**03-270 ГАЗ-24-02 "Волга" "Эскорт" 4х2 5-дверный заднеприводный универсал для сопровождения движения самолетов по аэродрому, мест 5, полный вес 2.04 тн, ГАЗ-24Д 95 лс, 140 км/час, 39 экз., завод №408 МГА г. Москва, 1974-85 г.**



Изготовитель: Опытный завод №408 ГА Министерства гражданской авиации СССР.

*Из статьи К. Андреева и Дм. Гладкого, АНС №21.*

В крупных аэропортах взлетно-посадочных полос, как правило, одна-две, реже — больше. Ни при взлете, ни при посадке самолет не может на ней задерживаться, поскольку нужно как можно скорее освободить полосу для следующего борта. При этом перронов (мест посадки-высадки пассажиров, стоянки и обслуживания самолетов) может быть несколько. На какой из них отправить тот или иной борт, определяет диспетчер руления. Для эффективного и безопасного перемещения авиалайнера с взлетно-посадочной полосы (ВПП) на перрон или с перрона на ВПП существует система рулежных дорожек — порой весьма сложная. Да и маршрут движения самолета по перрону, площадь которого измеряется тысячами квадратных метров, а количество стоянок — сотнями, сам по себе достаточно тяжел. Кроме того, пассажирские лайнеры на земле достаточно неповоротливы, а обзорность из кабин экипажа оставляет желать лучшего, поэтому для встречи и сопровождения воздушных судов (ВС) в аэропортах используют специальные легковые автомобили «Эскорт», оснащенные аппаратурой, обеспечивающей устойчивую связь и с диспетчерскими службами аэропорта, и с сопровождаемым бортом. Для быстрого визуального распознавания на крыше таких автомобилей устанавливается большое световое табло с надписью «Follow mе/Следуйте за мной». В случаях, когда оперативная обстановка не позволяет диспетчеру руления вывести борт с перрона на ВПП или проводить с ВПП на перрон одними лишь командами по радио, на помощь приходят мобильные пункты сопровождения самолетов. Водители этих машин прекрасно ориентируются в дорожной инфраструктуре аэропорта. Автомобиль пристраивается перед самолетом и, руководствуясь указаниями диспетчера, движется по намеченному маршруту. Пилоту самолета остается лишь следовать за проводником.

Введенный в 1964 году в строй новый аэровокзальный комплекс «Шереметьево-1» был рассчитан на обслуживание регулярных авиарейсов, осуществляемых зарубежными авиакомпаниями. К этому времени аэропорт регулярно принимал самолеты 18 зарубежных авиакомпаний. Работа многочисленных служб аэропорта была организована по международным стандартам. Так, для встречи и сопровождения самолетов создали специальный автомобиль на базе ГАЗ-22 «Волга», который выполнял возложенные на него обязанности многие годы. Там же эксплуатировался и автомобиль-эскорт наземной службы аэропорта на базе ГАЗ М-21Л 1962-65 годов выпуска. Его раскраска позже перекочевала на ГАЗ-24-02 «Эскорт». По примеру «Шереметьево-1» подобными автомобилями со временем стали обзаводиться и другие аэропорты страны (в Киеве и Ленинград е), обслуживающие международные рейсы.

Потребность Гражданской авиации в таких автомобилях исчерпывалась единицами, поэтому об их централизованном серийном выпуске никто не задумывался. Тем более что с 1969 года на московском опытном заводе №408 ГА был освоен выпуск схожих по назначению передвижных пунктов руководителя полетов ППРП-67 на базе автомобилей УАЗ-452.Передвижные пункты оснащались всеми видами связи и сигнализации, позволяющими руководителю полетов выполнять свои функции с любой точки аэродромного поля, а в случае необходимости - сопровождать воздушное судно к месту стоянки.

Потребность в новом специализированном автомобиле «Эскорт» возникла неожиданно. В мае 1974 года при организации визита Президента США Ричарда Никсона в Минск понадобился автомобиль, соответствующий встрече борта №l. Задание создать такую машину получил опытный завод №408ГА, имевший опыт проектирования и изготовления подобной техники.

В отличие от передвижных пунктов руководителя полетов, новый автомобиль «Эскорт» не стали оснащать радиостанцией, работающей на канале связи с наземными службами, - машине сопровождения бортов это было ни к чему. Зато оставили две других радиостанции: «Пальму», работающую на фиксированных каналах двухсторонней радиотелефонной связи, и ультракоротковолновую приемо-передающую радиостанцию Р-860. Это оснащение позволяло экипажу «Эскорта» поддерживать постоянную радиосвязь с диспетчерскими службами аэропорта и радиотелефонную связь с ВС, находящимися в воздухе и на земле.

Так как окраска автомобилей типа «Эскорт» никак не регламентировалась стандартами, новый автомобиль получил необычный и в то же время весьма приметный внешний вид. Чтобы машина легко распознавалась среди другого внутри аэропортовского транспорта, имевшего на тот момент преимущественно желтую окраску, для автомобиля-проводника выбрали сочетание красного и коричневого. При этом все поверхности машины, просматриваемые с высоты кабины пилотов, были темно-красными. Сверху на машину установили большое световое табло с надписью на английском языке «Follow mе». Ниже, на стекле подъемной двери, эта надпись была продублирована по-русски — «Следуйте за мной».

В Советском союзе на всей территории страны действовала единая национальная авиакомпания «Аэрофлот». Соответственно, все сервисные службы аэропортов имели символику этой авиакомпании. Не стали исключением автомобили типа «Эскорт», на боковинах которых наносился логотип «Аэрофлота».

С увеличением количества международных рейсов и плановым обновлением техники в осуществляющих такие рейсы советских аэропортах новый автомобиль «Эскорт» на базе ГАЗ-24-02 получал все большее распространение. В течение нескольких лет было выпущено 39 таких машин. При этом для большинства аэропортов страны продолжался серийный выпуск автомобилей ППРП-67 на базе УАЗиков, объем производства которых превышал «Эскорты» в несколько раз.

В середине 80-х годов автомобили «Эскорт» начали изготавливать на базе легкового автомобиля ВАЗ-2104 («Эскорт-2104») и на базе автомобиля ВАЗ-2108 («Эскорт-2108»), В это же время (1986-1987 годы) были закончены приемочные испытания новых подвижных пунктов руководителя полетов «Уран-469» на базе УАЗ-469 (УАЗ-31512) и «Уран-452» на базе УАЗ-452 (УАЗ-3741).

В начале 90-х в Москве на заводе №408 были созданы автомобиле руководителя полетов «Уран-21213» и автомобиль сопровождена «Эскорт-21213» на базе ВАЗ-21213 «Нива», а также автомобиль «Эскорт-2141» на базе «Москивча-2141».

С середины 90-х спецоборудование машин-проводников освободилось от строгой привязки к базовому шасси. Теперь подвижной пункт руководителя полетов «Уран» или автомобиль сопровождения типа «Эскорт» могли быть выполнены на базе любого легкового автомобиля отечественного или зарубежного производства.