



2022-й в нашей стране объявлен Годом исторической памяти. В публикациях под рубрикой «Планета Беларусь» работники и ветераны транспортного комплекса и дорожного хозяйства рассказывают о том, что лично для них символизирует историческую память, какие места связаны с ней. Это не те предметы, которые могут увидеть все желающие. Это не те уголки республики, куда возят туристов. Возможно, и вы, и мы прочтем о них впервые. И еще раз вместе поймем, насколько богато наше общее прошлое, насколько многогранна наша память...

Инесса GERMANЧУК, «ТВ»

Легендарный Як-40 и Могилевский аэропорт



Примечательно, что до Як-40 конструкторское бюро Яковлева не занималось проектированием многоместных пассажирских самолетов. Лишь с начала 1960-х советские реактивные воздушные суда стали разрабатываться с нуля, перестав быть «развитием» военной тематики. Именно этому детищу Яковлева предстояло занять особое место в истории мировой гражданской авиации. Его применение позволило заменить летавшие на внутренних линиях СССР устаревшие поршневые Ил-12, Ли-2 и Ил-14.

Воздушное судно имело вместимость среднего автобуса — до 32 мест. Учитывая специфику местных маршрутов, его выполнение было максимально простым и надежным. Ставку сделали на прямое крыло большой площади. Колеса шасси опять-таки большого диаметра позволяли взлетать и садиться на грунтовые аэродромы. Сразу три двигателя АИ-25 в корме (компоновка, которая затем нашла развитие в знаменитом Ту-154) способствовали повышению безопасности, поскольку лайнер мог продолжать горизонтальный полет даже с одним из них. Среди новшеств — реверсивное устройство среднего двигателя, позволявшее сократить пробег при посадке до 400 метров.

Як-40 серийно выпускался в СССР с 1968 до 1981 года. За все время было построено свыше тысячи машин, более сотни экспортировано за рубеж. Кстати, это воздушное судно стало первым советским самолетом, получившим сертификат летной годности в Европе и США. С 1970-го Як-40 эксплуатировался в 19 странах мира, а в некоторых летает до сих пор.

О роли знаменитого лайнера в белорусской гражданской авиации в конце прошлого столетия рассказывает Всеволод Тарасюк — инженер авиакомпании «Белавиа», преподаватель Белорусской государственной академии авиации.

Первый Як-40 приземлился в аэропорту Могилев в июне 1972-го. Решением Белорусского управления гражданской авиации (БУГА) в распоряжение региональных авиаторов было передано два новых самолета. До конца лета к ним присоединился третий, в сентябре — четвертый. Все имели компоновку на 27 пассажирских кресел. За первые три месяца они налетали 688 часов (в июне — 115, июле — 262, августе — 311).

В 1973-м первый Як-40 получил Минский объединенный авиотряд. Борт на 13 мест был выполнен в варианте «салон». Предназначался он для руководства БССР. В следующем году три самолета поставили гомельским авиаторам, еще несколько — могилевским.

В БУГА уделяли большое внимание Як-40 и имели на них огромные планы. Наряду с Л-410 они должны были стать основными на местных воздушных линиях республики. Новые пассажирские лайнеры намечалось поставлять в област-

Полвека назад, в июне 1972 года, в гражданской авиации Беларуси настала «реактивная эра» — в Могилевский аэропорт поступил самолет Як-40. Вспомним историю эксплуатации первого в мире турбореактивного лайнера для местных линий, ставшего одним из символов прогресса советской авиации.



Всеволод ТАРАСЮК:

Як-40 оставил значительный след в истории Белорусского управления гражданской авиации. 1972–1991 годы стали временем его массовой эксплуатации на региональных маршрутах. Сегодня самолет можно встретить лишь в качестве памятников либо учебных пособий на авиапредприятиях.

ные авиаотряды после списания Ил-14 и Ан-24. Предполагалось, что к 1980 году в БССР будет 30 таких бортов, к концу 1985-го — до 45, к 1990-му — порядка 55.

Основным эксплуатантом реактивного самолета в Беларуси на протяжении всего советского периода оставался Могилевский аэропорт: в его распоряжении их было около 20, ежедневно выполнялось более 20 рейсов.

— В те годы, — поясняет Всеволод Тарасюк, — хорошо оснащенная авиационно-техническая база в Могилеве позволяла на высоком уровне обслуживать не только собственную современную авиатехнику, но и самолеты Як других предприятий.

К слову, факт эксплуатации Як-40 в Могилевском аэропорту отмечен в отечественной авиационной фалеристике выпуском специального значка.

В конце 1980-х произошло резкое падение объемов перевозок. Могилев вынужден был передать

в другие управления гражданской авиации 10 самолетов, в начале 1990-х — еще несколько. К 1995 году здесь осталось всего шесть Як-40.

В результате последующих реорганизаций с 2000-х все реактивные борты перешли под крыло авиакомпании «Белавиа». Лайнеры эксплуатировались на коммерческих рейсах в республике до 2005 года. Затем единственным в строю оставался правительственный Як-40, списанный в 2013-м и переданный в музей авиатехники Минского аэроклуба ДОСААФ.

На этом в истории реактивного лайнера в Беларуси, вероятно, можно было бы поставить точку. Однако в 2016 году он снова появился в реестре гражданских воздушных судов. Авиакомпания «Орша Эйр» местного авиаремонтного завода стала использовать его для своих производственных нужд. Спустя два года борт был снят с реестра, и с этого момента самолеты Як-40 в белорусской гражданской авиации не эксплуатируются.