



## НЕБО ГРОДНО

В 1980-е годы из Гродненского аэропорта летали чуть ли не по всему Союзу и даже в деревню соседнего района! О том, куда, зачем и как часто летали гродненцы в советское время, рассказывает историк СЕРГЕЙ ЗАНЕВСКИЙ.

### Ли, Ил, Ан

В советское время пассажирское авиасообщение на Гродненщине стало развиваться с конца 1944 года. Примерно тогда же был создан Гродненский объединенный авиаотряд. Регулярные рейсы, связывающие Минск и Гродно, были открыты в мае 1948 года. Тогда на этой авиалинии курсировал хорошо известный

любителям авиации самолет Ли-2. Линейные пилоты, сидевшие за его штурвалом, отзывались о воздушном судне с большой теплотой. Даже на одном рабочем двигателе он мог долететь до пункта назначения!

Существовало два варианта пассажирских самолетов Ли-2П: мягкий и жесткий, что отражалось на количестве пассажирских мест: 28 и 15 соответственно, и уровне комфорта. 28

пассажиров с багажом размещались в полумягких креслах, пол застилался коврами. Общая и индивидуальная вентиляция, освещение, система отопления и теплозвукоизоляция создавали небывалый комфорт. В хвостовой части пассажирской кабины размещались гардероб и туалетная комната. По всей длине салона имелись полки для личных вещей пассажиров. Впрочем, уже к середине пятидесятых годов Ли-2 перестал соответствовать требованиям Аэрофлота. В последние годы эксплуатации на внутренних рейсах Аэрофлота широко практиковались полеты с сокращенным с пяти до двух человек экипажем. В 50-е годы Ли-2 из ряда недорогих поршневых самолетов вытеснили Ил-14 и Ан-2. А летом 1967 года на трассе Минск–Гродно появился новый красавец – Ан-24, модификация которого до сих пор верой и правдой служит гродненскому небу.

С 1963 года около деревни Каролино действовал грунтовой аэродром. Старый аэродром очень любили посещать подростки, благо

“ Старый аэродром очень любили посещать подростки, приедут сюда и часами наблюдают, как взмывают в небо и садятся винтокрылые машины Ми-6 и Ми-8, самолеты Ан-2 и Ан-24.



прямо рядом с ним останавливался городской маршрутный автобус №2. Приедут сюда и часами наблюдают, как взмывают в небо и садятся винтокрылые машины Ми-6 и Ми-8, самолеты Ан-2 и Ан-24.

Как вспоминают современники, авиатоплива был тогда большой запас, билеты относительно недорогие, а финансирование осуществлялось планово и с большим запасом на будущее. Согласно расписанию движения самолетов из Минского аэропорта с ноября 1967 по май 1968 года, на гродненском направлении и обратно ежедневно курсировали три рейса: утренний в 7 ч. 25 мин. (самолетом Ил-14) и два дневных в 12 ч. 50 мин. (Ан-2) и 13 ч. 20 мин. (Ан-24). Перелет из белорусской столицы до Гродно занимал всего час для ближнемагистральных воздушных судов, при полете на легкомоторном Ан-2 – чуть больше двух часов. Уже через полтора часа после прилета самолеты брали обратный курс на столицу, увозя с собой из Гродненского аэропорта пассажиров, а дальше – практически в любой крупный и средний город Советского Союза, желанную границу. Вне зависимости от времени полета и класса судна авиабилет на линии

Минск–Гродно, Гродно–Минск стоил 7 рублей (за ту же сумму можно было купить 58 килограммов картошки). Средняя зарплата в тот год равнялась 100–107 рублям...

### Заветный билетик

Процесс получения авиабилета в советское время был делом хлопотным. Не потому, что рейсов было немного или стоимость кусалась, как мы уже выяснили – совсем наоборот.

Сложным оказался сам процесс выдачи. Перед тем, как оформить билет, кассир должен был запросить по телефону у диспетчера данные об отправлении самолета и наличии свободных мест, иногда это приходилось делать по несколько раз. Затем вручную заполнялся билет, из специальных столбцов вырезалась сумма, обозначающая стоимость полета. Поэтому длинные очереди в авиакассах были обычным делом, особенно после 1978 года, когда у



**ВЫРЕЖЬТЕ И СОХРАНИТЕ!**  
**РАСПИСАНИЕ**  
**движения самолетов из Минского аэропорта**  
**с 15 ноября 1967 г. по 14 мая 1968 г.**

№ рейса	АЭРОПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ	Тип самолета	Время вылета	Тип вылета	Время прибытия в Минск	Расстояние (км)		Средняя скорость (км/ч)	Время в пути (ч. м. с.)
						по прямой	по маршруту		
1004	МОСКВА	АН-10	7:45	каждый день	9:20	1007	18-27	14:00	
1006	МОСКВА	ТУ-124	15:12	каждый день	14:27	1005	18-27	14:00	
1002	МОСКВА	ТУ-124	17:49	каждый день	16:54	1001	18-29	14:00	
1008	МОСКВА	АН-10	21:15	каждый день	22:50	1027	12-15	14:00	
1101	АДЛЕР (СОФИ)	ТУ-124	8:25	каждый день по 13-1	12:05	1129	14-05	11:40	
1103	АДЛЕР (СОФИ)	АН-10	7:50	каждый день по 13-1	12:50	1128	17-10	11:00	
2712	ВАСЬКО	АН-14	14:58	понед. среда, пятница	20:29	2711	13-10	42:40	
1027	БРЕСТ	АН-21	12:46	каждый день	14:10	1028	20-30	9:00	
6-114	БРЕСТ	АН-10	13:30	каждый день	16:40	6-113	12-43	6:00	
6-103	БРЕСТ	АН-2	13:58	каждый день	15:25	6-104	16-58	6:00	
6-173	ВОЛГОГРАД	АН-2	11:42	каждый день	12:25	6-174	13-17	4:00	
6-108	КАРАЧОВИЧИ	АН-2	14:20	каждый день	15:10	6-107	11-43	4:00	
1316	ВОРОНЕЖ	АН-24	13:20	понед. среда, пятн. вскар	14:30	1311	12-32	5:00	
1104	ВОЛГОГРАД	ТУ-124	15:10	понед. среда, пятн. вскар	16:15	1105	18-20	28:00	
1021	ВИТЕБСК	АН-2	8:20	каждый день	9:20	1019	16-25	7:00	
6-204	ВИТЕБСК	АН-2	11:20	каждый день	12:15	6-203	11-10	7:00	
6-202	ВИТЕБСК	АН-2	13:25	каждый день	14:05	6-201	12-55	7:00	
6-208	ВИТЕБСК	АН-2	15:30	каждый день кроме четв.	15:45	6-209	12-30	7:00	
6-119	ВИТЕБСК	АН-14	17:20	каждый день	18:20	6-20	18-30	7:00	
6-104	ГОМЕЛЬ	АН-21	8:15	каждый день	9:25	6-105	16-10	8:00	
6-105	ГОМЕЛЬ	АН-2	12:02	каждый день	13:50	6-10	16-20	8:00	
6-25	ГОМЕЛЬ	АН-14	19:05	каждый день	20:25	6-20	19-00	8:00	
6-15	ГРОДНО	АН-14	7:25	каждый день	8:35	6-14	10-05	7:00	
6-138	ГРОДНО	АН-2	12:58	каждый день кроме воскрес.	13:00	6-137	12-15	7:00	
6-17	ГРОДНО	АН-2	15:20	каждый день	16:20	6-18	15-45	7:00	
6-29	ГЛУБОКОЕ	АН-2	13:30	каждый день кроме четв.	14:35	6-29	12-30	4:00	
6-107	ГОРЬКИЙ	АН-10	17:55	понед. четвр. пятн.	20:10	6-106	14-00	20:00	
6-137	ЗАТУАРИНСК	АН-2	10:45	каждый день	12:20	6-138	14-07	7:00	
6-209	КОСЛОВИЧИ	АН-2	13:30	каждый день кроме четв.	14:15	6-209	12-30	3:00	
1014	КОСЛОВИЧИ	АН-2	7:10	вторн. четв. суббот.	8:00	1015	15-30	21:00	
2207	ЛОУИЖ	ТУ-124	20:35	среда, пятн. воскрес.	22:15	2208	18-10	21:00	
3341	ЛЕНАПРОМЕТРОВСКИЙ	ТУ-124	7:30	пон. сред. пятн. воскр.	8:35	3346	13-45	18:00	
3343	ЛЕНАПРОМЕТРОВСКИЙ	АН-10	10:50	вторн. четвр. суббот.	12:35	3345	16-25	18:00	
3342	ЛЕНАПРОМЕТРОВСКИЙ	АН-2	16:20	вторн. четвр. субб. с 1-14	18:30	3346	10-55	18:00	
3344	ЗАПОРОЖЬЕ	ТУ-124	10:45	вторн. четвр. суббот.	12:20	3342	9-30	19:00	
3345	ЗАПОРОЖЬЕ	АН-24	16:30	пон. сред. пятн. воскр.					

авиапассажиры при покупке билета стали требовать паспорта. Впрочем, к очередям советскому человеку было не привыкать. В курортный сезон ожидать заветного билетика в переполненных людьми авиакассах приходилось по несколько часов, а иногда и сутками. Не улучшило положение и внедрение принтеров – сам процесс печати и оформления оказался трудоемким и дорогостоящим. Переход на электронные билеты произошел лишь в 2004 году, а окончательно завершился через



“ Вне зависимости от времени полета и класса судна авиабилет на линии Минск–Гродно, Гродно–Минск стоил 7 рублей. Средняя зарплата в тот год равнялась 100-107 рублям...



четыре года. Продажу билетов в Гродно с 1970 года осуществляло Агентство воздушных сообщений Гродненского объединенного авиаотряда Белорусского управления гражданской авиации, размещавшееся по адресу ул. Горького, 52. Агентство Аэрофлота производило продажу авиабилетов в день вылета и предварительно в кассах аэропорта, на производственном объединении «Азот», на заводе автомагнитол и в гостинице «Гродно». Кроме того, предварительно обзавестись билетиком можно было и в райцентрах – Большой Берестовице, Волковыске, Зельве, Кореличах, Лиде, Мостах, Новогрудке, Островце и Ошмянах. Внедрение в 1984 году автоматизированной системы позволило в течение нескольких секунд в присутствии пассажира забронировать место в самолёте из Гродно в Минск, Москву, Ленинград, Киев, Одессу, Волгоград, Ригу, Львов, Куйбышев, Минеральные Воды, Якутск, Брест или Гомель. В 1980-е агентство ежегодно обслуживало более 90 тысяч авиапассажиров.

**В село на самолете**

Относительная дешевизна, быстрота и качество обслуживания обусловили быстрый рост популярности авиалиний среди гродненцев в 1980-е годы. Из аэропорта в Гродно летали чуть ли не по всему Союзу

в командировки, отпуска и даже в деревню соседнего района! Каждый второй райцентр республики, а иногда и простое село имели у себя небольшую взлетно-посадочную полосу для самолетов местных авиалиний. Старый аэропорт просто не справлялся с таким растущим потоком. Поэтому в 1984 году в 18 километрах юго-восточнее Гродно, возле деревни Обухово, появился новый аэропорт международной ориентации. Место оказалось весьма удачным – недалеко река Неман, трасса М6 и железная дорога. Взлетно-посадочная полоса оказалась способной принимать даже тяжелые 200-тонные транспортные авиасуда Ил-76, хотя более частыми гостями стали одни из самых быстрых и массовых серийных пассажирских лайнеров Ту-134 и Ту-154. Уже в июле 1984 года состоялся первый рейс Гродно–Москва–Гродно. Только за 1987 год из нового аэропорта было отправлено свыше 54 тысяч пассажиров, 424 тонны грузов и почты, самолетами сельскохозяйственной авиации обработано свыше 800 тысяч гектаров полей. По некоторым данным, пассажиропоток в особо «урожайные» годы доходил и до 100 тысяч человек.

Согласно планам Центрального агентства Аэрофлота в г. Гродно на 1991 год, из гродненской воздушной гавани можно было улететь по 10 направлениям. Ежедневно на протяжении всего года дневным рейсом



“ В курортный сезон ожидать заветного билетика в переполненных людьми авиакассах приходилось по несколько часов, а иногда и сутками.

в 13 ч. 20 мин. самолетами Ту-134 и Ту-154 можно было достичь московского аэропорта Шереметьево. Всего 51 рубль и 100 минут полета. Обратный рейс в Гродно в 10 ч. 20 мин. следующего дня. Еще дешевле – в Киев и Одессу (45 и 56 рублей соответственно), правда, летали они уже через день. 60-минутный перелет в Минск на Ан-24 местных авиалиний обходился и вовсе в 29 рублей. Самым дорогим оказалось направление на Челябинск – за

5-часовой перелет приходилось заплатить 82 рубля. Продажа билетов начиналась за 30 дней до дня вылета. Старожилы помнят, какой дискомфорт испытывали в те годы ожидающие рейса пассажиры: вместо просторных помещений вокзала они ютились в комнатах технического центра. Впрочем, унывать не приходилось: в 1985 году «Госкомавиация» с большим размахом приступила к строительству 9-этажного комплекса аэровокзала, по форме



напоминающего птицу с широко расправленными крыльями, и гостиницы на 100 мест. За пять лет были готовы просторный зал ожидания, административная часть, проложены электросети и водопровод. Строители даже начали вставлять окна. Однако развал Советского Союза поставил на проекте крест. Сегодня здание заброшено и никому не нужно даже за шесть базовых величин. Ведутся горячие споры о дальнейшем будущем заброшенного строения: от торговой сети и конно-спортивного центра до разборки на стройматериалы.