские авиалинии), «Австрийская авиакомпания», «Чешские авиалинии».

В 2011 году на ростовском авиарынке появились сразу 2 греческие авиакомпании: Astra airlines и Эгейские