

История развития авиации в Остяко-Вогульске
(Ханты-Мансийске)
Ниязова Алина Олеговна
г. Ханты-Мансийск
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
«Средняя общеобразовательная школа № 2», 11 класс

Введение

Чтобы идти вперед, чаще оглядывайтесь назад,
Ибо вы забудете, откуда вы вышли,
И куда вам нужно идти.

Леонид Андреев

Об истории Ханты-Мансийска, известно, кажется, почти все. Изданы книги, фотоальбомы, написаны песни, сняты фильмы. Но в канун юбилея города в газете «Самарово-Ханты-Мансийск» между местными краеведами возник спор: сколько же на самом деле лет нашему городу? Одни считают, что события 435-летней давности описываются еще в «Летописи сибирской краткой Кунгурской», а в 1637 году был основан Самаровский ям, другие утверждают, что еще в 1582 году в наши места пришли казаки Ермака.

Поэтому в год 435-летия города хочется приоткрыть завесу тайны и рассказать о его малоизвестной странице: о первопроходцах воздушных трасс, их вкладе в историю становления авиации в Самарово – Остяко-Вогульске – Ханты-Мансийске.

В ходе работы мы выяснили, что прежде чем были проложены воздушные линии над Самарово, произошло много различных трагедий, связанных с авиакатастрофами и репрессиями участников этих событий. К примеру, только в 1936 году произошло 27 авиационных происшествий.

Прочитав об этом, захотелось узнать подробнее, с чего все начиналось? Где находился гидропорт в Самарово, какими были первые авиаторы, каких марок были первые самолеты?

Первоначальные сведения по теме моего исследования я получила из статей Андрея Рябова: «Первая «ласточка» в небе Югры» и «Небесные жертвы» из его книги «Сибирская косточка». Архивные документы и краеведческая литература, воспоминания очевидцев и периодические издания дополнили мое представление по этому вопросу.

Оказывается, постепенно и медленно шло развитие авиации в городе, связано оно было с авиакатастрофами, несовершенной техникой, отсутствием точных метеопрогнозов и слабой материальной базой аэродромов.

В Государственном архиве Югры, в фонде 32 «Гидропорт Остяко-Вогульска», имеются документы, содержащие обвинение в адрес Хрущева Л.Г., протоколы, справки, постановления по поводу аварии самолета «Остяко-Вогульский комсомолец», газетные публикации.

Анкетный опрос 105 школьников и учителей показал их неосведомленность по этому вопросу, практически никто не слышал о местонахождении бывшего гидропорта, тем более об авариях и авиакатастрофах, первых летчиках и все это еще больше убедило меня в правильном выборе темы для исследования. Одной из причин незнания является то, что сейчас в нашем городе много приезжих людей, которые, конечно же, не знают его истории, а ровесники не очень-то интересуются историческим прошлым города.

Вторая причина: данному вопросу в учебнике «История ХМАО с древности и до наших дней» отводится всего несколько строк. Причем, сведения представлены очень скупые и неполно раскрывающие трудности, связанные со становлением авиации, только архивные документы свидетельствуют о различных трудностях и происшествиях. Поэтому мы считаем, что в учебник нужно включить интересные и достоверные архивные материалы.

Цель данного исследования: выявление достоверных сведений и фактов участия наших земляков в становлении авиации города.

В ходе работы нам необходимо было решить следующие **задачи**:

- 1) провести анкетный опрос респондентов;
- 2) познакомиться с архивными документами и краеведческой литературой;
- 3) систематизировать полученный материал по главам;
- 4) привлечь внимание к малоизвестной странице истории города;
- 5) познакомить учащихся школы и общественность с полученными материалами.

Объект исследования: деятельность сотрудников гидропорта Самарово.

Источниками материала послужили архивные документы, краеведческая литература, газета «Сталинская трибуна», книга Андрея Рябова «Сибирская косточка».

Методы, используемые в исследовании: анкетный опрос, изучение архивных документов и краеведческой литературы (книжные и периодические издания), теоретический анализ и систематизация полученных материалов.

Практическая значимость работы: результаты исследования могут быть использованы на уроках истории, факультативных занятиях; материалы также будут полезны всем, кто интересуется историей родного города.

Глава 1. История открытия гидропорта в Самарово

Обратившись к краеведческой литературе, я узнала, что еще в далеком прошлом, а именно 12 июня 1912 года, летчик Александр Васильев сделал несколько демонстрационных кругов над Тюменью на аэроплане «Блерио». Тюменская «Сибирская торговая газета» писала тогда об этом событии: «...четвертый круг, плавный поворот к трибуне: мотор выключен, винт замедляет ход, и аэроплан красиво опускается на землю. Аплодисменты и крики «браво» звучат отовсюду... Небольшой антракт, и вот второй взлет на фоне темнеющего неба. Еще выше метров на 300-400 поднимается уверенный в себе авиатор и описывает в вышине грандиозную восьмерку. На мгновение побывав мечтой в небесах, зрители опускаются на землю. И плетутся по улицам в знакомую пыль, грязь, суету и мелкоту обывательских делишек» [1]. Так начиналось развитие авиации в Тюменском крае. А как же все происходило у нас?

В мае 1931 года с Севера в Тобольск вернулась экспедиция Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота. Инженер Виноградов, помощник начальника экспедиции, остановился в Тобольске, чтобы составить «Предварительный проект воздушной линии Тобольск – Обдорск»: в пути самолет должен быть 7 часов 15 минут, а если с остановками, то 9 часов 15 минут. Планировалось по трассе к Салехарду устроить площадки на случай вынужденной посадки самолетов из-за технических или метеорологических причин. Такие площадки должны были располагаться одна от другой на расстоянии от 60 до 80 километров, нужно было только место для стоянки и причала самолета.

Учитывая природно-климатические условия, предполагалось, что самолеты будут летать девять месяцев в году с частотой движения три рейса в декаду. На линии должны были работать три рейсовых самолета и один находиться в резерве. Одномоторный гидроплан мог взять на борт только трех человек.

Уже в августе этот проект был поддержан оргбюро во главе с Яковом Матвеевичем Розниным, в прошлом первым председателем окружного исполкома. В протоколе заседания оргбюро от 17 ноября 1931 года, находившемся в архиве, было написано: «Принять к сведению заявление начальника экспедиции Воздушного флота Павлова о проведении двух туземных курсов – практикумов по подготовке работников аэродромов: в Самарово – на 13 человек, Березово – на 7 человек за счет Гражданского воздушного флота». Доказательством этого служит еще один архивный документ: «В обеспечение успешного комплектования курсантами-туземцами предложить Самаровскому и Сургутскому райисполкомам своевременно озаботиться подбором соответствующих

кандидатов и по мере надобности командировать их в распоряжение аэродромов Гражданского воздухофлота».

Власти округа при его огромных расстояниях мечтали в собственном самолете, предназначенном для «связи с районами, для скорейшей переброски материальной помощи рыбакам, охотникам, лесорубам», как сказано в архивном документе. «...Постоянное воздушное сообщение внесет новую культурную струю и будет содействовать быстрейшему переустройству северного хозяйства. Отсутствие путей сообщения по Самаровскому району весной на 45-50 дней, осенью – на 45-50 дней совершенно прекращается связь, что чрезвычайно отражается на культурной работе района...». А затем приводится сумма расходов на переброску работников, почты, пушнины, медикаментов и прочего.

8 августа 1934 года в Остяко-Вогульске отмечался Всесоюзный День авиации. Вот как об этом пишет газета «Сталинская трибуна»: «Во Всесоюзный День авиации в Остяко-Вогульске проведено массовое гуляние, в котором приняло участие большинство трудящихся города. Самолет АП-532 совершил несколько круговых полетов. В первый полет самолета были взяты на борт лучший пионер-авиамоделист Жилин Шура и комсомолец ханты, ударник учебы военно-технического экзамена и лучший стрелок из мелкокалиберной винтовки Пушкин...Всего за день летали 16 человек – передовых ударников нашего округа...» [Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Фонд 32. Опись 1. Дело 7. Лист 119 об.].

В 1934 году организовалось Западно-Сибирское территориальное управление ГВФ, в его подчинение вошли все аэропорты Приобья.

Молодой столице округа требовалась связь с внешним миром, поэтому 19 декабря 1935 года была открыта авиатрасса Тюмень – Остяко-Вогульск, а также Самарово – Сургут, в 1939 году – Самарово – Ларьяк и Самарово – Нахрачи.

Аэропортом в то время руководил Николай Щербак. Ответственный инструктор политуправления Главного управления Северного морского пути Якубович дал заключение об аэропорте Самарово как лучшем порте всей линии. Летом летали здесь на гидросамолетах МПР-1 и 2, а зимой – на ТБ-1.

Между Самарово и поселком Рыбным был образован гидропорт, называвшийся «аэропорт Самарово» и начавший действовать в 1935 году, а в пяти километрах от него строился уже центр – Остяко-Вогульск.

К слову, в 1980-х годах надобность в гидроавиации отпала, поэтому бипланы поставили на колеса, а гидропорт закрыли.

Работая с архивными документами, мы наткнулись на короткое сообщение в одном из январских номеров окружной газеты «Сталинская трибуна» за 1935 год: «В Остяко-Вогульском аэропорту впервые приземлился самолет АИР-6, управляемый полярным летчиком Николаем Целибеевым. Его полет от Тобольска до Самарово продолжался 2 часа 17 минут».

Действительно, полярный летчик, начальник Управления воздушной линии Тобольск – Обдорск (ныне Салехард), Н.И. Целибеев, бортмеханик Коровин, на самолете АИР-6, в конце 1934 года, совершили полет с посадкой в Остяко-Вогульске. Несмотря на то, что уже существовал Самаровский аэропорт Главного Управления Северного Морского пути, полет был произведен с целью подготовки к открытию северных трасс вдоль рек Обь и Иртыш.

Глава 2. Драма самолета «Остяко-Вогульский комсомолец»

В архиве Югры имеются подробные документы, проливающие свет на приобретение, аварию самолета «Остяко-Вогульский комсомолец», затем расследованием этой аварии.

В августе 1935 года округ приобрел самолет за 25 тысяч рублей, собранных молодежью. В Остяко-Вогульске он появился в начале лета 1936 года.

В выписке из протокола № 74 от 10 июня 1936 года заседания Президиума Остяко-Вогульского окружкома говорится о приемке самолета «Остяко-Вогульский комсомолец»:

- «...принять самолет и сдать по его акту под ответственность тов. Хрущева»;
- «...оборудовать помещение для хранения самолета...».

Согласно трудовому договору, который Хрущев подписал с окрисполкомом, он должен был отработать в округе с 1 апреля 1936 года по 1 апреля 1938 года. Окрисполком же предоставлял ему «квартиру, отопление и подвозку дров за свой счет», а также «механика и моториста для обслуживания самолета».

Но у Хрущева не оказалось пилотского свидетельства, поэтому ему рекомендовано было пройти классификационную комиссию, которая должна присвоить соответствующий класс пилота.

Вслед за этим начальник Главной Инспекции ГВФ Малиновский пишет резолюцию о приобретении самолета СП для связи округа с районами.

В объяснительной записке на имя председателя окрисполкома Хрущев написал: «С теми документами, которые у меня в руках, по трассе нельзя летать до тех пор, пока не придет из Москвы пилотское удостоверение. Прошу откомандировать меня временно в распоряжение рыбтреста. 25 июля 1936 года».

Выписка из протокола №30 от 19 августа 1936 года заседания квалификационной комиссии Московского Управления ГВФ сообщает, что Леонид Григорьевич еще в 1931 году окончил Одесскую школу военных пилотов с присвоением ему звания «пилота 4 класса». Общий налет у него составлял 906 часов, из них 60 часов – слепые полеты, 43 часа – ночные. Материальную часть самолета и мотора, наставления летной и аэродромной службы Хрущев сдал на «четыре», аэронавигацию – на «пять». Ему было присвоено звание пилота третьего класса.

Получив свидетельство, пилот, пока решались вопросы, связанные с обслуживанием самолета, поставкой авиабензина, на дальние полеты не рассчитывал.

Но с 21 по 23 сентября 1936 года в Остяко-Вогульске проходил окружной съезд советов, на 24 сентября была назначена партконференция. А в это время в селе Самарово на берегу Иртыша стоял самолет «У-2» «Остяко-Вогульский комсомолец». После заседаний самые смелые делегаты поднимались на борт, и пилот Леонид Хрущев делал круг над Самаровской горой и новым поселком Остяко-Вогульск. Внизу были видны контуры будущих улиц города, прорубленных прямо в тайге.

Вскоре произошло непредвиденное. К вечеру 24 сентября погода испортилась, усилился ветер. В 23 часа Хрущев проверил самолет, и, чтобы машину не сломало ветром, он вбил в землю три кола, привязав к ним хвост и обе плоскости самолета. Но через два часа началась сильная буря, и порывом ветра вырвало кол, который крепил правую плоскость, самолет перевернулся и встал вверх колесами.

А уже утром 25 сентября работала комиссия.

К счастью, мотор оказался неповрежденным, об этом отмечено в Акте от 25 сентября 1936 года, но общие убытки составили свыше 17 тысяч рублей.

Подробные обстоятельства дела описаны в Обвинительном заключении по делу №38 по обвинению Хрущева Л.Г. по статье 193-17п. Уголовного кодекса, подписанном старшим следователем Мосиным.

После такой аварии взлететь самостоятельно «Остяко-Вогульский комсомолец», конечно же, уже не смог. Приказ № 109 от 25 сентября 1936 года предписывал «летчику Хрущеву по окончании работы комиссии немедленно самолет и все части машины по описи сдать на склад Окрисполкома под расписку завхоза».

Через несколько дней его разобрали, погрузили в ящики и с последним пароходом отправили в Омск в авиаремонтные мастерские. А Хрущевым занялась окружная прокуратура, вину полностью возложили на него. В январе 1937 года он должен был ехать в командировку в Омск, чтобы перегнать отремонтированный самолет в Остяко-Вогульск.

Из Постановления Президиума Окружкома от 3 января 1937 года следует, что была утверждена смета на доставку самолета в сумме 2762 рубля.

В архиве Югры сохранился документ с резолюцией председателя окрисполкома Кошелева: «Хрущеву сейчас доверить самолет нельзя. Переговорите с «Авиаарктикой» (начальник Кливе здесь), чтобы он принял самолет на временное хранение».

К сожалению, не удалось узнать дальнейшую судьбу пилота и его самолета. Возможно, состоялся суд и Хрущев был осужден, а самолет после ремонта послужил округу, если только его не обменяли на другую машину.

В архиве хранится документ, подтверждающий, что руководство округа осенью 1936 года, уже после аварии, обращалось в аэроклубы Тюмени и города Энгельса с просьбой продать или обменять самолет ПС-2, известный как У-2, на АИР-6.

Глава 3. Строительство сухопутного аэропорта

После образования Тюменского управления гражданской авиации началось строительство сухопутного аэропорта, был создан объединенный авиаотряд, который внес свою лепту в дело освоения подземных кладовых округа.

Решение о строительстве в нагорной части Ханты-Мансийска сухопутного аэропорта было принято в 1967 году. Место было выбрано в тайге, рубили просеку под полосу, гоняли ракетницами медведей. Проводилось большое количество субботников и воскресников на стройке, все материалы завозили с «большой земли», причем транспортировка грузов осуществлялась по воде. В эксплуатацию аэропорт был введен в 1973 году, он был рассчитан на 50 пассажиров в час. Кроме АН-2, ЛИ-2, бетонная полоса стала принимать ЯК-40, АН-12, АН-24. Однако еще почти пять лет основным оставался гидропорт: у города не было мощной строительной базы, медленно менял свой облик город, медленно строился и аэропорт.

Из воспоминаний ветеранов аэропорта мы узнали много интересной информации о строительстве аэропорта в городе Ханты-Мансийске.

В 1971 году после окончания Сасовского летного училища в Ханты-Мансийск вместе со своим другом Алексеем Бакулиным прибыл Анатолий Владимирович Будяев, проработавший в югорской столице четыре десятка лет и награжденный почетным нагрудным знаком ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» - «За особые заслуги». Начинал он вторым пилотом и, выполняя первые полеты в эти края, обратил внимание на то, что, кроме болот и тайги, ничего еще не было. С 1972 по 1974 годы летал на гидросамолетах, в 1975 году стал командиром Ан-2. Впоследствии освоил Як-40 и облетел на нем не только всю область, но и всю страну.

В разные годы авиаторами Ханты-Мансийска руководили Александр Иванович Холомьев, Василий Дмитриевич Дербин, Михаил Петрович Евстратов и с 1974 года до конца существования Тюменского управления гражданской авиации – Владимир Иванович Калюжняк. С их именами связан самый плодотворный период становления и расцвета деятельности Ханты-Мансийского объединенного авиаотряда.

После строительства аэропорта пришлось осваивать новую технику: вертолеты Ми-4 и Ми-8, сформировались и успешно работающие эскадрильи самолетов Як-40.

Но основное свое развитие Ханты-Мансийский объединенный авиаотряд получил в 1980-е годы, когда была введена взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием. Летный отряд ханты-мансийцев по праву считался одним из лучших в управлении, а Владимир Иванович Калюжняк входил в число самых уважаемых руководителей объединенных авиаотрядов.

Но в число крупных, ведущих предприятий Тюменского управления гражданской авиации Ханты-Мансийский объединенный отряд, несмотря на свой столичный статус, не входил.

Глава 4. Метеорологическое обеспечение авиации

В начале 30-х годов XX века в Самарово появились первые наземная взлетная полоса и гидропорт для посадки самолетов на воду, а для метеорологического обеспечения авиации была образована специализированная авиационная метеостанция – АМСГ (авиаметстанция городская), которая впоследствии оказала неоценимую помощь авиации. Находилась она на правом берегу Иртыша, в 6 километрах от нынешнего города.

Обратившись к историческому прошлому, мы узнали, что наблюдения за погодой и уровнем воды в Иртыше в Самарово начали проводиться еще в конце XIX века. Сохранились дневники метеонаблюдений, заверенные директором Тобольской гимназии Иваном Менделеевым, отцом великого русского ученого.

Метеорологические наблюдения в Самарово проводились с 1892 года. Сначала их осуществлял преподаватель местной церковной школы Александр Александрович Лебедев, затем до 1912 года – крестьянин Иван Устинович Шутов и его дети. Трижды в сутки – в 07, 13 и 21 час местного времени фиксировались температура и влажность воздуха, атмосферное давление, ветер, количество осадков, облачность, явления погоды.

С 1936 года шаропилотные метеонаблюдения стали производиться круглосуточно, а сводки погоды составляться четыре раза в сутки – в 01, 07, 13 и 19 часов местного времени. Вплоть до 1 июня 1959 года пункт воздушного зондирования атмосферы (ВЗА) находился при АМСГ, которая располагалась в здании бывшего аэровокзала в Самарово.

С 1939 года работники метеостанции уже готовили прогнозы погоды для авиации.

В 1959 году пункт ВЗА был переведен в северную часть города, там была уже установлена радиолокационная станция «Малахит-А-22».

С 1 марта 1972 года пункт ВЗА был выведен из структуры АМСГ, а на его базе была создана аэрологическая станция 2 разряда (АЭ), которая вошла в состав гидрометобсерватории как отдел аэрологии. Для нее построено отдельное помещение и установлена радиолокационная станция «Метеорит-2».

В 1969 году в Ханты-Мансийске был выстроен аэропорт для вертолетов – основного транспортного средства первоначального периода освоения нефтяных недр Югры. В новом аэропорту продолжила работать и АМСГ.

В 1973 году была открыта бетонная взлетно-посадочная полоса для самолетов ЯК-40 и АН-24.

Несмотря на это, гидропорт в Самарово еще 10 лет в летний период обслуживал самолеты АН-2 на поплавках, и там тоже проводились метеонаблюдения.

В 1991 году Ханты-Мансийская ГМО была преобразована в Центр по гидрометеорологии,

Первыми инженерами-синоптиками были Зинаида Константиновна Попова и Антонина Станиславовна Шумская. Воспоминания Поповой З.К.:

«Свою работу в системе Гидрометслужбы мы с Антониной Станиславовной начали с мая 1939 года. Аэропорт и АМСГ Самарово в то время находились на высоком правом берегу р.Иртыш в 6 км. от Ханты-Мансийска. Назывался Остяко-Вогульск. Начальником АМСГ Самарово был в то время Гуров И.П.

Информация о погоде в то время была крайне ограниченной. Погода с метеостанций и визуальных пунктов поступала только по нашим запросам по телеграфу. На визуальных пунктах по совместительству работали надсмотрщики телеграфных линий, не имеющих никакой подготовки по метеорологии. Поэтому информация о погоде от них вызывала порой недоумение: «Низкая осадка, плохая видимость, идет мелкий ситник, погода пуржит, на деревьях куржак». Приходилось вылетать и консультировать по наблюдениям за атмосферными явлениями, тем более что часто информацию подавали не сами наблюдатель, а кто-либо из их семьи».

Глава 5. «ДУГЛАС» в селе Самарово

Еще один интересный случай произошел в то время в Самарово. Газета «Сталинская трибуна» за 1937 год писала о встрече Героев Советского Союза Головина и Слепнева с партийным и советским активом поселка Остяко-Вогульска. Они осмотрели культурные учреждения поселка: школы, музей, библиотеку. Товарищ Головин рассказал о своем полете на Северный полюс во время экспедиции О.Ю. Шмидта.

Товарищ Слепнев в краткой речи познакомил партийный и советский актив поселка с мероприятиями партии и правительства, проводимыми в связи с поисками самолета Героя Советского Союза Леваневского и рассказал о задаче экипажа самолета Головина, направляющегося на Север для участия в розысках самолета Н-209.

Оказывается, экипаж этого самолета из шести человек должен был совершить коммерческий рейс из Москвы через Северный полюс на Аляску. Но через сутки связь с самолетом пропала. В штабе решили, что корпус самолета обледенел, и экипаж совершил вынужденную посадку. Где искать, никто не знал, но спасательные работы все же начались, и тогда в Тюмени приземлился самолет «Дуглас», возглавляемый Головиным. Тюмень была промежуточным аэропортом, где необходимо было заправиться и горючим и осмотреть его техническую часть. Затем путь должен был пролегать по маршруту Самарово – Салехард – Дудинка.

Отдохнув, члены экипажа «Дуглас» продолжили полет, но через несколько часов они совершили вынужденную посадку уже на реку между Самарово и Березово. Самолет отбуксировали в Самаровский гидропорт для расследования причин аварии. Для этого руководитель Обской авиагруппы Владимир Кливе, впоследствии репрессированный, договорился с Пермским заводом об отправке в Самарово инженера и запасных частей.

Жители Самарово издали наблюдали за самолетом, потому что близко не подпускала охрана.

Позднее была обнаружена причина аварии: неправильно составленная смесь горючего для заправки в Тюмени. Дождался ремонта самолет 22 дня, после чего отправился выполнять задание по поиску пропавшего Леваневского.

Глава 6. Первопроходцы воздушных трасс

В книге «Обнимая небо» имеются воспоминания авиаторов, из которых мы узнали, что 30 июня 1960 года Виталий Александрович Худяков случайно попал в авиацию. Сел в автобус, который шел в Самарово, в гидропорт, стал сначала заправщиком, а потом и мотористом. Позднее отслужил в армии 3 года и вернулся снова в гидропорт. Вспоминал, что интересно было по плоскостям лазить с заправочным «пистолетом». Летали по всему округу. Перевозили карасей и пассажиров. До Тюмени, в зависимости от ветра, летели по 3-4 часа. На Андреевском озере самолеты «переобувались»: прилетали на лыжах, иногда прямо на льду ставили самолет на колеса, а перелетев на сухой берег, снова снимали колеса и ставили «поплавки».

В середине 60-х годов XX века появились вертолеты МИ-4.

Камил Муртазин в армии стал первоклассным радистом и радиомехаником. Ко времени возвращения уже и сына из армии аэропорт Самарово был переименован в Ханты-Мансийск, хотя оставался на левом берегу Иртыша.

В конце 1973 года Леонид Викторович Губин, авиатехник ИАС, принимал первый ЯК-40. Обслуживать самолеты приходилось в любой мороз и любую погоду. На весь аэродром был единственный тепляк для АН-2, да и только для носовой части. Весной и осенью, иногда и летом, единственная обувь – сапоги-«болотники». Позднее начались изменения: на перроне появилось железное покрытие, а потом – бетонное.

Валерий Васильевич Дернов, инженер инженерно-авиационной службы, вспоминал: «... начал свою карьеру с того, что в гидропорту пришлось поднимать затонувший АН-2 в мае 1977 года. Стоял самолет на реке, на так называемой «бочке», и поплавок дал течь. Машина и «булькнула». Подняли, все оборудование снимали, чистили и затем снова ставили».

Новый аэровокзал с пропускной способностью 350 пассажиров был открыт в 2001 году. В 2004 году открыли постоянный пункт пропуска через государственную границу РФ с залом официальных лиц и делегаций.

Глава 7. Трагедии и тайна безымянного памятника

Андрей Рябов в своей книге рассказал о захоронении неизвестных летчиков на улице Набережной (недалеко от дома № 59) в Самарово, именно он первый обратил внимание на это событие. Стоит деревянный полусгнивший памятник на холме напротив бывшего аэровокзала. Нет оградки, таблички с именами, звездочки. По воспоминаниям старожилов, здесь в 1940-е годы похоронены погибшие летчики. Сколько их, как они погибли, при каких обстоятельствах, об этом ничего не известно. Известно только, что в феврале 1941 года произошла авиакатастрофа пассажирского самолета ПР-5 в 15 километрах от Ханты-Мансийска, погибли семь человек. Самолет летел из Тюмени в Салехард и попал в снежную пургу. По другой версии самолет перевозил почтовую корреспонденцию.

Благодаря сотрудникам почтовой связи убран мусор, покрашен памятник и приведен в порядок. Но, к сожалению, имена погибших так и не установлены.

Под Ханты-Мансийском есть еще одно печальное место: в середине 1960-х годов на лугах, за Иртышом, разбился рейсовый самолет, ни одного пассажира не уцелело.

В официальных документах сделана следующая запись: «Экипаж 120 летного отряда, снизившись с эшелона 5 400 метров, приступил к заходу на посадку днем ПМУ с прямой правым поворотом с МК=38 °. До высоты 10 метров отклонений от глиссады не было. Затем на планировании самолет просел и приземлился в снег с недолетом до ВПП.

Через 7 метров пробега он столкнулся с уплотненным снегом перед входным торцом ВПП, начал разрушаться и загорелся».

Вывод

В небе над Самарово (Ханты-Мансийском) произошло много трагедий с гибелью людей, слишком велика цена становления авиации в нашем городе. Но мы должны знать историю своего города и края. Надеемся, что краеведческие материалы и архивные документы по истории становления авиации в городе найдут достойное место в проекте «Югра многовековая» и дополняют необходимой информацией раздел «Транспорт и связь» планируемого нового учебника по истории югорского края.

Сотрудники Государственного архива Югры продолжают разгадывать тайну безымянной могилы, появились статьи в газете «Новости Югры»: «Слепой полет», «Самолет на песчаной косе», «Красный пилот», «Рейс в снегопад», открываются все новые и новые страницы истории северной авиации округа. Поиск продолжается...

Изучив архивные документы, краеведческую литературу, пришли к выводам:

- 1) тема исследования актуальная и малоизученная, это показал анкетный опрос респондентов и скудные сведения учебника «История Ханты-Мансийского автономного округа с древности и до наших дней»;
- 2) архивные документы и краеведческие материалы помогли восстановить историю развития авиации в нашем городе;
- 3) в истории развития авиации в Самарово – Ханты-Мансийске есть еще не до конца изученные страницы;
- 4) публикации в газете «Новости Югры» пролили свет на забытую тайну крушения самолета.

Список используемой литературы

1. Горбачев, В. Обнимая небо... Страницы истории тюменской авиации /В. Горбачев, В. Князев; фото: В. Федоров, А. Лахтин, Ю. Чернышев. - Тюмень: Сиб. издат. дом, 2007. - 567 с.: фото.
2. Рябов, Андрей. Сибирская косточка. - Тюмень: Тюменский изд. дом, 2014. - 143 с. : ил.
3. Материалы Государственного архива Югры.
4. Материалы Государственной библиотеки Югры.
5. Материалы газет: «Сталинская трибуна», «Ленинская правда», «Новости Югры».