

*Фестиваль исследовательских и творческих работ учащихся*  
**«ПОРТФОЛИО»**

**«ИСТОРИЯ АЭРОПОРТА ВЕЛИКИЕ ЛУКИ»**

Семёнова Людмила Сергеевна (211-451-612)

Дата рождения 17.03.1993

182100, г. Великие Луки, ул. Энгельса, д.19 кв.16

Телефон (881153) 5-63-74

МОУ «СОШ № 5» г. Великие Луки

Научный руководитель

Кулакова Татьяна Николаевна (211-448-980)

МОУ «СОШ № 5» г. Великие Луки

Великие Луки

2009 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

### ВВЕДЕНИЕ

1. НАЧАЛО.....	4
1.1.Зарождение авиации.....	4
1.2.Становление аэропорта Великие Луки.....	5
1.3.Великая Отечественная война.....	9
2. ВОЗРОЖДЕНИЕ .....	10
2.1.    Послевоенное восстановление.....	10
2.2.    Годы расцвета.....	13
3. СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ.....	16
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	18
ИСТОЧНИКИ .....	19
ПРИЛОЖЕНИЯ .....	20

## ВВЕДЕНИЕ

Я с детства любила бывать в аэропорту Великие Луки, где работают мои родители. Мне приходилось участвовать в праздниках воздухоплавания, посчастливилось летать на самолетах и вертолетах, подниматься на воздушном шаре.

Будучи в 8 классе я посетила аэропорт с экскурсией, увидела работу его служб, узнала, что он строился немецкими специалистами. На территории аэропорта я увидела, что новые здания соседствуют со старыми постройками, иногда даже довоенного времени, что навело меня на мысль о долгой истории аэропорта.

Мне захотелось узнать больше об истории аэропорта, а, узнав, что в 2008 году аэропорту исполняется 80 лет, я решила взяться за изучение этой темы.

Авиационная деятельность всегда тесно связана с обороноспособностью государства, поэтому не все источники доступны для свободного ознакомления. Тем не менее, мне удалось поработать в архиве города Великие Луки, в отделе кадров Великолукского центра организации воздушного движения (преемника аэропорта), также я получала информацию из бесед с бывшими и нынешними работниками предприятия, помогла мемуарная литература и личные архивы ветеранов и работников.

Цели моей работы – раскрыть этапы развития аэропорта Великие Луки, привлечь внимание граждан к деятельности предприятия. Моя работа актуальна потому, что показывает пример предприятия, пережившего кризисную ситуацию и вышедшего из нее.

В первых двух главах раскрыта история предприятия, перечисляются интересные факты. В третьей главе под названием «Современная деятельность» анализируются причины перемены функций аэропорта, а так же рассматривается его значение в жизни города и страны сегодня.

# 1 НАЧАЛО

## 1.1 Зарождение авиации

В конце 19 – начале 20 века, когда борьба за первенство среди стран обострилась, были сделаны многие научные открытия, послужившие толчком к дальнейшему развитию ряда государств. Выдающимся техническим изобретением того времени стал аэроплан, который с первых лет своего существования нашел широкое практическое применение. Еще в 1881 году А. Ф. Можайский изобрел «воздухоплавательный снаряд», а в 1902 году Н. Е. Жуковским и его учениками была сооружена одна из первых аэродинамических труб – установка, в которой создается воздушный поток для экспериментального изучения явлений, возникающих при обтекании воздухом твердых тел. В это время зарождается авиация - теория и практика полёта в атмосфере, а также совокупное наименование связанных с ними видов деятельности.

Первый успешный полет самолета с двигателем внутреннего сгорания – важнейшее по значимости событие в авиации - заслуга американских механиков братьев У. и О. Райт, оно датируется 17 декабря 1903 г. Вслед за этим в Европе, главным образом во Франции, строят самолеты А. Сантос-Дюмон, Ф. Фербер и др. В России в 1909-14 гг. появились самолеты Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича, И. И. Сикорского и других (1).

Различают гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию. Развитие Гражданской авиации (ГА) началось лишь в 20 веке, когда в результате совместной работы России и некоторых стран Европы (Германии, Англии, Франции) удалось создать новые виды авиатехники, такие как пассажирско-грузовые дирижабли и самолеты.

В имперской России Гражданская авиация не успела получить должного развития по причине скорой смены власти, войн, предшествующих ей, а так же вследствие потребности в создании военно-воздушной армии. Оттого в области

транспортной и Гражданской авиации дореволюционная Россия не оставила советской власти почти никакого производственного и инфраструктурного наследства. Однако, стоит помнить о том, что истоки российской авиации зародились именно в Российской Империи, и, более того, многие русские ученые оказали влияние на развитие мировой авиации. Научные разработки дореволюционной России были новейшими, технологии – передовыми, что с лучшей стороны отразилось в военных самолетах того времени. Рассматривая российскую авиацию, мы будем говорить в основном о Гражданском воздушном флоте (ГВФ).

9 февраля 1923 года Совет Труда и Оборона России принял Постановление об организации Совета по Гражданской авиации (3, стр.7). Этот документ положил начало развитию советской Гражданской авиации. В стране начинают создавать авиационную промышленность, возводятся первые авиационные объекты и прокладываются воздушные пути. Этим самым создается основа для будущего развития авиации в Советском Союзе.

В создании отечественной Гражданской авиации активное участие принимали и общественные организации. Повсеместно при городских Советах создавались комиссии содействия Гражданской авиации, организовывались специальные бригады по проверке выполнения заказов Гражданского воздушного флота на заводах-поставщиках, проводились добровольные сборы средств для укрепления авиации. Именно такими способами происходили знакомства людей с авиацией.

## 1.2. Становление аэропорта Великие Луки

Такие же методы были распространены и в Великих Луках. В целях популяризации воздухоплавания среди населения собирались денежные средства для организации показательных полетов. Так, 27 марта 1924 года «Великолукская ударная комиссия по сбору пожертвований в пользу Воздушного Флота» написала письмо Центральному Профбюро, в котором

сообщила: «Наш город входит число городов, где проводится День Авиации...» Общество ДОБРОЛЕТ просит дать гарантии, что в Великих Луках найдется минимум 35 человек, желающих прокатиться на аэроплане за плату один червонец с каждого пассажира (г. Великие Луки, филиал Госархива Р-743, оп.1, ед. хр. 186, лист 14). Получив эти гарантии, ДОБРОЛЕТ направляет в Великие Луки самолет, на котором проводятся катания людей со специально подобранной луговой площадки в районе деревни Максимово.

Правительство, дабы содействовать развитию авиации в государстве, проводит ряд мероприятий. Одним из них было строительство аэродромов в населенных пунктах, сообщение между которыми имело военное и экономическое значение.

Итак, в 1926 году было принято решение о строительстве аэродрома в городе Великие Луки. Финансирование работ осуществлялось из двух источников:

- строительство аэродрома, аэровокзала и служебных зданий финансирует русско-германское Общество Воздушных Сообщений ДЕРУЛУФТ;
- строительство дороги г. Великие Луки – деревня Максимово (где осуществлялось строительство) – финансирует Ленинградский военный округ.

Под строительство аэродрома из земельных владений Баландинской сельхозкоммуны было выделено 25 десятин сенокосных угодий. Руководство работами осуществлялось силами аппарата Управления местного хозяйства Великолукского исполкома.

В письме инспектору Охраны Труда за подписями секретаря Великолукского уездного исполкома Милохина Александра Федоровича и главного бухгалтера Духович, датированном 8 марта 1927 года, указывается, что строительство аэродрома в г. Великие Луки имеет общегосударственное значение.

Строительные работы велись в течение 1926-1927 годов. В январе 1928 года аэродром был принят комиссией, и днем его открытия можно считать 28 января 1928 года.

Однако эксплуатация аэродрома требовала дополнительных работ по осушке. Таким образом, воздушная линия Москва – Рига - Кенигсберг-Берлин общества Дерулюфт проходила через Смоленск, что удлиняло маршрут на 70 км и требовало от общества дополнительных затрат (Из докладной записки директора общества Дерулюфт о ходе строительства Великолукского аэропорта от 25 октября 1927 г.), И только с 1931 года авиалиния выполняется через Великие Луки.

Возможно из-за близости грунтовых вод, аэродром было решено перенести. В 1931 – 1934 годах здесь же, в районе деревни Максимово, но по правую сторону реки Вскувица, начинается строительство аэропортового комплекса и новой взлетно-посадочной полосы (ВПП). Строятся аэровокзал, склад горюче-смазочных материалов (ГСМ) с механизированной заправкой самолетов топливом, два ангара, гараж, жилые дома, столовая, клуб. Проводится линия электропередачи из города, монтируются радиостанции. Аэродром в Великих Луках строился немецкими специалистами. «О качестве проводимых немецкими инженерами работ и применяемых материалов говорит хотя бы тот факт, что при проведении реконструкции системы электропитания обзорного радиолокатора в 1987 году был использован отрезок старого немецкого электрического кабеля производства 1931 года, находившийся в идеальном техническом состоянии. ...» (9).

Работы проводятся с учетом последующего базирования на аэродроме воинской авиационной части. Некоторые постройки того времени сохранились и до наших дней.

В декабре 1936 года через Великие Луки открываются еще две международные авиалинии, осуществленные шведским Авиационным обществом по трассе Москва – Великие Луки – Рига – Стокгольм и финским Обществом АЭРО по трассе Москва – Великие Луки – Рига – Хельсинки. Полеты выполняются на самолетах АНТ-9, ДУГЛАС-3, ДС-3, Ю-52, ЮНКЕРС и др.

Интересно воспоминание адмирала Кузнецова Н.Г. об аэропорте Великие Луки того времени: «...Предстояло сделать посадку в Великих Луках, чтобы потом пересечь границу Литвы и следовать дальше на Ковно, Кенигсберг, Берлин, Кёльн и Париж. В те годы прямых сообщений, как теперь, было мало, и мы через каждые 2-3 часа делали посадку, да и самолеты даже на такой короткой трассе как Москва – Париж, менялись два-три раза. «В Великих Луках мы еще можем хорошо закусить на советские деньги», - посвящал меня уже не раз летавший здесь Горбунов, когда самолет делал последний круг перед посадкой. Плавное приземление, и мы уже катились по травяному полю аэродрома. Через несколько минут самолет остановился рядом с белым домиком аэропорта. Небольшой буфет оказался уютным, чистым, а легкие закуски заполняли небольшую стойку, за которой находилась молодая девушка, приветливо встречавшая гостей...» (4).

Из рекламного буклета на май-октябрь 1935 года «Москва – Париж в один день» (архив г. Великие Луки): «...Великие Луки – последний советский аэропорт на маршруте Москва – Берлин». Буклет, изданный в Германии, представляет авиакомпанию Дерулюфт («Пользуйтесь Воздушными Рейсами Дерулюфт»). По информации из этого буклета я смогла понять, что аэропорт Великие Луки являлся пунктом на пути Москва-Берлин, а так же Москва – Стокгольм, а билет на самолет Москва – Великие Луки стоил 35 рублей.

К 1938 году объем авиационных перевозок по аэропорту Великие Луки составлял ежемесячно более 100 пассажиров и до 15 тонн грузов, почты, багажа. С 1936 по 1941 год на аэродроме кроме служб гражданского флота базировалась авиационная часть, выполнялись тренировочные полеты.

В довоенную пору аэропорт Великие Луки был пограничным аэропортом международного значения, через который проходили важнейшие воздушные пути, на нем был организован контрольно-пропускной пункт пограничных войск НКВД.



### 1.3 Великая Отечественная война

К сожалению, документов об аэропорте Великие Луки в годы Второй Мировой войны сохранилось не много, но сведения из некоторых источников я могу привести.

В воспоминаниях Н. Н. Штучкина упоминается о первом воздушном таране при обороне Москвы, совершенном летчиком с великолукского аэродрома Степаном Гошко. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1941 года Степан Гошко был награжден орденом Ленина (5). Воспоминания Н. Н. Штучкина подтверждают сведения о том, что в 1941 году летчики с аэродрома Великие Луки участвовали в обороне Москвы.

В районе Великие Луки происходили ожесточенные воздушные бои, что подтверждает следующий источник: «6.7.41 года в 7:00 капитан Прошаков Афанасий Григорьевич в районе Великие Луки сбил До-215», «Редко проходит день, чтобы Чуносков не вел воздушного боя, который обычно заканчивается его победой. Так, 8 июля, в 10.30 в районе Великие Луки сбил Ме-110, а в 14.00, ведя бой с Ю-88, сбил последний...» (6, стр. 176).

После освобождения города великолукский аэродром использовался для базирования штурмовой и бомбардировочной авиации.

## 2. ВОЗРОЖДЕНИЕ

### 2.1 Послевоенное восстановление

Во время Великой Отечественной войны аэродром и все аэродромные сооружения были полностью разрушены.

После освобождения города Великие Луки от немецко-фашистских захватчиков (в 1944 году), была заново отстроена взлетно-посадочная полоса с грунтощебеночным покрытием, и аэропорт передан из военного ведомства Аэрофлоту.

Деятельность служб обеспечения полетов возобновилась в январе 1946 года. По воспоминаниям одной из работниц метеостанции того времени, ветерана труда, Марии Андреевны Соколовой, мы узнаем: "...В первое время аэродромные специалисты размещались в деревне Зимари, в частном доме. Все: синоптики, радисты, техники и наблюдатели, находились в одном маленьком помещении и работали при свете гильз и керосиновых ламп...". Спустя год службы были переведены в аэропорт.

С 1948 года на аэродроме базируется Великолукское авиационное звено Северного управления Гражданского воздушного флота. Командиром звена назначен Филиппов А.А. Эксплуатируются самолеты С-2, ПО-2. Среди пилотов – лейтенант Рогачева Тамара Ивановна (Приложение 1), связавшая практически всю свою трудовую деятельность с аэропортом Великие Луки. По списании с летной работы до ухода на пенсию являлась диспетчером службы движения.

Демобилизовались и пришли в службу движения бывшие военные летчики Сабилов А.С., Инчаков В.С., Берзин С.Г., диспетчер Дроздецкий А.П. Основу службы связи (позднее название службы неоднократно изменялось) составили: Чернюгов В.С., Ивушкин А.С., Горбунов В.Е., Казыкин Е.А., Романов И.В., Петров А.П., Донец Н.Е., Кудрев И.И., Сергеев В.С., Беляева Н.А., Бородин Л.В., Бородин Л.И., Финев В.Г. Это их руками

прокладывались линии связи и электропередачи, эксплуатирующиеся и поныне. Это они в 1955 году ввели в эксплуатацию первый радиолокатор «Ромашка», так называемый объект «Р», дав тем самым диспетчеру УВД возможность постоянного обзора воздушного пространства. Большая часть этих тогда молодых и энергичных работников остались верны своему предприятию до ухода на пенсию.

В Отделе кадров нынешнего аэропорта хранятся приказы по личному составу конца 40-х и 50-х годов прошлого века. Первая такая тетрадь, которую я взяла в руки, относилась к 1948 году. Это была простая ученическая тетрадь, в которой, как и полагается, часто встречалась подпись уже упомянутого начальника звена А. А. Филиппова. Пожелтевшие страницы тетради запечатлели приказы сталинского времени, которые писались синими или фиолетовыми чернилами, каллиграфическим почерком. Под одним из приказов я прочитала надпись: «Да здравствует товарищ Сталин любимый отец и друг - воспитатель советских авиаторов». Тетради приказов удивительно точно передают дух своей эпохи, что не может не завораживать.

В условиях послевоенной разрухи, практически полного отсутствия искусственных дорожных покрытий и мостов значение даже таких маломестных самолетов, как Ли-2, По-2, С-2 (два пассажира + пилот) было неоспоримо велико. Малой авиацией осуществлялись: доставка больных, врачей и медикаментов, руководящих работников города Великие Луки и Великолукского района в отдаленные населенные пункты, почтовые перевозки, поисковые работы, обслуживание избирательных кампаний (Приложение 2).

Из приказа №13 от 30.01.1950 г. по аэропорту Великие Луки:

«За январь месяц подразделение имеет общий налет 56 часов. Из них:  
санитарных -36 ч. 10 м.  
спецрейс – 3 ч. 10 м.  
служебный – 14 ч. 40 м. тренировочный – 2 часа.

Планом на январь месяц предусматривалось: санитарный налет 28 часов, фактически выполнено 36 ч. 10 м.; перевозка врачей – 25, фактически

перевезено 17 чел.; медгруза – план 300 кг, фактически перевезено 315 кг...  
Лучшие пилоты авиазвена – Яковлев П.А., Скидан А.М.

Командир 1-го отд. а/звена Сидин»

В 1952 году коллектив Великолукского аэропорта возглавил старший лейтенант ГВФ<sup>1</sup> Благодарь Константин Михайлович. Под его руководством была проведена огромная работа по организации местных воздушных линий, обустройству посадочных площадок, проведению планировочных работ на аэродромах Великолукской области и привлечению пассажиров на воздушный транспорт. В штат аэропорта была введена должность инспектора по перевозкам, в задачи которого входили вопросы организации пассажирских и грузовых перевозок, рекламирование авиауслуг.

Из приказа №115 от 29.05.1952 г. по аэропорту ГВФ Великие Луки:

«Командировать инспектора по перевозкам Амбросимова на аэродром Идрица с 30 мая по 31 мая по вопросу найма начальника площадки, а на узловой станции Новосокольники установить рекламный щит «Аэрофлота» с целью изыскания загрузки. Начальник аэропорта Благодарь.»

В течение двух лет были введены посадочные площадки в населенных пунктах Белый, Плоскошь, Холм, Опочка, Красный Город и др., капитально отремонтированы аэродромы Усмынь, Ильино, Идрица.

В середине 50-х годов, учитывая важное географическое положение, была начата комплексная реконструкция аэропорта Великие Луки. Был расширен и переоснащен радиоцентр, внедрены средства командной радиосвязи УКВ диапазона. Строительством в 1954 году высоковольтной линии электропередачи ЛЭП-6 кВ от технической подстанции мебельного комбината была решена проблема электроснабжения аэропорта и его объектов. В 1957 году аэродром был оборудован дальней, а в 1958 году ближней приводными радиостанциями, значительно облегчившими работу пилотов. Основная масса работ выполнялась силами личного состава. Так, служба связи заготавливала

---

<sup>1</sup> авиационно-техническому персоналу Гражданского воздушного флота присваивались звания до 1955 года, они отличались от воинских чином ниже

лес для антенных мачт, сама изготавливала и устанавливала их, строила объекты, вводила в эксплуатацию новое оборудование.

Появлялась на аэродроме и новая авиационная техника. Технические и эксплуатационные условия аэропорта позволили принимать и обслуживать самолеты Ли-2, Як-12, Ан-2, а впоследствии и Ил-14.

В начале шестидесятых годов пассажирские перевозки осуществляются преимущественно на местных воздушных линиях двенадцатиместными самолетами Ан-2. Из Великих Лук можно вылететь в Псков, Бежаницы, Новоржев, Пушкинские Горы, Новгород, Холм, Плескошь и Пестряково.

## 2.2 Годы расцвета

В 1968 году вводится в расписание рейс Ленинград – Великие Луки – Москва регулярностью 2 раза в неделю на самолете Ан-24 вместимостью 48 мест. Для работников аэропорта это было чрезвычайно значимым событием. По воспоминаниям диспетчера службы организации перевозок Т.В.Фадеевой, ко времени посадки самолета весь персонал, включая не занятый в обслуживании рейса (работники бухгалтерии, уборщицы, водители и пр.), собирался вблизи стоянки самолета, либо наблюдал из окон за звучным и величественным движением белокрылого лайнера.

В этом же году, в связи с увеличением пассажиропотоков и спроса на авиаперевозки, в гостинице Юбилейная была организована касса предварительной продажи авиабилетов. В 1969 году в доме по проспекту Ленина, 29 открылось транспортное агентство по продаже железнодорожных и авиабилетов.

Появление более мощной авиатехники потребовало удлинения и укрепления взлетно-посадочной полосы. Как временная мера были предприняты действия по планировке и строительству дополнительной грунтовой ВПП. Чтобы ускорить процесс строительства, коллектив предприятия выходил на субботники по вырубке кустарника на месте будущей полосы.

Вскоре было принято решение о строительстве в аэропорту Великие Луки взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, нового здания аэровокзала и реконструкции технических зданий. Начались проектно-изыскательные, а затем и строительные работы. Устройство полосы производило дорожно-строительное управление № 846, технический и организационный контроль осуществлял отдел капитального строительства Великолукского горисполкома.

В конце июля 1975 года взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием и рулежной дорожкой была сдана строителями в эксплуатацию.

30 декабря 1975 года вступил в строй новый аэровокзал (Приложение 3). На втором этаже здания разместились метеостанция, радиобюро, командно-диспетчерский пункт, перенесенные из стандартного дома 40-х годов (Приложение 4).

Оборудование аэродрома современными радиотехническими средствами посадки позволило снизить метеоминимум аэродрома и повысить регулярность полетов, которые стали к тому времени довольно интенсивными.

В аэропорту была создана материальная база для приема и обслуживания самолетов Ан-2, Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410 и вертолетов различных типов. За годы IX, X и XI пятилеток аэропорт был связан прямыми рейсами с Москвой, Ленинградом, Минском, Киевом, Симферополем, Черкассами, Новгородом, Смоленском, Брянском, Анапой. Количество вылетов самолетов в летний период доходило до 16 в день, из них 12 – Ан-24. Постоянно возрастал объем пассажирских и грузовых перевозок. Ежегодно аэропорт отправлял более 30 тысяч пассажиров и более тысячи тонн грузов. Кроме регулярных выполнялись спецрейсы на Ан-26 по перевозке срочных или скоропортящихся (племенное яйцо, мальки рыб) грузов.

80-е стали годами расцвета Гражданской авиации Советского Союза и России. Протяженность воздушных линий составила свыше 1 млн. километров, свыше 200 тысяч из них – международные. Обновился самолетно-вертолетный парк. Самолеты летали в 93 страны и в более чем 3600 городов. Аэрофлот стал

не только самоокупаемой, но и прибыльной отраслью. Рос пассажирооборот, увеличивался объем работ по применению авиации в народном хозяйстве. Работала отлаженная система материально-технического снабжения, поставок авиационной техники, обучения и переподготовки кадров. Все эти процессы коснулись и Великолукского аэропорта.

Мне удалось встретиться с начальником аэропорта того времени В. С. Сергеевым. Он оказался хорошим рассказчиком. Из беседы с ним я узнала, что он проработал на интересующем меня предприятии 41 год (1955-1996). На вопрос о его любимом периоде работы аэропорта, он ответил: «80-е. Когда жизнь бурлила, все кипело, аэропорт работал практически круглосуточно».

В 1955 году, по окончании Рижского авиационного училища спецслужб ГВФ, В.С.Сергеев был принят в аэропорт радиоинженером, возглавлял коллектив радиоцентра, а с 1968 года – службу связи. В апреле 1975 года был назначен начальником аэропорта Великие Луки и оставался им до реорганизации аэропорта в 1993 году. По отзывам сослуживцев, Виктор Сергеевич прекрасно знал все технологические процессы аэропортовых подразделений, своевременно выявлял и принимал меры к устранению недостатков в работе объектов, улучшению качества обслуживания воздушного движения и пассажиров. Предъявляя высокие профессиональные требования к подчиненным, он был прост и доступен в общении с ними. Сейчас В.С.Сергеев находится на заслуженном отдыхе, но всегда живо интересуется тем, что происходит в его предприятии и чем живет коллектив.

### 3. СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ

Развал Советского Союза и последовавшие за тем реформы коренным образом изменили и государственное устройство, и весь уклад жизни. Взлет цен на топливо, запчасти, авиатехнику привел к тому, что стоимость билетов многочисленных авиакомпаний, возникших на месте единого Аэрофлота, резко выросла. Российский пассажир стал все реже и реже пользоваться услугами авиации, что привело к сокращению выполняемых рейсов. Сокращение отправок пассажиров, а вслед за этим и обслуживающего персонала началось и в Великих Луках.

В этих условиях, учитывая, что деятельность по управлению воздушным движением обеспечивала более стабильные доходы за счет обслуживания иностранных авиакомпаний, трудовым коллективом в начале 1993 года было принято решение преобразовать аэропорт Великие Луки в Государственное предприятие (ГП) по использованию воздушного пространства (ИВП), управлению воздушным движением (УВД) и радиотехническому обеспечению (РТО) «Аэросервис» (ГП «Аэросервис»). Принятое решение позволило в условиях разваливающейся экономики не только сохранить коллектив, но и улучшить его материальное положение.

ГП «Аэросервис» в 1994 году начало строительство здания Районного центра Единой системы управления воздушным движением (РЦ ЕС УВД) и линии электропередачи по проекту внешнего энергоснабжения. Была развернута работа по модернизации системы УВД и замены средств радиотехнического обеспечения.

В настоящее время в Великих Луках на базе бывшего аэропорта создан новый автоматизированный центр Управления Воздушным Движением, оснащенный современными отечественными средствами радиотехнического обеспечения полетов (Приложение 5).

И хотя Великолукский Центр Организации Воздушного Движения (ОВД) уже не несет ту функцию, которой был наделен в самом начале своего пути



аэропорт, он все же выполняет важную работу - на его счету обеспечение безопасности воздушного движения в районе ответственности Великолукского РЦ ЕС УВД. По территории этого района проходят несколько международных воздушных трасс и местных воздушных линий. И днем и ночью над районом ответственности Великих Лук летят самолеты и российских и иностранных авиакомпаний. В настоящее время ежедневно здесь пролетает более ста самолетов. Их полеты полностью контролируются и управляются авиационными диспетчерами с помощью новейшей аппаратуры радиотехнического обеспечения полетов (8).

Сегодня на аэродроме также базируются вертолеты Ми-2 Министерства по чрезвычайным ситуациям и Ми-8, обслуживающий трассу нефтепровода. Кроме того, вот уже несколько лет существует Авиационный учебный центр авиации общего назначения, осуществляющий подготовку пилотов тепловых аэростатов. В нем можно также пройти начальный курс обучения полетам на мотодельтаплане. Ежегодно аэропорт занимается организацией праздников воздухоплавания в городе, благодаря чему Великие Луки даже прозвали столицей воздухоплавания. В настоящее время бывший аэропорт представляет собой современное предприятие, осуществляющее сложную и ответственную работу, которое является примером выживания в сложной экономической ситуации конца прошлого века.

В 2008 году аэропорту Великие Луки исполнилось 80 лет. Хочется верить, что когда-нибудь аэропорт вернется к своему прежнему занятию и справит еще не один юбилей!

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Виргинский В.С., Хотеев В.Ф. Очерки истории науки и техники 1870-1917 г.г.: Кн. для учителя. – М.: Просвещение, 1988. -304 с.: ил.
2. Дегтев В.С. Крылья Республики. – М.: Редакционно-издательский отдел МГА, 1969.
3. Еремин С.К. Хроника Аэрофлота. Часть первая (1959-1961 г.г.). – М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1962.
4. Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане.[www. militera.lib.ru](http://www.militera.lib.ru)
5. Штучкин Н.Н. Грозное небо Москвы. [www.victory.mil.ru/lib/books/](http://www.victory.mil.ru/lib/books/)
6. Стефановский П. М. Триста неизвестных. М., Воениздат, 1968.
7. 40 лет Гражданского Воздушного Флота. Сборник статей. – М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1963.
8. Романенков А. Регулировщики воздушных перекрестков. Ведомости Псков – Великие Луки. 13 августа 2008 года.
9. Доклад заместителя директора по радиотехническому обеспечению полетов Семенова С.В. на совещании руководителей Филиала «Аэронавигация Северо-запада», июнь 2003 г.

## ИСТОЧНИКИ

1. Материалы Великолукского филиала Псковского областного архива.
2. Приказы по личному составу аэропорта Великие Луки 1948-1954 г.г.
3. Видеоматериалы к 75-летию аэропорта Великие Луки.
4. Диктофонная запись воспоминаний В.С.Сергеева, начальника аэропорта 1975 – 1993 г.
5. Диктофонная запись воспоминаний А.А.Шершневой, директора Великолукского филиала АНО «Метеоагентство Росгидромета».
6. Диктофонная запись воспоминаний В.В.Логунова, инженера Великолукского филиала АНО «Метеоагентство Росгидромета».
7. Диктофонная запись воспоминаний Л.Л. Петровой, инженера отдела эксплуатации хозяйственного обеспечения и транспорта Великолукского центра ОВД.
8. Личные архивы и воспоминания ветеранов аэропорта В.С.Сергеева, Л.В.Семеновой, А.П.Осиповой.

## Приложение 1



Техник-синоптик Осипова А.П. и пилот Рогачева Т.И. у самолета Ли-2.  
1961 год.

## Приложение 2



Авиатехник Королев Е.К и авиамоторист Петров П.М. обслуживают  
самолет ПО-2. 1950-е годы.



Самолет Л-410 на фоне аэровокзала



Здание послевоенной постройки



Новое здание центра управления воздушным движением