

Таким образом, при разработке проектов новой автомобильной дороги и реконструкции существующей назначение мероприятий по организации дорожного движения, в частности по установке дорожных ограждений, необходимо руководствоваться конкретной ситуацией (ширина земляного полотна, проезжей части, разделительной полосы и т. д.).

УДК 625.717

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГОМЕЛЬСКОГО АЭРОПОРТА

Г. В. АХРАМЕНКО, В. В. ЧЕРЕУХИН, А. С. ГАТАЛЬСКИЙ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Воздушный транспорт в Гомельской области представлен Гомельским филиалом государственного предприятия «Белаэронавигация», являющимся главным юридическим лицом и осуществляющим эксплуатацию базового объекта системы воздушного транспорта Гомельской области – аэропорта «Гомель». Гомельский филиал ГП «Белаэронавигация» имеет сертификаты на все виды аэродромного и аэропортового обслуживания воздушных судов, находящихся в зоне ответственности Гомельского филиала.

Аэропорт «Гомель» введен в эксплуатацию в 1967 году, в 1993 ему придан статус международного. Гомельский аэропорт находится в 4 км севернее г. Гомеля и имеет класс аэропорта – IV, класс аэродрома – В. Режим работы аэропорта круглосуточный, в круглосуточном режиме работают пограничная, таможенная, санитарно-карантинная службы. В здании аэровокзала, помимо технологических зон и помещений, оборудован зал приема официальных лиц и делегаций, имеется кафе, банкомат. В аэропорту имеется платная автостоянка.

Зарождением Гомельского аэропорта можно считать 1944 год, когда во время войны с сентября 1944 года на аэродроме базировались полки 36-й истребительной авиадивизии, выполнявшей задачи ПВО.

С середины 1950-х годов из старого аэропорта Гомеля выполнялись регулярные авиарейсы в Минск и Киев, в отдалённые райцентры области, здесь же базировалась санитарная и сельскохозяйственная авиация. В 1968 году недалеко от Гомеля был построен новый аэропорт с бетонной взлётно-посадочной полосой, на которую первым произвёл посадку самолёт Ан-24. Впоследствии аэропорт стал принимать и более крупные самолёты. В Гомельском авиапредприятии эксплуатировались самолёты Ан-2, Ан-24, Л-410, Як-40, Ту-134 и Ту-154. В 1985 году был построен новый пассажирский терминал аэропорта, объединённый со старым корпусом одноэтажной пристройкой.

До 2011 года аэропорт вместе с одноименной авиакомпанией входил в состав Республиканского авиационного унитарного предприятия «Аэропорт Гомельавиа», а после её ликвидации 19 апреля 2011 года включён в структуру гомельского филиала государственного предприятия «Белаэронавигация».

В 1980-е годы пассажиропоток гомельского аэропорта достигал нескольких сотен человек в день. В 1988 году было отправлено более 300 тысяч пассажиров. В 1990 году регулярные рейсы соединяли Гомель с Москвой («Шереметьево»), Ленинградом, Анапой, Воронежем, Днепропетровском, Донецком, Киевом, Краснодаром, Куйбышевом, Львовом, Мурманском, Минеральными Водами, Одессой, Ростовом-на-Дону, Саратовом, Симферополем, Смоленском, Сочи, Харьковом, Черкассами. В разные годы отправлялись рейсы в Минск, Брест, Гродно, Могилев, Мозырь, а также в аэропорты Крайнего Севера и Западной Сибири (Ноябрьск, Стрежевой, Полярный, Усинск) – последние существуют по сей день в виде чартерных рейсов для вахтовиков-нефтяников. Полёты заказывает дочернее предприятие «Белоруснефти».

В 1997 году трафик аэропорта начал резко падать. С 1998 по 2000 год не было выполнено ни одного регулярного пассажирского авиарейса. Начиная с весны 2001 года базировавшаяся в Гомеле и управлявшая аэропортом государственная компания «Гомельавиа» постепенно начала развиваться, возобновились авиарейсы в Минск, а 16 апреля 2002 года маршрут следования продлили до Гродно с промежуточной посадкой в Минске. Стоимость авиабилета была ниже стоимости билета на поезд, но уже через несколько месяцев авиалиния до Гродно была закрыта из-за малой загрузки самолёта. 13 мая 2002 года вместо Гродно рейс был продлён до Калининграда. Маршрут Гомель –

Минск-1 – Калининград (билеты продавались на любой из трёх сегментов, но код рейса ГОМ215 был единым) стал основным для «Гомельавиа», а в 2008 году даже стал ежедневным. Осенью 2009 года частота сократилась до трёх-четырёх раз в неделю, со второй половины 2010 года – до двух раз. Вплоть до 21 февраля 2011 года, когда компания прекратила полёты, рейс неизменно выполнялся на Ан-24. 20 июня 2002 года на летний период был открыт регулярный рейс Гомель – Сочи. В следующем сезоне маршрут не возобновлялся. 16 августа 2003 года «Гомельавиа» открыла рейс Гомель – Гродно – Калининград, отменённый спустя несколько месяцев. С 25 ноября 2005 года по вторникам и субботам «Гомельавиа» начала полёты Гомель – Москва («Внуково»). Весной 2006 года субботний рейс отменялся в связи с низкой загрузкой. А с 15 июня маршрут был закрыт окончательно. Летом 2006 и 2008 «Белавиа» выполняла чартерные рейсы Костанай – Гомель – Ганновер один раз в неделю на Ту-154.

26 марта 2007 года авиакомпания «Air Baltic» начала регулярные полёты по маршруту Гомель – Рига по понедельникам, средам и пятницам на Fokker 50. Рейс оказался востребованным (загрузка быстро достигла 57 %, а к ноябрю 2007 года – и 80 %), в декабре планировалось наращивание частоты до пяти раз в неделю. 9 января 2008 года полёты были приостановлены до ввода летнего расписания, однако после 26 марта не возобновлялись.

6 августа 2007 года авиакомпания «Полёт» вышла на линию Москва («Домодедово») – Гомель. Маршрут обслуживался турбовинтовым самолётом Saab 2000 трижды в неделю: по понедельникам, средам и пятницам, однако уже 12 сентября полёты прекратились. В 2008 году авиакомпания Air One чартерными рейсами Гомель – Милан – Гомель перевозила детей на оздоровление в Италию. Аналогичные рейсы Гомель – Брешиа (Монтикьяри) выполняла «Белавиа». 9 июля 2009 года «Гомельавиа» вновь начала летать в Москву (одновременно открылись рейсы из Витебска), но уже осенью маршрут был закрыт. На летний период в 2011 и 2012 годах «Белавиа» возобновляла полёты из Гомеля в Калининград, но уже без промежуточной посадки в Минске, как это ранее делала авиакомпания «Гомельавиа». С 11 июня по 3 сентября 2014 года с частотой два раза в неделю «Белавиа» выполняла рейс Минск – Гомель – Калининград с продажей билетов на все три сегмента. Такой же рейс существовал летом 2015 и 2016 годов. В 2014 году «Белавиа» открыла чартерные рейсы в Бургас и Салоники и с тех пор выполняет их каждое лето. Нерегулярные перевозки через Гомель активизировались осенью 2015 года после закрытия прямого авиасообщения между Россией и Украиной. В конце 2015 года ежедневный рейс из «Внуково» в Гомель намеревалась открыть авиакомпания-лоукостер «Победа», однако полёты не начались. Летом 2018 года авиакомпанией S7 выполнялся регулярный рейс в Москву («Домодедово»).

Разработан проект реконструкции аэропорта, включающий расширение и модернизацию (до уровня международных требований) технологических зон прилёта и вылета аэровокзала, зоны регистрации и досмотра пассажиров и багажа, таможенного оформления и пограничного контроля. Первый этап реконструкции осуществляется за счёт средств города и Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Масштабная реконструкция аэропорта была начата в 2010 году. За четыре года, к Минскому чемпионату мира по хоккею, обновили практически все: от взлетно-посадочной полосы длиной в 2,57 км и 6 стоянок для самолетов до привокзальной площади. Планировалось, что часть нагрузки во время главного спортивного мероприятия ляжет на Гомельский аэропорт.

Пропускная способность Гомельского аэропорта – 150–200 пассажиров в час, это значит, что при максимальной загрузке все службы аэропорта способны обслуживать 9–10 рейсов в сутки.

Гомельский аэропорт является основным запасным для Национального аэропорта «Минск», а также запасным для воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь и пригоден для приема/выпуска воздушных судов А-310-200, А-319-100, А-320-200, В-727-100, В-737-400, В-737-700, В-737-800, В-757-200, В-757-300, В-767-300, В-767-300ER, Ил-76ТД, других самолетов с максимальной массой до 191 тонны при соблюдении условий, указанных в Сертификате годности аэродрома к эксплуатации.

Это единственный региональный аэропорт в Беларуси, который, как и Национальный аэропорт Минск, работает круглосуточно. В сложных погодных условиях именно его зачастую используют авиакомпании как запасной. Он также является запасным аэродромом и для литерных рейсов: когда куда-то летят президент или премьер-министр, для них здесь «на всякий случай» бронируется место.