

# Качну серебряным тебе крылом

---

26.02.2018

Биробиджанская Звезда



Дельтаплан перед взлетом.

## Забывтая роскошь прогресса

Тогда из Биробиджана в Амурзет каждый день ходило по три автобуса городского пассажирского автопредприятия. Желающих уехать было так много, что люди соглашались стоять всю дорогу! Автобус из отдалённого района до областного центра добирался не один час, а большая часть трассы была грунтовой, а значит, тряской. Иногда пассажир со стоячего места мог присесть в проходе на чью-то большую сумку или баул с разрешения их хозяина. И во время весенней или осенней распутицы дорога представляла собой сплошную «полосу препятствий». Автобус, как большая утка, вынырнув из одной лужи, почти сразу попадал в другую. Поэтому добраться до Амурзета можно было не меньше чем за семь часов!

Правда, кроме автобусов в то время из Хабаровска в Амурзет по Амуру ещё ходило судно на подводных крыльях, называемое в народе просто «Ракетой». А ещё в краевой и областной центры из села... летали самолеты. Но не все из молодёжи в это верят сейчас...

Собственный аэропорт действовал в Амурзете примерно с 1960-х годов. Подчинялся он второму хабаровскому объединённому авиаотряду. И ежедневно при наличии хорошей погоды принимал рейсы малой авиации по маршруту Хабаровск — Желтый Яр — Амурзет.

Первое время сюда летали трехместные «кукурузники» на базе знаменитого У-2 — «небесного тихохода», перевозившие людей и срочные грузы. Позже — более надежный и комфортный Ан-2. Он уже брал на борт до 12 пассажиров. До аэропорта в Жёлтом Яре, в 15 километрах от Биробиджана, самолет из Амурзета долетал всего за 45 минут, до Хабаровска — за один час 25 минут. Правда, на «Аннушке» пассажиров в воздухе немилосердно колотило и трясло, а шум от работы поршневых двигателей стоял такой, что ничего не было слышно. Но это был самый быстрый и доступный всем вид транспорта.

Гражданский аэропорт в Жёлтом Яре находился на месте бывшего военного, и от него до Биробиджана ходили городские автобусы. Но именно эта воздушная линия считалась биробиджанской. Билет на самолет до Жёлтого Яра стоил всего 13 рублей 50 копеек. А зарплата порядка 120 рублей в месяц была обычной и далеко не самой высокой.

В итоге из Амурзета в Москву (с пересадкой, само собой, — не на амурзетском «кукурузнике») можно было улететь за 117 рублей, из Хабаровска в Москву — за 107 рублей. В сельском аэропорту работала касса предварительной продажи авиабилетов на все рейсы. Поэтому жители маленького района, в котором тогда проживало чуть более 16 тысяч человек, не чувствовали себя оторванными ни от дальневосточной столицы, ни от большой страны...

## Последние из воздушных могикан



Работники Амурзетского аэропорта Анатолий Бражко и Николай Сташков, фото 1987 года из архива семьи Бражко

Обо всём этом нам рассказал житель районного центра Анатолий Васильевич Бражко. С 1986 по январь 1990 года именно он был начальником Амурзетского аэропорта. И на этом посту сменил рано ушедших из жизни Владимира Селюка и Анатолия Александрова. У его предшественника было большое сердце. Говорят, что оно не выдержало известия о том, что в Остряках, недалеко от Унгуна, зацепившись крылом за сопку, упал вылетевший из Амурзета самолет. Погибло десять пассажиров. Чудом выжила только одна девушка. К сожалению, случается в лётной практике и такое...

Но сельский аэропорт был обеспечен всем необходимым навигационным оборудованием, а за его работниками были закреплены пять квартир. Здесь даже имелась собственная резервная дизельная электростанция, которую обслуживал рабочий Николай Никанорович Сташков. Его жена Раиса Николаевна работала здесь же диспетчером.

Обязанности авиатехника выполнял Андрей Борисович Будников. За работу метеослужбы отвечала Лариса Георгиевна Ушакова, окончившая курсы метеорологов на базе аэродрома в Жёлтом Яре. Под её началом вели наблюдения за погодой Лариса Старунская и Наталья Петрова. На аэродроме не было только своей локационной станции для слежения за взлетающими и садившимися самолетами. Поэтому пользовались услугами военной станции, базировавшейся тогда в селе Полевом.

Выпускник Хабаровской школы милиции Анатолий Васильевич Бражко был рекомендован на место начальника аэропорта Октябрьским райкомом партии. Это была обычная для того времени практика. Перед тем как надеть новую для себя форму, 35-летний кандидат девять месяцев учился на курсах начальников аэропортов при Хабаровском авиаотряде.

А жизнь в сельском аэропорту была ключом. Силами малой авиации перевозили не только пассажиров, но и срочные грузы, к которым относили и почту. Особенно часто самолетами в Амурзет летали партийные и комсомольские работники, заранее бронировавшие себе места.

Но было одно негласное правило — одно место в самолёте всегда оставляли на непредвиденный — «пожарный» — случай. Аэропорт также принимал рейсы санитарной и сельскохозяйственной авиации. Если билетов пассажиры выкупали больше, чем мог перевезти один самолет, из Хабаровска отправляли дополнительные рейсы. И объёмы воздушных пассажирских перевозок росли.

Поэтому в 1989 году силами местной дорожной передвижной механизированной колонны под руководством Геннадия Корнилова недалеко от бревенчатого здания аэропорта с деревянной надстройкой для диспетчерской за одно лето была построена современная взлетно-посадочная полоса длиной около одного километра. После этого сельский аэропорт смог принимать турбовинтовой 15-местный самолет чехословацкого производства L-410.

Этот многоцелевой двухмоторный самолёт специально разрабатывался для местных воздушных линий (МВЛ) и был приспособлен также для эксплуатации на неподготовленных грунтовых, травяных, снежных площадках и аэродромах с короткими взлётно-посадочными полосами.

«Турболёт» (чехословацкое название машины) был способен перевезти до 19 пассажиров или 1800 кг груза на расстояние до 1500 км. Т. е. теоретически мог долететь и до Владивостока! В Советском Союзе эти машины активно использовались для перевозок пассажиров и грузов на местных воздушных линиях. К началу 1992 года чешских самолётиков в нашей стране насчитывалось около 750. (Справочно: по состоянию на 2012 год в мире продолжали эксплуатировать более четырёхсот L-410. С

2015 года прорабатывался вопрос о начале производства L-410 в России на базе Уральского завода гражданской авиации в Екатеринбурге, но что-то «не срослось», сообщают отечественные СМИ). В управлении Хабаровского авиаотряда были планы по расширению Амурзетского аэропорта и организации первых международных рейсов в Китай. Но им не было суждено сбыться. В 1991 году большая страна распалась, а в 1994 году после перехода всей авиации на коммерческие рейсы сельский аэропорт закрыли. В это же время из Хабаровска в ЕАО перестали ходить и быстроходные водные суда. Последним начальником аэропорта стала бывший диспетчер Надежда Антоновна Сидорова. Она тоже на пенсии, продолжает жить в Амурзете.

## **Всё решает автомобиль**

Деревянное здание воздушного порта, оставшееся бесхозным, вскоре сгорело. На участке, который оно занимало, сейчас размещается частная автозаправочная станция. Часть бывшей взлетно-посадочной полосы приспособило под автодром районное отделение ДОСААФ. И никто в отдаленном районе уже не верит, что самолеты малой авиации когда-то смогут вернуться в эти места. С одной стороны, в их использовании уже нет такой необходимости, какая была раньше. По ровной, большей частью асфальтированной дороге из Амурзета в Биробиджан на современном легковом автомобиле можно доехать даже за два с половиной часа, до Хабаровска — максимум часов за пять. С другой стороны, все прекрасно понимают, что полёты малой авиации могут стоить денег, которых сейчас нет у сельского населения.

В-третьих, в нашей маленькой и глубоко дотационной области никогда не было своей авиации. И без поддержки федерального центра ей не под силу приобретение дорогостоящих малых самолетов и восстановление прежней аэродромной сети, что сегодня могут позволить себе только такие крупные регионы, как Якутия, Хабаровский и Приморский края и островная Сахалинская область.

Теперь бывший амурзетский аэродром используется по назначению только в летнее время как удобная площадка для взлёта и посадки мотодельтапланов из Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, пилотов которых главы местных крестьянско-фермерских хозяйств нанимают для обработки полей гербицидами. Бывает, что на него изредка садятся пограничные или санитарные вертолеты. Так что проект возрождения авиационного сообщения между населенными пунктами Дальнего Востока пока «не про нас».

## **Самолёт - хорошо, вертолёт – дорого**

**Местные аэропорты в ЕАО были не только в Биробиджане и Амурзете, но и в Облучье. Даже в селе Бабстово Ленинского района. Кстати, на базе бывшего военного аэродрома. Такая вот конверсия...**

К началу 1990-х они все закрылись. Для дальних поездок по стране или за границу жители ЕАО обычно пользуются услугами аэропорта соседнего Хабаровска. Но пять часов из Амурзета до Хабаровска через Биробиджан в автобусе или в тесной легковушке — не подарок. И путь этот довольно нерациональный — зигзагом через Биробиджан. Из Ленинского района в Хабаровск — тоже через Биробиджан, и тоже не один час. А действующей железной дороги, которая всепогодна и наиболее стабильна для пассажирских перевозок, в этих районах нет.

За рубежом магистральные авиакомпании, заинтересованные в подвозе пассажиров, заключают контракты с региональными авиакомпаниями. Небольшие самолёты работают на подвозку региональных пассажиров к хамам — узловым аэропортам. На январь 2003 года 90% рейсов региональных «джетов» в США связывали хабы именно с региональными аэропортами.

В прошлом году интерес к налаживанию местного авиасообщения в ЕАО проявляла одна иногородняя компания. Но предполагалась узкая категория пассажиров — представители бизнеса, а для перевозок предполагалось использовать лёгкие трёхместные вертолёты. Понятно, что чисто коммерческая линия не резервировала бы, как прежде, одно место «на всякий случай». Так что социальный эффект был бы невелик. К 2018 году компания потеряла интерес к региону.

**Виктор АНТОНОВ**