

Гидропорт Иркутский

Сибирь всегда занимала видное место в российском воздухоплавании. А история полярной гидроавиации вообще неразрывно связана с Иркутском.

С водной глади Ангары из гидропорта нашего города поднимались самолеты, уходившие на Крайний Север. Отважные летчики отсюда прокладывали маршрут транссибирского воздушного пути с выходом на дальневосточные и полярные морские побережья, проводили аэросъемку будущей трассы БАМа, осваивали внутренние воздушные линии. Летчиков тогда было не так уж много — жители области знали их не только по фамилиям, но и по именам.

Авиационный причал на Ангаре

Первая в Советском Союзе гидроавиационная служба действовала на линии Иркутск — Бодайбо и Иркутск — Якутск с 1928 по 1941 год. Если на пароходе до Бодайбо от Иркутска тогда добирались за две недели, а до Якутска за 20—25 суток, то самолет с ночевками преодолевал расстояние до Бодайбо за 30 часов, а до Якутска — за 56. Первый полет в Якутск и зимний перелет в Бодайбо совершил легендарный летчик Отто Кальвица.

Иркутский гидропорт находился в районе устья Ушаковки у Знаменского монастыря. Место было выбрано исключительно удобное: до железнодорожных путей всего полтора километра, до городской пристани — 300 метров. Там же вплоть до 1953 года размещались ангар на восемь самолетов и ремонтные мастерские на два самолета. Воздушную линию обслуживало общество "Добролет", использовавшее главным образом иностранные летательные аппараты. С середины 30-х годов прошлого столетия летчики стали летать на отечественных самолетах.

Иркутский гидропорт обслуживал специальный 11-й гидроотряд, имевший 22 самолета. За каждым самолетом закреплялись техник и моторист. Всего здесь работало более 100 человек. На берегу Ангары, у стен монастыря, было устроено четыре причала, куда подходили воздушные суда. На противоположном Дьячем острове находилось еще около 18 гидросамолетов.

Здание монастыря использовалось для нужд авиаотряда. В самой Знаменской церкви размещались штаб гидроотряда, столовая, кабинеты командира отряда и замполита, бухгалтерия, радиостанция, метеостанция. В двухэтажном каменном здании, где теперь находится управление епархии, было общежитие для обслуживающего персонала.

Гидропорт действовал с мая по октябрь. От ангара к протоке вели бетонные дорожки для спуска гидросамолетов на воду. Гидросамолеты садились и взлетали с реки. Разбегались всегда против ветра. Зимой их ставили на лыжи, а взлетной полосой становился лед. В некоторых случаях прикрепляли колеса и отправляли в полет с сухопутного аэродрома, который находился в трех километрах, в поселке Боково (ныне предместье Жилкино).

Основным типом самолета в это время стал пассажирский ПС-7, он же Р-6 и АНТ-7 конструкции Андрея Туполева. Это металлический моноплан, рассчитанный на 8—10 пассажиров. Он был оснащен двумя отечественными двигателями мощностью по 500 л. с. Впереди располагались кабины летчика и бортмеханика, отдельно от них в небольшом салоне размещались пассажиры. Самолеты поднимались в воздух только при хорошей погоде, со скоростью 170—180 км/час.

Бамовская эскадрилья

Из книги Сергея Богатко "Разведчики путей сообщения":

"В августовское утро 1937 года на акватории Иркутского гидропорта сделали посадку пять новеньких летающих лодок МП-1-"бис", сконструированных Георгием Бериевым. Они прилетели из Таганрога, прямо с авиационного завода. Основная особенность этих "бисов" заключалась в том, что с них можно было

производить аэрофотосъемку. Лодки предназначались для изысканий трассы БАМа, где их ждали с нетерпением. Самый труднодоступный горно-таежный участок от Тынды до Нижнеангарска оставался практически белым пятном, а без подробных карт невозможно было начинать там строительство железной дороги. Правительство все жестче требовало ускорить темп работ. Над амурской границей сгущались тучи, вооруженные провокации японской военщины следовали одна за другой".

На трассе работали тысячи узников ГУЛАГа, десятки изыскательских партий и строительных организаций. Для их поддержки наркомат путей сообщения поначалу арендовал самолеты в самых разных организациях. Но масштаб работ был так велик, что железнодорожники решили создать собственную авиагруппу.

Сухопутных аэродромов на трассе БАМа не существовало. Была развернута сеть гидропортов. Центральную авиабазу организовали на берегу Ангары в Иркутске. Основной гидропорт западного участка БАМа находился в устье реки Верхней Ангары, вблизи Нижнеангарска. Дальше на восток простирались дикие, необжитые места. Поиск подходящих акваторий шел по всей трассе. Первые посадки на незнакомые речные плесы и горные озера были сопряжены с большим риском. А дальше начиналась тяжелая работа: расчистка бассейна, строительство причалов и гидроспусков для извлечения гидропланов на сушу для осмотра и ремонта.

Вскоре гидропорты были построены в селе Братском на Ангаре, на озере Иркана, в поселке Неляты на реке Витим и самый труднодоступный — у крошечного таежного поселка Среднеолекинска. На восточном плече трассы действовали гидропорты в Совгавани, Комсомольске-на-Амуре, в поселке Норский Склад на реке Селемдже и близ города Зеи. Это были более надежные точки, поскольку находились на транспортных магистралях — судоходных реках, в морской бухте, а в Комсомольск уже пошли первые поезда.

В сентябре 1937 года таганрогские лодки поступили в распоряжение экспедиции. Самолеты получили бортовые знаки с индексом Ж, что означало — железнодорожный.

В распоряжении Желдорпроекта перед войной насчитывалось 27 самолетов, в том числе туполевские двухмоторные Г-1 (АНТ-4), легкие связные Ш-2 (конструктор Борис Шавров) и ряд других. Непосредственно аэросъемку производили с таганрогских гидросамолетов, поскольку они обладали хорошей устойчивостью в полете — решающим качеством для тогдашней фототехники. На трассу БАМа были направлены лучшие летчики и штурманы.

Работали исключительно интенсивно, чтобы ни один час, ни одна минута летно-съемочной погоды не были упущены. Летний сезон в зоне БАМа исчисляется неделями. Каждый погожий день в экспедиции встречали с нескрываемой радостью — значит, самолеты сегодня вылетят на аэросъемку. Крылатые лодки с утра уходили по маршрутам. Если же погода для съемки не годилась, но все же летать было можно, экипажи занимались перевозкой людей и грузов по участкам.

Весь добытый аэрофотосъемочный материал на месте обрабатывали в полевой лаборатории, которая располагалась на берегу в длинной черной палатке из особо плотного брезента. Здесь же фотограмметристы монтировали снимки, упаковывали их в ящики и отправляли гидросамолетами на материк — в Иркутск и далее поездом в Москву.

Авиакатастрофа на Байкале

Условия, в которых работали разведчики трассы БАМа, сегодня кажутся невероятными. Самолеты летали над горами в зонах магнитной аномалии, практически без полетных карт, зачастую не имея даже отметок высоты перевалов, без радиомаяков, при очень редкой сети метеонаблюдений, при скверной радиосвязи, на низкосортном горючем. Случалось, летали ночью без специального оборудования, совершали посадки в туман и в темное время суток.

Осенью 1940 года лодка Ж-7 молодого летчика Евгения Ефимова, попав на подходе к Байкалу в густой снегопад, зацепилась за сосну и упала в бухту. Летчик и пассажиры — профессор Орябинский и жена начальника авиабазы Каплан с пятилетним мальчиком — погибли. Чудом спасся только бортмеханик Николай Филатов. На второй день его, плававшего на обломках самолета, подобрала рыбаки. Нога у механика была сломана в двух местах.

Водолазам удалось поднять со дна бухты драгоценные пленки. Несколько дней их разматывали по берегу, протирали и сушили. Сохранилось письмо бывшего бортмеханика бамовской авиагруппы Алексея Ковалева — друга погибшего Евгения Ефимова: "Я нашел полусферический камень и выбил на нем зубилом: "Ефимов. Орябинский. Каплан". Это на мысе, в кустах, метрах в 30—40 от берега, если двигаться с севера, при повороте в бухту Фролиху".

Спасение Знаменской церкви

Иркутский гидропорт просуществовал на территории монастыря до 1941 года и мог стать причиной гибели памятника архитектуры XVIII века — Знаменской церкви. В "Иркутской летописи" Юрия Колмакова сообщается, что одним из первых на плачевное от соседства с гидропортом состояние культового сооружения обратил внимание местный писатель Исаак Гольдберг.

В статье, опубликованной в областной газете в 1935 году, он поднял вопрос о безобразном отношении к могилам декабристов и жены декабриста Екатерины Трубецкой на монастырском кладбище. При попустительстве Управления гражданского воздушного флота (ГВФ), который являлся владельцем, энтузиасты Сибутилия содрали с памятников все металлические украшения, сняли литые чугунные ограды, сделанные по заказу декабристов в Петровском Заводе, уничтожили могилы декабристов Петра Муханова и Владимира Бечаснова, серьезно повредили памятник декабристу Николаю Панову и Колумбу российскому — Григорию Шелихову.

Однако на этом люди из Управления ГВФ не собирались останавливаться. В том же 1935 году они направили ходатайство в Иркутский городской совет о разрешении на снос Знаменской церкви, которая, по их мнению, мешала полетам и генеральной планировке гидропорта. Только вмешательство известного археолога Алексея Окладникова и его обоснование исторической значимости храмового комплекса предотвратили гибель этого замечательного сооружения.

После начала Великой Отечественной войны гидропорт закрыли. Самолеты и летчики отправились воевать на фронт. Большая часть из них геройски погибла, от иных и могил не осталось. Среди известных — командир 11-го гидроотряда Алексей Лаптев и летчик гидроотряда Сергей Асямов, удостоенный звания Героя Советского Союза.

Автор: Павел Мигалев © Копейка ИСТОРИЯ , 👁 3644 19.03.2006, 13:15 📄 225

URL: <https://babr24.com/?ADE=28578> Bytes: 9620 / 9592 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)