



В этом году исполнилось 90 лет (1930) Гражданской авиации на Дальнем Востоке, 75 лет (1945) окончания Второй Мировой войны и 75 лет (1945) открытия аэропорта Южно-Сахалинск (Хомутово) им. Антона Чехова. После освобождения Южного Сахалина и Курильских островов от японских войск в регионе стала развиваться гражданская авиация. В октябре 1945 года начались регулярные перелеты из Хабаровска в Южно-Сахалинск. Сейчас расстояние авиaperелета между этими двумя точками равно 597 километров (371 миля), а среднее время полета – 1 час 2 минуты...



„СССР 127“ — В ХАБАРОВСКЕ

Впервые утром в 10 часов 30 минут
Первая воздушная пассажирская линия
в Дальневосточном крае: Хабаровск-Сахалин
(Александровск-на-Сахалине)
10-16 января 1930 года

Воздушный рейс на Сахалин



Записки журналиста
В. Волынского
и воспоминания
летчика
М. Водопьянова

**Как проходил первый полет
по первой воздушной пассажирской линии в Дальневосточном крае
Хабаровск-Сахалин (Александровск-на-Сахалине)
10-16 января 1930 года?**



В этом году исполнилось 90 лет (1930) Гражданской авиации на Дальнем Востоке, 75 лет (1945) окончания Второй Мировой войны и 75 лет (1945) открытия аэропорта Южно-Сахалинск (Хомутово) им. Антона Чехова.

К этим датам мы решили найти записки того самого журналиста «Тихоокеанской звезды» («ТОЗ») В. Волынского, который вместе с летчиком М. Водопьяновым совершил в 1930-м первый полет на пассажирской линии Хабаровск-Сахалин (*Александровск-на-Сахалине, который с 1909 года являлся центром Сахалинской области, а Южный Сахалин с 1904 по 1945 год удерживался японцами*), и прочесть из первых уст, как же это было, как проходил первый рейс.

Но, к сожалению, из-за плохой сохранности подшивки «ТОЗа» за 1930 год, из-за пропуска номеров, сразу невозможно было восстановить записки, пришлось ждать номеров из Москвы. Они, кстати, теперь оцифрованные, есть в свободном доступе на сайте Дальневосточной государственной научной библиотеки (ДВГНБ).

Кстати, Волынский описал первый рейс только до Николаевска (в «ТОЗе» за 1930 год опубликовано 10 очерков). А дальше, после перелета с материка на остров – белое поле.

Восполнили подробности первого рейса на Сахалин мы из воспоминаний Михаила Водопьянова (подробности полета от Хабаровска до Николаевска у них практически совпадают).

Водопьянов, между прочем, указал марку самолета, которым так восхищался журналист Волынский, это был немецкий Юнкерс Ф-13 (F-13) общества «Добролет», с бортовым номером «СССР-127»

Также Водопьянов объяснил, почему полет начался не 9 января, как принято отмечать отправную точку начала открытия пассажирской линии Хабаровск-Сахалин и дату Дня Гражданской авиации на Дальнем Востоке, а только 10 января. Из-за мороза не завелся мотор!

...Итак. В морозную (минус 35 гр.) пятницу 10 января 1930 года летчик Михаил Водопьянов на самолете Юнкерс Ф-13 (F-13) общества «Добролет», с бортовым номером «СССР-127», начал прокладывать воздушную трассу по маршруту Хабаровск-Сахалин, протяженностью 1130 км (это до Охи, до Александровска – 920 км).

На борту того исторического самолета находились кроме бортмеханика Н.В. Аникина и механика-моториста С.И. Нижниковского, пассажиры: начальник управления Дальневосточными воздушными линиями (ДВЛ) «Трансавиация» Всероссийского акционерного общества «Добролет» А.С. Ривадин, секретарь Дальневосточного крайсовета Осоавиахима А.Г. Захаров, специальный корреспондент газеты «Тихоокеанская звезда» В. Волынский.

Через шесть дней, 16 января 1930 года, первый перелет по маршруту Хабаровск – Верхне-Тамбовское – Мариинск – Николаевск – Оха – Александровск-на-Сахалине (устье р. Александровки, самолет садился на лыжи) – завершился.

С 1930 года ведут отчет Дня рождения Гражданской авиации на Дальнем Востоке. Это уже потом советские авиаторы проложат авиатрассы на Камчатку и Чукотку, в Приморье и Приамурье, в Якутию и на Охотское побережье. Но эта была первой! Ведь тогда, в 1930 году, открыли не только первую пассажирскую авиалинию в ДВК (Хабаровск-Сахалин), но и стали выполнять уже к лету регулярные почтово-пассажирские рейсы по расписанию.

Сахалинская авиатрасса сыграла в развитии Дальневосточной авиации большую роль. Она была школой жизни. Летать по ней было невероятно трудно, поэтому не случайно ее прозвали «Трассой героев».

Первая воздушная линия в крае



ВВЕРХУ: Самолет «СССР 127» и пассажиры.

ВНИЗУ: Погрузка почты на самолет. Справа собств. корреспондент «ТОЗ»'а, тов. Вольнский.

Куда пропал первый самолет ДВК?



Первым самолетом Дальневосточного края, который вышел на первую пассажирскую линию Хабаровск-Сахалин 10 января 1930 года – стал «Юнкерс F.13» (нем. Junkers Ф.13) с бортовым номером «СССР-127» – немецкий пассажирский самолет разработки и производства компании «Юнкерс» (экипаж – 2 чел., пассажира – 4 чел., крейсерская скорость – 140 км/ч, практическая дальность – 1,4 тыс. км, потолок – 4 тыс. м). Именно на нем Михаил Водопьянов открыл «Трассу героев». Вот бы эту машину на пьедестал! Но где она?

Самолет «Junkers F-13» был построен в 1923 году и куплен российским (акционерным) обществом добровольного воздушного флота «Добролет» для «Центральной комиссии улучшения быта ученых», поэтому назван «Наука» (ЦЕКУБУ). Летал на линиях общества «Укрвоздухпуть». В феврале 1924 года конфискован для нужд ВВС, для борьбы с басмачеством, а с августа 1929 года – вновь вернулся в систему «Добролет» с бортовым номером СССР-127. С 1930 года этот самолет работает в «Дерулюфт» (совместное советско-германское авиатранспортное предприятие), а в 1935 году попал в аварию и был списан.



Выгрузка почты на аэродроме в Николаевске-на-Амуре, январь, 1930 г.



Михаил Водовьянов в Охе (Сахалин), 1968 г.

Выходные данные книги:

Воздушный рейс на Сахалин. Записки журналиста В. Волынского и воспоминания летчика М. Водопьянова. Первая воздушная пассажирская линия в Дальневосточном крае: Хабаровск-Сахалин (Александровск-на-Сахалине) 10-16 января 1930 года. Сост. К. А. Пронякин. – Хабаровск, 2020. – 96 с., ил. (Серия: История развития авиации на Дальнем Востоке).

Текст глав 1-10 восстановлен К. Пронякиным по запискам журналиста В. Волынского («Тихоокеанская звезда», 26 янв. – 27 февр. 1930 г.), текст главы 11 дан по воспоминаниям М. Водопьянова из книги «Полеты» (Водопьянов М.В. Полеты. – Л.: Главсевморпути, 1937. – 592 с., глава «Север зовет», стр. 55-70).

Фотоматериалы предоставлены Музеем истории развития Гражданской авиации Дальнего Востока (Хабаровск), из семейного архива Водопьяновых, фонда Дальневосточной государственной научной библиотеки (отдел периодической печати ДВГНБ), Хабаровск.

Содержание книги:

Предисловие. Трасса героев	
Сообщения.....	
1. Мы – в воздухе... ..	
2. Летим больше часу	
3. Первая остановка	
4. От Тамбовки до Мариинска	
5. Амурская проблема	
6. Самолет и крестьянство	
7. Капризы мотора	
8. Вылет из Мариинска	
9. Перелет в Николаевск	
10. В Николаевске	
11. На Сахалин	
Приложение	
Дальше, выше, быстрее! Интервью с руководителем Дальневосточного МТУ Росавиации С.В. Тараненко	
Он спасал челюскинцев, он бомбил Берлин... Интервью с внучкой М.В. Водопьянова – М.Ю. Водопьяновой	
Куда пропал первый самолет ДВК?	