Июль 2006 год. Аэропорт Мурманск отметил свое тридцатилетие. Праздник отмечали в зале бывшего санатория «Мурмаши». Среди приглашенных присутствовали и неработающие ветераны труда аэропорта. К собравшимся обратился с приветствием генеральный директор ОАО «Аэропорт Мурманск».

«Международный аэропорт Мурманск отмечает свое тридцатилетие…

Мы выражаем благодарность руководителям предприятия, которые совместно с коллективом старались сделать все возможное для развития предприятия, проявили социальную заботу о людях. Все руководители и ветераны предприятия заслужили слова искренней благодарности и доброй памяти за свой труд на благо предприятия, за передачу драгоценного опыта молодым сотрудникам. За 30 лет аэропорт отправил 13 млн. пассажиров и 78000 тонн груза и почты. Открыты туристические рейсы в Лондон, Хельсинки, Стокгольм.

В настоящее время основной задачей является реконструкция взлетно-посадочной полосы и замена светосигнального оборудования. Выполнение этих работ позволит аэропорту обеспечить безопасность полетов при приеме воздушных судов новых типов приобретаемых российскими авиакомпаниями и достойно встретить свое 50–летие».

Воздушная гавань Мурманска.

21 июля 1976 года. В этот торжественный день состоялось открытие аэропорта. С этой даты начинается и новая глава в деятельности авиаотряда с открытием, построенного нового аэродрома и аэровокзального комплекса при нем. Строительство аэродрома началось в 1971 году. В процессе строительства пришлось менять проектное задание на аэродромную летную полосу, т. к. проектным заданием предусматривалась полоса 2200 м. под самолет Ил-18. Но жизнь ввела коррективы, и проект был переделан под самолет Ту-154. Сметная стоимость строительства аэровокзального комплекса составляла 30 млн. рублей. Нет необходимости доказывать важность этой стройки для Мурманского авиаотряда.

Митинг в аэропорту. На снимках: секретарь Мурманского обкома КПСС С. И. Мудров перерезает ленту у входа в аэропорт. Бригадир строителей Н. И. Яковлев вручает символический ключ от аэропорта командиру авиапредприятия Ю. И. Вяткину.

Поздравление министра. «Сердечно поздравляю авиаторов, строителей, монтажников и других специалистов, принимавших участие в сооружении первой очереди комплекса аэропорта Мурманск, с успешным завершением строительства и вводом его в эксплуатацию.

Коллегия Министерства гражданской авиации высоко оценивает эту замечательную трудовую победу авиаторов, рабочих и инженерно-технических работников трестов «Кандалакштрансстрой», «Мурманскдорстрой», а также других субподрядных строительных и монтажных организаций, внесших важный вклад…

От имени Коллегии МГА и от себя лично выражаю глубокую благодарность и пожелание новых успехов всем работникам авиапредприятий и строительных организаций…»

Июль 1976 г. Б. Бугаев

Генподрядчиком строительства нового аэропортового комплекса выступил трест «Кандалакштрансстрой» (управляющий Н. Шелепин, главный инженер Б. Ковальский). Непосредственным исполнителем работ стал строительно-монтажный поезд N 253, начальник И. Якуничев, главный инженер Н. Андронов. Во главе дирекции строящегося аэропорта Мурманск был В. Вишницкий. Старшим инженером дирекции был назначен тогда молодой инженер аэродромной службы В. Оханов (впоследствии начальник строящегося аэропорта). Для строительства аэродрома была отведена площадь, служившая запасным аэродромом. Так что некоторые работы уже были выполнены.

Но перед укладкой бетона были проведены геологические изыскания. В основании полосы скальные породы, выемка грунта под запасную полосу была произведена не полностью. Кое-где остались торфяные подушки толщиной до 2-х метров. В конечном итоге, полосу положили на гравийно-песчаную основу.

В 1973 году субподрядчик - трест «Мурманскдорстрой» (управляющий Григорьянц Р., главный инженер Зинченко В.) начал укладку бетона на взлетно-посадочной полосе. К 1975 году укладка бетона была закончена.

В строительстве аэропорта Мурманск участвовал целый ряд других строительно-монтажных организаций

21 июля в 14 часов 48 минут самолет Ту-134 под управлением командира корабля Ленинградского авиапредприятия Василия Ледовского, второго пилота В. Гладионова, штурмана Макаряна, бортмеханика Б. Столярова, выполнявших рейс Москва - Мурманск

– Ленинград, произвел посадку в Мурманске. Экипаж В. Ледовского доставил первых пассажиров в Мурманский аэропорт.

Заметим, в тот летний день открытия аэропорта погода была по настоящему летняя. Солнечно, тихо, тепло. В ожидании появления самолета, встречающие всматривались в голубое небо, слегка покрытое небольшой «кучевкой». Встречать первый самолет вышли все работники аэропорта. Были многочисленные гости, строители, монтажники. Были представители городских и районных властей.

###

С вводом в строй аэродрома Мурманск, все полеты выполнялись с этого аэродрома. Первый год было много неудобств, т. к. аэровокзал еще не был построен. Для приема и выпуска пассажиров использовалась «вставка» - часть служебного здания, примыкающая к строящемуся аэровокзалу.

Строящееся здание аэровокзала. Строящаяся гостиница аэропорта

С вводом в строй в июле 1977 г аэровокзала, проблема обработки пассажиропотока

отпала. В десятой пятилетке (1975-1980гг) жители Заполярья получили замечательный подарок. Кроме аэровокзального комплекса и аэродрома были построены: гостиница на 220 мест, накануне 1978 года в Мурманске распахнулись двери городского агентства «Аэрофлота» на центральном проспекте города, пр. Ленина. С января 1979 года Мурманский аэропорт начал принимать самолеты Ту-154. Первый рейс был выполнен на Одессу. Затем стали выполняться рейсы в южные города: Сочи, Симферополь, Минеральные Воды, Краснодар.

Вид на аэровокзал с привокзальной площади.

Аэропорт Мурманск - аэропорт международный.

Введенный в эксплуатацию аэродром Мурманск не имел статуса международного аэропорта. На многочисленные предложения из-за рубежа открыть международную трассу, следовал неизменный отказ. Иностранцев на Кольский полуостров не пускали. Несмотря на тот факт, что с 1973 года существовала международная трасса Москва – Мурманск - Шпицберген (Лонгийр).

Мурманск оставался закрытым портом. Пассажиров на Лонгийр сажали на аэродроме Оленегорск, который некоторое время принимал самолеты Ту-114, выполнявшие полеты

из Москвы через северный полюс на Кубу.

И вот настало время, когда аэродром Мурманск «расшифровали». Не последнюю роль в этом деле сыграл следующий случай. С 20 на 21-е апреля 1978 года под Лоухами на лед озера произвел посадку подбитый нашими истребителями самолет Боинг-707 южнокорейской авиакомпании, выполнявший рейс из Канады через Северный полюс в Западную Европу. Трасса проходила через Скандинавию. Самолет отклонился от трассы намного восточнее, порядка 300 км, пролетев восточнее Североморска, на запросы не отвечал. Были подняты истребители, подавали сигналы следовать за ними. Самолет на запросы не отвечал, продолжал лететь над нашей территорией.

Пассажиров с места вынужденной посадки на озеро, вертолетами вывезли на военный аэродром, а затем на самолете Ту-134 на аэродром Мурманск. За ними из Ленинграда прилетел американский самолет Боинг-737, забрал пассажиров и по маршруту на запад, через госграницу, через Рованиеми, произвел посадку в Хельсинки. После этого случая стали оформлять документы на новую трассу в Финляндию.

самолет норвежских ВВС на аэродроме Мурманск

События, связанные с нарушением воздушного пространства СССР южнокорейским самолетом Боинг-707 20 апреля 1978 г. привели к тому, что за этим последовало разрешение сделать Мурманск международным аэропортом. Однако, это произошло не сразу. Потребовалось 11 лет, пока разрешение воплотилось в жизнь, и аэропорт Мурманск был включен в сборник международных аэродромов (АИП СССР).

Первые международные воздушные линии из аэропорта Мурманск были открыты в Скандинавские страны – к нашим соседям. Произошло это в конце 1989, начале 1990 года. Газета «Полярная правда» писала в статье: «Первый самолет из Лулео». «…шведы прибыли к нам на своем самолете прямо из города Лулео, административного

центра губернии Норботтен. Этот перелет стал первым рейсом в СССР для пилотов «Нордкалоттенфлюг» - местной авиакомпании. Затем последовало открытие авиалинии Киркенес - Мурманск (с лета 1990 г.). 8 марта в Рованиеми состоялось официальное открытие авиалинии и финны с нетерпением ждут июня, когда на трассе Рованиеми - Мурманск начнутся регулярные пассажирские рейсы».

пограничники у шведского самолета в аэропорту Мурманск

На открытых авиалиниях перевозки пассажиров осуществлялись самолетами, как заграничных авиакомпаний, так и самолетами Архангельских авиаторов. Наши самолеты Ту-154 слишком вместительные и для полетов на этих линиях не подходили, да и расстояния для них слишком коротки, экономически нецелесообразно использовать их.

Теперь Мурманск тесно связан регулярными рейсами с Киркенесом, Тромсе, Рованиеми, Лулео. Правда, рейсы выполняют заграничные авиакомпании и «Архангельские воздушные линии» (АВЛ) на самолетах Ту-134 или Ан-24.

Мурманская авиакомпания с 2000 года своих транспортных самолетов не имеет, в перевозках не участвует. Кстати, когда у Мурманских авиаторов были самолеты Ту-154, первый заграничный рейс был выполнен в аэропорт Кируна (Швеция). Своего рода ответный визит.

Еще один эпизод, происшедший на заре открытия международных полетов с аэропорта Мурманск. С 25 по 29 июня 1991 года аэропорт посетило международное авиаралли.

Газета «На страже Заполярья» писала 03.07.91 г. в статье «Авиаралли в Мурманске» –

«5 дней в аэропорту Мурманска гостила необычная эскадрилья - 17 легких самолетов из 12 Европейских стран. На них прилетели участники Международного авиаралли, организованное фирмой «Райд интернешнл» из Люксембурга. Шеф-директор фирмы Марсель Ларж. Маршрут перелета: Люксембург-Копенгаген-Осло-Рованиеми-Мурманск. В ралли участвовали самолеты фирм: «Бичкрафт», «Сессны», «Чероки» и др. Единственный летчик - профессионал, участвующий в ралли «Под полуночным солнцем» Уве Нэгер из Штутгарта, который привел в Мурманск новенький самолет «Бичкрафт»..

###

Более 10 лет прошло, как в здании бывшего штаба авиапредприятия соседствуют два штаба. ОАО «Аэропорт Мурманск» и авиакомпании (МАК).

В былые времена все работники дружной гурьбой отправлялись на первый этаж в столовую в обеденный перерыв. Дружно отмечались праздничные даты в зале заседаний. Теперь он поделен на кабинеты. Некоторое пространство имеется в зале столовой, где, порой, чествуют юбиляров.

За прошедшие годы в Мурманском аэропорту побывали самолеты многих авиакомпаний мира. Нередко можно увидеть на перроне самолеты, прилетевшие из стран Западной Европы, а подчас и с Западного полушария.

перрон аэродрома Мурманск. (в прошлом).

перрон аэродрома Мурманск

Аэродром Мурмаши

Октябрь 1956 год. Авиаотряд перебазировался ближе к областному административному центру и обосновывается в Мурмашах. К тому времени авиаполк ВВС, базировавшийся на аэродроме Мурмаши, был расформирован. Личный состав полка направлен в другие части. Авиационную технику порезали на металлолом. На аэродроме «Мурманск» Мурмаши, так некоторое время называли аэродром, расположилась авиационная техника авиаотряда.

Личный состав авиаотряда, переведенный из Апатит в Мурмаши, расположился частично в бараках и домах, доставшихся от авиаполка, частично разместился в частном секторе поселка. В 1957 году было построено здание аэропорта, гостиница. Начали строить дома для работников авиаотряда. Рядом с аэровокзалом начал застраиваться и в недалеком будущем вырос обособленный жилой квартал авиагородка.

На замену самолету Ш-2 поступили самолеты Ан-2, на замену вертолетам Ка-15 и Ка-18 поступили вертолеты конструкторского бюро Миля, Ми-1 и Ми-4. Вертолеты крайне необходимы были при строительстве каскада Пазских, Ковдинских, Серебрянских ГЭС, Верхнетуломской ГЭС.

Штаты аэропорта Мурмаши начали формироваться еще в 1949 году.

Основной перевозчик пассажиров до последних времен на Кольском полуострове был самолет Ан-2, конструкции Антонова

Тогда, еще на военном аэродроме, стало базироваться в летний период авиазвено, выполнявшее лесопатрульные полеты. Кроме того, аэродром стал принимать самолеты, выполнявшие спецрейсы. Пассажирские перевозки из Архангельска, из Ленинграда начались в 1952 году, из Москвы в 1953 году. Принимали самолеты Ил-14.

Аэродром в Мурмашах имел небольшие размеры и сложный рельеф. Перспектив развития он не имел. Но до 1972 года пассажиров принимали на аэродроме Мурмаши. С 1963 по 1976 гг. пассажиров принимали и на аэродром авиации ПВО Килп-Явр. Гидропорт Тик-Губа свои возможности исчерпал и, со списанием последнего гидросамолета Ш-2 в 1957 году, прекратил существование.

[redacted]

Вертолет Ка-32 Мурманской авиакомпании на аэродроме Мурманск.