

ХРОНІКА

ІРИНА ВОБК

ДОНЕЦЬКИЙ АЕРОПОРТ СПРАВЖНЯ ІСТОРІЯ

Частина перша

НОВИЙ ТЕРМІНАЛ

Харків
«ФОЛІО»
2022

Не злітна смуга — а друшляк, розтросчений, колись напівскляний, новий термінал, зрівняні із землею пожежні депо, зруйнована метеостанція й зігнута в гак диспетчерська вежа, яка стала символом оборони Донецького аеропорту, що тривала 244 доби. 244 доби українські вояки невідомими і надлюдськими силами тримали об'єкт, який за військовою логікою і здоровим глуздом втримати було майже неможливо. А вони стояли: тримали периметр, укріплювалися, ротувалися і навіть жартували із ворога. Вони топили льодяні брили, бо втомлювала спрага, дзвонили рідним і перекопували, що все гаразд, а самі після короткої розмови відкашлювали отруйні гази. Це таким ми знаємо Донецький аеропорт зараз.

Ми чули про зимові бої та «ганебну» ротацію, про підриви терміналу й разючі втрати українських сил. Але ми так небагато знаємо про причини і обставини захоплення Донецька і його аеропорту, ми так небагато знаємо, що місцеві коригували вогонь нашої артилерії, що спецпризначенці й зенітники 25 бригади розпочали охорону аеропорту із початку квітня, ще до оголошення РНБО Антитерористичної операції. Десятки успішних військових операцій Збройних сил і добровольців відбулися в межах оборони ДАП, але свідчень про них вкрай мало.

Ми знаємо, що новий красивий термінал будували до проведення Україною футбольного чемпіонату

«Євро-2012», та небагато знаємо про старий термінал, якому було 83 роки, як його розстрошили. Старого терміналу більше немає. Аеропорту імені Сергія Прокоф'єва більше не існує, а на злітній смузі більше не сяде жоден літак — ані до столиці, ані чартер до Туреччини. Останній рейс відлетів із Донецького аеропорту 25 травня, а на світанку в офіційному твіттері Донецького аеропорту опубліковано пророчий твіт:

«ВНИМАНИЕ! С 7 часов аэропорт Донецк временно приостанавливает обслуживание рейсов. О возобновлении работы будет сообщено дополнительно».

Функціонування ДАП планували відновити 30 червня. Але не сталося...

СТАРИЙ ТЕРМІНАЛ. ІСТОРІЯ

Донецький аеропорт запустили в експлуатацію ще у «сталінські часи» — 1933 року. Будували його два роки (будівництво затверджено постановою Сталінської міської ради від 27 липня 1931 року). Під час Другої світової війни, у червні 1941 року Рада народних комісарів СРСР затвердила «Положення про Головне Управління ЦПФ (цивільного повітряного флоту) на военний час». Тоді весь особовий склад ЦПФ вважався мобілізованим до Червоної Армії. І лише після 1944 року Донецький аеропорт став здійснювати авіаперевезення пасажирів, вантажів та авіахімробіт.

У 1960—1970 роках в експлуатацію ввели літаки Ан-24, Ан-10, Іл-18. Тоді екіпажі льотного загону ПАНХ літали на допомогу сільськогосподарським областям Середньої Азії, Німеччини та ін.



Старий термінал. Фото visitdonbass.info

На початку 70-х, аеропорт перебудували (за проектом архітектора Володимира Спусканюка) а 1975 року в експлуатацію здали нову споруду аеровокзалу, що давало змогу приймати літаки майже усіх типів, які існували на той момент. Відтак у Донецькому аеропорту збільшилися обсяги пасажирських та вантажних перевезень.



До речі, що цікаво, саме архітектор Володимир Спусканюк, якому було вже за 80 років на момент російсько-української війни, спростував повідомлення російських ЗМІ про «підземні ходи-бункери, збудовані на випадок ядерної війни», які буцімто і дають змогу українським силам так довго і успішно боронити ДАП. «Це, — підтвердив тоді він, — звичайний цивільний аеропорт міжнародного класу».

Свого часу Спусканюк поділився із журналісткою «Радіо Свобода» Іриною Штогрін особливостями перебудови старого терміналу. У Донецьку архітектор працював 11 років і наприкінці його робота була пов'язана із реалізацією проєкту будівництва міжнародного авіаційного порту на місці чинного летовища.

«Мені доручили цю роботу, і я був дуже зацікавлений. Мабуть, тому, що був готовим до цієї роботи. Я їздив по цілому Радянському Союзу і дивився, які там були зроблені аеропорти. У той час будувався аеропорт у Ленінграді, також у Новосибірську. Але те, що ми зробили у ті часи, було досягненням. Це був перший в Україні аеропорт такого значення. Великий аеропорт. Бо всі наші обласні центри [України] мали примітив-

ні аеродроми, а це вже був хороший аеропорт міжнародного класу. Це була гордість шахтарів, працівників мартенівських печей, взагалі всіх трударів Донбасу. Це була рідкість для тодішніх союзних республік», — розповів Спусканюк журналістці¹. Донецький об'єднаний авіазагін у жовтні 1991-го став Донецьким авіапідприємством, а через рік на його базі силами підготовленого інженерно-технічного складу почали ремонтувати літаки Як-42 (авіазаводи до виконання таких ремонтних робіт були не готові) А ще за рік екіпажі авіапідприємства інтенсивно освоювали на ПС Як-42 міжнародні повітряні лінії. Лише за 10 років було прокладено повітряні траси до понад 4 десятків країн.

Уже з 1998 року Донецькому авіапідприємству дали іншу назву — Донецька державна авіакомпанія «Донбас — Східні авіалінії України». Навіть отримала грамоту від Міністерства транспорту України: за високі виробничі показники і забезпечення безпеки польотів. У 2002 році авіакомпанія взяла перше місце в обласному конкурсі щодо забезпечення охорони праці працівників авіакомпанії.

Та невдовзі аеропорт і авіакомпанію розділили: так утворилося Комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Донецьк». Це був 2003 рік. У такому вигляді аеропорт функціонував до 2010 року, коли стартувала підготовка уже побудови нового терміналу аеропорту і нової злітної смуги.

¹ Штогрін Ірина. Ніяких бункерів під Донецьким аеропортом немає — архітектор Спусканюк. *Радіо Свобода*. 2014. 12 жовтня. URL : <https://www.radiosvoboda.org/a/26633431.html>.

РІК 2012. ЧЕМПІОНАТ З ФУТБОЛУ

Ще до початку робіт над новим терміналом, який мав забезпечувати «Євро-2012», у 2007 році в Донецьку стартувало будівництво нової злітно-посадкової смуги. Вартість проекту реконструкції злітної смуги склала 972 млн грн, а загальна площа проведення робіт — 653 тис. м². Після реконструкції вона буде завдовжки чотири кілометри, шириною 75 метрів і товщиною в один метр (на це пішло 1,2 млн м³ бетону). А її площа — 259 тис. м². Урочисто злітно-посадкову смугу відкриють через чотири роки, у 2011-му: тоді на неї приземлиться, так само урочисто, український літак — вантажний АН-225 «Мрія». Один із проєктувальників Донецького аеропорту — **Віктор Засипкін** — пригадує, що була вимога: аеропорт має запрацювати не менш ніж за рік до початку футбольного чемпіонату.

Будівництво ж нового терміналу — семиповерхової будівлі з площею у 58 тис. м³ — розпочнеться навесні 2010-го. Влітку (а саме у серпні) 2010-го розпочалося будівництво диспетчерської вежі заввишки 51 метр.

Роботи тривали цілодобово, до них були залучені 1500 людей і 100 одиниць техніки. Понад 13 тисяч м³ бетону було використано на встановлення фундаментної плити (та 7400 м³ на каркас) та 1200 тонн арматури (на каркас 2600 тонн). Каркас терміналу завершили через рік, а фасад облицьовували склом і гранітними плитами зі спеціальною поверхнею, яка запобігає ковзанню.

«Пам'ятаю, що процес це був доволі довгий: було намальовано уже багато картинок, як новий термінал



Будівництво нового терміналу. *Фото avianews.com*

має виглядати, і це ще до того, як проєкт остаточно потрапив на розробку до нашої фірми, — згадує Віктор Засипкін. — Наша компанія змагалася з іншими щодо проєктування аеропорту і в мережі довгий час “гуляла” інформація, буцімто цей аеропорт спроектували хорвати. Тобто весь цей процес був дуже тривалим, мабуть, кілька років. Я ж приєднався до нього незадовго до старту будівництва. І моїм завданням було — розробити генплан. Головний архітектор проєкту намалював від руки, як воно має бути, а я вже промальовував і узгоджував деталі. Узагалі, я працював над площею і над паркінгом перед будівлею ДАП. Імовірно, це мав бути такий “хаб” між Європою та Азією. Але все ж аеропорт будувався до “Євро-2012”. До цього моменту треба було встигнути, адже Донецьк став одним із чотирьох міст України, які приймали цей чемпіонат. Борис Колесников, як тодішній віцепрем’єр, звісно приїздив і цікавився будівництвом оновленого аеропорту».

■
Оновлений до «Євро-2012» аеропорт (із триповерховим паркінгом на 600 автомобілів) офіційно відкрили 14 травня 2012 року, за місяць до старту чемпіонату. На урочистому відкритті був присутній і тодішній Президент Віктор Янукович. Того дня в аеропорту сів другий у світі за пасажиромісткістю літак Boeing-747. Тоді ж аеропорту присвоїли ім'я відомого композитора, уродженця Донеччини, Сергія Прокоф'єва.

Щодо паркінгу і центральної площі перед терміналом, Віктор Засипкін скромно каже, що він не мав особливих мистецьких рішень, в першу чергу, треба було вміститися у задані параметри і площу, а також розрахувати кількість паркомісць: «Я мав розраховувати на певну кількість автомобілів, які могли б розміститися там в час-пік і продумати зручність заїзду-виїзду звідти, оскільки 600 — це немало, їм треба якось зручно розставитися там і мати якийсь простір для маневру машин. В головах обох ГАБів (ГАБ — головний архітектор будівлі) розроблялося все, а я вже докладав зусиль на тому рівні, коли потрібно в деталях попрацювати над уже прийнятим і намальованим рішенням. Аеропорт, парковка і площа — вони мали бути якісними й зручними, мали бути поєднуваними за архітектурою і повністю відповідати нормам. Вони нормам відповідали».

До речі, стосовно норм, Віктор каже, що не тільки парковка повністю відповідала нормам, а й сам термінал, злітна. Вони будувалися на міжнародному рівні, за міжнародними стандартами.

«Неодноразово у соціальних мережах з'являлися коментарі, буцімто новий термінал — мало не суцільне

скло і сама будівля ненадійна. Але чи думали проєктувальники аеропорту в Донецьку до Євроб чемпіонату, що через 3-4 роки його обстрілюватиме артилерія і там відбудуватимуться танкові бої?»

Віктор Засипкін додає: «Звісно, щодо будівельної надійності могли б краще сказати конструктори і будівельники, але все було за нормами. Ну, приміром, скажу про паркінг: у мене були чіткі норми, який він має бути за шириною і довжиною, якщо він провітрюється з вулиці. І ГАП мені каже: розглядаємо як дві будівлі чи одну? Як щодо того, аби розглядати як одну, поєднану містком. Тобто, там, де перемагав здоровий глузд, ми робили якись речі доцільнішими. Те саме із терміналом: були вимоги, які порушувати не можна було в жодному разі і були опції, відкриті до змін і вдосконалень. І це робилося. І рішення ці приймали не за чиеюсь вказівкою вище, а людьми, які ґрунтовно підійшли до проєктування цього комплексу. Усі снігові й вітрові навантаження були враховані».

Пропускна здатність ДАП тепер була 3100 людей за годину (2500 пасажирів обслуговував власне новий термінал, 500 — старий після реконструкції та 100 — VIP-термінал). А обійшовся він у 6,97 мільярда гривень.

Аеропорт запрацював із новими силами і впродовж чемпіонату обслужив 2054 рейси, з яких 973 — по Україні та 1081 — закордонні. Пасажиропотік (включно із регулярними рейсами) на внутрішніх рейсах склав 30 тисяч 133 людини, а на міжнародних — 66 тисяч 411 людей.

Загальний пасажиропотік аеропорту «Донецьк» склав 96 тисяч 544 людини (включно із пасажирами

регулярних рейсів): Пекін, Мадрид, Лісабон, Варшава, Сингапур та інші. Такі дані перевищили середньодобові показники аеропорту у липні у шість разів. І це шалені цифри. Ба більше, за рік, який минув після проведення «Євро-2012», ДАП обслужив 19 тисяч 739 рейсів, а це на 18,7 % більше, аніж за попередній звітний період.

«Термінал будувався одразу як великий аеропорт на заміну дуже маленькому старому, бо він був дійсно маленький. Та й зрештою, він був потрібен за нормами, адже мав пропустити таку кількість літаків і людей, яку потребує проведення Євро-2012. Такого, щоб там щось урізали з проєкту я не пам'ятаю.

Так, проєкт кілька разів перероблявся у схемах, як усередині все має взаємодіяти, але з фінансуванням все тоді було більш менш стабільно. Це був іміджевий проєкт, тому я не пам'ятаю кардинальних рішень влади, яка б десь скоротила кошторис на ДАП», — ділиться епізодами із підготовки й будівництва нового терміналу Віктор Засипкін.



Новий термінал. Фото Мінінфраструктури

Донецький аеропорт увійшов у трійку лідерів у нашій країні по пасажиропотоку. Його розширення планували продовжувати, побудувавши ще два термінали (старий термінал планували знести), що збільшило би пасажиропотік ще на 30 %. Далі мав «вирости» надсучасний виставковий центр, мультимедіацентр та бізнес-містечка. Але... війна.

«Сам термінал був доволі великий і рішень там приймати слід було щодня багато... І ці рішення згодом знову змінювалися, щось перероблялося, вдосконалювалося, знову узгоджувалося. Колись ми навіть



Диспетчерська вежа нового терміналу. Фото Б. Колесникова (з відкритих джерел)



Новий термінал всередині. Фото Б. Колесникова (з відкритих джерел)

жартували, що розробили два аеропорти: бо дещо змінювалося уже навіть під час будівництва і ми мали розуміти, як це і на тому етапі виправити. Взагалі, за цей час, що я працював у цій компанії, це було найбільше, що ми проєктували і що будувалося. Це навіть не го- тель, це великий і відповідальний проєкт.

Коли аеропорт добудували, я ще кілька разів був у ньому: фотографував, аналізував, приглядався і мені було приємно дивитися на свою роботу... Але коли почалися бої в аеропорту, я намагався не стежити саме за ДАП. Так, мені було прикро і шкода. Так і зараз, мені емоційно боляче бачити руїни. Мабуть, тому я долучився до ініціативи і змодельював мініатюру аеропорту, аби можна було побачити його зсередини тим, хто не встиг. Отут і знадобилися ті фото, які свого часу я зробив. Цей



Новий термінал в дії. Фото Б. Колесникова (з відкритих джерел)

проект показували в “Ізоляції” уже в Києві — відтворення пам’яті. І от я зробив віарт — коли можна було одягнути окуляри і побачити, яким був ДАП всередині до того як його знищили. Тоді кілька художників показували свої рефлексії на те, що сталося і свою пам’ять про свої міста, рідні місця. То була збірна виставка кількох художників», — ділиться проєктувальник ДАП Віктор.

ЗМІСТ

ДОНЕЦЬКИЙ АЕРОПОРТ. ПОЧАТОК 3

СТАРИЙ ТЕРМІНАЛ. ІСТОРІЯ 7

РІК 2012. ЧЕМПІОНАТ З ФУТБОЛУ 10

ПЕРЕДУМОВИ БОЇВ ЗА АЕРОПОРТ 18

ПЕРШИЙ БІЙ ЗА АЕРОПОРТ 36

ЛІТО 2014 101

ПРИБУТТЯ В АЕРОПОРТ 72 ОМБР 103

ПЕРШИЙ БІЙ І ПЕРШІ ВТРАТИ ЗСУ В ДАП 119

БІЙ 14 ЛИПНЯ. РОЗБИТИЙ ЕКІПАЖ ЗУ 129

ЗВІЛЬНЕННЯ ПІСКІВ І ПРОРИВ У ДАП 93 БРИГАДИ 133

СПЕКОТНИЙ СЕРПЕНЬ 148

МІНСЬКІ УГОДИ. ЗАГОСТРЕННЯ 155

МІНСЬКІ ДОМОВЛЕНОСТІ 157

ПРИСЯГА В ДАП 164

ЗАСІДКА І НАРОСТАННЯ НАПРУГИ В ДАП 169

БІЙ НА «ЄНОТІ»	177
ЗНАКОВИЙ ТАНКОВИЙ БІЙ 28 ВЕРЕСНЯ	191
БЛОГЕРИ І ВОЛОНТЕРИ ПРО ДАП	199
ЖОВТЕНЬ 2014-ГО. НОВІ ШТУРМИ	204
«БОГИ ВІЙНИ» ПРИКРИВАЛИ ДАП	238
ВІДВАЖНІ МІСЦЕВІ ПАРТИЗАНИ-КОРИГУВАЛЬНИКИ	248
ПРАПОР НАД ТЕРМІНАЛОМ	255
ПЕКЕЛЬНИЙ ЛИСТОПАД. ВТРАТА СТАРОГО ТЕРМІНАЛУ	262

ЗИМА. ЗНИЩЕННЯ ТЕРМІНАЛІВ 291

ГРУДЕНЬ. НЕОДНОЗНАЧНИЙ БЛОК-ПОСТ	293
СУМНОЗВІСНІ РОТАЦІЇ В ДОНЕЦЬКИЙ АЕРОПОРТ	303
СІЧНЕВІ БОЇ ЗА ДАП	323
ШТУРМ «ДОМУ З ХРЕСТОМ» (МОНАСТИРЯ)	345
БЕЗСТРАШНІ ВОДІЇ. ІСТОРІЯ «БІЗОНА»	363
КАПЕЛАН — ПОМІЧНИК «ПСИХА»	372
ПІДРИВИ ТЕРМІНАЛІВ	379
ЩОДЕННИК «ВЕСЕЛОГО»	392