

Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение  
«Средняя общеобразовательная школа №5 г. Киренска»

## Исследовательская работа

### «История строительства и развития аэропорта города Киренска»



**Выполнил:**  
ученик 2 «А» класса МКОУ СОШ №5  
**Швецов Роман Дмитриевич**  
15.07.2015 года рождения  
Домашний адрес  
666701 г. Киренск  
улица Боровая д. 2А, кв 1

**Руководитель:**  
учитель начальных классов  
**Лисина Наталья Ивановна**  
Сот. Тел. 8(908)644-27-89  
natalia.lissnat@yandex.ru

Киренск, 2024 г.

## Содержание

Введение .....	3
I. История строительства аэродрома в г. Киренске.....	4
1.1. Необходимость строительства аэродрома .....	4
1.2. Строительство аэродрома .....	4
1.3. Легендарный АлСиб .....	6
II. Важные годы и события в развитии Киренского аэропорта.....	7
2.1. Исторические факты.....	7
2.2. Аэропорт в лицах .....	9
III. Аэропорт города сегодня.....	10
Заключение .....	11
Список литературы.....	12
Приложения .....	13

## Введение

*Затерялся средь сопок и елей  
Город Киренск в таежной глуши  
Ты на лето оторван от света,  
Лишь огни навигаций в тиши.  
А зимой словно жизнь замирает  
Только дымка над островом тем  
И на всё с Соколиной взирая,  
Я стою и завидую тем,  
Кто отсюда свой путь начинали,  
Открывая большую страну  
Кто по трассе алсиба летая,  
самолёты вели на войну...*

Одна из достопримечательностей моего родного города — это аэропорт. Мы заинтересовались историей нашего аэродрома, исходя из непростой для России даты его постройки - 1942 год.

Определились с темой исследовательской работы «История строительства и развития аэропорта города Киренска».

**Объект исследования:** аэропорт города Киренска.

**Предмет исследования:** история аэропорта моего города.

**Гипотеза:** предполагаем, что история аэропорта моего города насчитывает несколько десятков лет.

**Цель:** сохранить память об истории возникновения, строительства и развития аэропорта моего города.

**Задачи:**

1. Узнать, через архивные и Интернет - источники историю возникновения, развития и становления аэропорта;
2. Изучить через личные наблюдения, архивные источники, беседы со специалистами историю возникновения, строительства и развития аэропорта.

В нашей работе мы использовали следующие **методы исследования:**

- ✓ изучение архивных материалов (*Приложение, фото 1*);
- ✓ изучение литературы по теме исследования;
- ✓ личные наблюдения.

## **I. История строительства аэродрома в городе Киренске**

### **1.1. Необходимость строительства аэродрома**

13 января 1928 года Советом труда и обороны СССР было принято решение об организации воздушной линии Иркутск- Якутск. Через наш город вдоль реки Лена проходила линия Якутск-Иркутск, по которой совершали рейсы гидросамолеты МБР-2 (рис.1 Гидросамолет на реке Лене). В начале гидроаэродром находился у острова Гладкий, а уже позже был перенесен к левому берегу выше деревни Воронино (рис.2. Первый коллектив гидроаэропорта г.Киренска).



Рис.1. Гидросамолет на реке Лене



Рис.2. Первый коллектив гидроаэропорта

16 октября 1941 г. Иркутский обком ВКП(Б) дал телеграфное указание Киренскому райкому партии и райисполкому о выделении участка земли под строительство аэродрома. На основании бюро райкома и райисполкома было рассмотрено заявление начальника отдела капитального строительства Восточно-Сибирского управления ГВО о выделении земельного участка близ деревни Хабарова из земель сельхозартели им. XVII МЮДа.

16 декабря 1941 года на основании Постановления №88/653 Бюро Киренского РК КПСС и Исполкома депутатов трудящихся был выделен участок в количестве 78,69 гектаров из земель сельхозартели имени XVII МЮДа [Ф.Р.-1, оп.1, д.144, л.1]. Началось строительство.

### **1.2. Строительство аэродрома**

Строительство аэродрома в г.Киренске началось в октябре 1941 года. 24 октября 1941 года Киренский райпотребсоюз направил на стройку 21 человек и 7 лошадей с возчиками [Ф.Р.-69, оп.1-л, д.9, лл.67,69], контора Киренского Торгречтранса – 40 человек [Ф.Р.-98, оп.-л1, д.10, лл.90,97 об]. 4 ноября первую партию привлеченных к трудовой повинности сменила вторая. Ежедневно на стройке работало до 700 человек местного населения. Ближайшие колхозы выделили для вывозки грунта 100 лошадей, один трактор и две автомашины. [ОГКУ ГАИО, ф.968, оп.3, д.11, л.80].

В 1941 году в городе была введена всеобщая трудовая повинность. Каждый киренчанин, начиная с 18 лет, обязан был отработать на строительстве аэроплощадки. За неявку или отказ следовало наказание- в первый раз – штраф до 100 рублей или принудительные работы до одного месяца, а второй раз – уголовная ответственность [Ф.Р.-1, оп.1,д.144,л.7]. (Рис.3,4. Строительство взлетно- посадочной полосы)



Рис.3. Строительство взлетно-посадочной полосы



Рис.4. Строительство взлетно-посадочной полосы

В 1942 году площадку сдали в эксплуатацию. Трасса длиной в шесть тысяч километров представляла собой очень сложный маршрут. Северные зимы суровы, не было тогда и радиолокации, и очень часто самолеты покрывались льдом и под его весом разбивались. Конечно, летчики летали не местные, а опытные полярники, но это тоже не спасало самолеты от катастроф.

Уже к концу ноября взлетная полоса была готова и могла обеспечить зимнюю эксплуатацию. В январе 1942 г. строители сдали служебные здания, водомаслогреюку, гараж и радиостанцию. Ближе к лету два жилых дома и столовую бывшего дома отдыха отвели под общежития для летчиков и обслуживающего персонала. Укатали взлетно-посадочную полосу. Отсыпали рулежные дорожки и стоянки.

18 июня 1942 года Государственная комиссия приняла аэродром в эксплуатацию, именно эта дата считается рождением аэродрома в Киренске. Первая группа самолетов прибыла в Киренск 04 ноября 1942 г. В 1943 г. в аэропорту Киренск было начато строительство новой взлетно-посадочной полосы. Были построены две взлетно-посадочные полосы 1200x110 метров и 1055x112 метров. На одной из полос регулярно производилась укатка снежного покрова. Выстроены и подготовлены к эксплуатации производственные и служебные здания. Для обеспечения безопасности

полетов смонтирован пелингатор и связная радиостанция. Назначены основные руководящие инженерно-технические кадры. Бензохранилищем аэропорт был обеспечен за счет гидропорта емкостью на 350 тонн (Рис.5. Схема аэродрома г.Киренска, 1942 г.)



Рис. 5. Схема аэродрома, 1942 г.

Но сам аэродром даже после госприемки продолжал строиться. Грунтовый аэродром, не засыпанный даже гравием, в дождь раскисал. Предстояло заасфальтировать полосу длиной в 1000 метров и шириной 60 метров, рулежные дорожки и якорные стоянки. Самолеты принимали на одну половину полосы, а вторую начали засыпать гравием. Техника – тракторы, мотокатки, бульдозеры, автогрейдеры, самосвалы, бортовые автомашины, роторные снегоочистители – вся американская, и доставляли ее сюда преимущественно на самолетах в разобранном виде, кроме кузовов самосвалов. Они шли с опозданием на баржах по Лене. Поэтому строители делали самодельные кузова: на кузовной площадке устанавливали деревянную, обшитую железными листами, платформу с открывающимися бортами. В июне начали подходить по реке карбасы с битумом в бочках. Этим же путем был доставлен автогудронатор. Раствор нефтебитума готовили в примитивных котлах в печи из листовой стали.

### 1.3. Легендарный АлСиб

Почему, несмотря на военные годы началось строительство аэропорта в маленьком сибирском городе?

Во время Великой Отечественной войны наш аэропорт являлся ключевым пунктом воздушной трассы в Якутию и промежуточным пунктом перегона самолетов из США (с Аляски) на фронт. В те годы не было устойчивой навигации. От пилотов и штурманов требовалось особое мастерство. Самолеты находились в пути по шесть часов, зимой летали даже в



снегопады, когда крылья и стабилизатор покрывались льдом. Наиболее сложный отрезок трассы был на участке Киренск - Красноярск.

Легендарный Алсиб работал около четырёх лет. За это время по сложному маршруту длиной 6500 километров — от Фэрбанкса до Красноярска — героические лётчики доставили в СССР более восьми тысяч боевых и транспортных машин, примерно 130 тысяч пассажиров и тысячи тонн грузов различного назначения (рис.6,7. Трасса Аляска- Сибирь, 1941-1945 гг.)



Рис. 6,7. Трасса Аляска- Сибирь, 1942-1945 гг.

## II. Важные годы и события в развитии Киренского аэропорта

### 2.1. Исторические факты

Изучив архивные источники, мы узнали о важных преобразованиях, происходивших в аэропорте нашего города в разное время (таб.1):

Таб.1 Важные годы в развитии аэропорта

Дата	Событие
1945 г.	В Киренском аэропорту сформировано летное подразделение, состоящее из шести самолетов ПО-2, которые обслуживали Киренский, Катанский, Казачинско-Ленский, Усть-Кутский и Мамско-Чуйский районы.
01.12.1949 г.	Организован 269 летный отряд местных воздушных линий.
1951 г.	В отряд поступают самолеты ЯК-12, Ан-2
01.09.1952 г.	На базе Киренского и Усть-Кутского авиапортов был создан 135 объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского территориального управления воздушного флота.
1957 г.	Поступление в отряд вертолетов МИ-1
1958 г.	Поступление новых вертолетов МИ-4
До 1960 г.	Ежегодно на льду реки Лены строился временный аэродром из-за короткой взлетно-посадочной полосы, которой хватало для взлета и посадки транспортных самолетов ЛИ-2
01.08.1963 г.	135 объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского территориального управления воздушного

	флота переименован в Киренский объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского территориального управления гражданской авиации, в состав которого вошли Киренский и Усть-Кутский аэропорты.
30.09.1964 г.	Восточно-Сибирское территориальное управление гражданской авиации переименовывается Восточно-Сибирское Управление Гражданской авиации (ВСУ ГА)
1971 г.	В киренский аэропорт поступает авиационная техника первого класса – вертолеты МИ-8
07.05.1976 г.	Киренский объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского управления гражданской авиации переименовывается в Усть-Кутский объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского управления
С 23.05.1085 г.	Усть-Кутский объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского управления разделяется на два отряда Усть-Кутский и Киренский авиационные отряды Восточно-Сибирского управления гражданской авиации
Январь 1986 г.	Принят в эксплуатацию новый аэровокзал.
01.10.1986 г.	В состав Киренского авиационного отряда Восточно-Сибирского управления гражданской авиации входят Киренский, Ербагоченский, Преображенский, Надежденский аэропорты.
01.08.1991 г.	Восточно-Сибирское управление гражданской авиации переименовано в Объединение гражданской авиации «Байкалвиа».
02.09.1991 г.	Киренский авиационный отряд преобразован в Киренское авиационное предприятие (КАП) Объединения гражданской авиации «Байкалвиа»
12.05.1992 г.	Постановлением Администрации Киренского района №143 зарегистрировано Киренское авиационное предприятие
1995 г.	Прекращается движение по направлению Киренск-Надеждинск
28.12.1998 г.	Киренское авиационное предприятие (КАП) Объединения гражданской авиации «Байкалвиа» переименовано в Государственное унитарное Киренское авиационное предприятие Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления Воздушного транспорта (распоряжение директора Федерального авиационного совета России от 28.12.1998 г. №11.1.4-3)
14.06.2002 г.	Государственное унитарное Киренское авиационное предприятие Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления Воздушного транспорта



	переименовано в Федеральное государственное унитарное предприятие «Киренское авиационное предприятие» Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления Воздушного транспорта.
19.09.2007 г.	ФГУП «Киренское авиационное предприятие» признано банкротом (Решение Арбитражного суда Иркутской области №А19-32310/04-29). Назначен конкурсный управляющий
Декабрь 2007 г.	Создано ООО «Киренск-авиа», которое на паритетных условиях учредили «Авиакомпания «ЮТэйр» из Сургута и иркутский холдинг «Истлэнд» (владеет ЗАО «Авиакомпания «Ангара»). Компания арендовала имущество КАПа.

## 2.2. Аэропорт в лицах

Работая по теме нашего исследования, мы посетили Киренский аэропорт и встретились с директором Василием Николаевичем Ботвиным (*Приложение, фото 2*). Мы узнали интересные факты об истории нашего аэропорта:

- Сейчас на предприятии работают 136 человек;
- Нынешнее здание аэровокзала построено в 1985 году;
- В 2014 году была согласно Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» запланирована реконструкция аэропорта Киренск для увеличения пропускной способности аэропорта, обеспечения требуемого уровня безопасности полетов, улучшения качества предоставляемых авиауслуг, обеспечения нахождения аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшения транспортного обслуживания населения в северном удаленном регионе России. Однако программа так и не была реализована.

Нам удалось узнать фамилии директоров, которые в разное время возглавляли аэропорт города Киренска: Чудинов И.В., Сумбаев С.И., Попов В.Б., Чумовских В.В., Веключ В.Н., Сафонов С.Н.

Узнали и про династии, которые трудились на разных постах Киренского аэропорта: Князевы, Бреневы, Марковы, Савлук, Гудковы.

### III. Аэропорт города Киренска сегодня

Свое значение важного северного авиаузла аэропорт сохраняет и сегодня. Киренское авиапредприятие выполняет авиационные работы по перевозке пассажиров, почты, грузов, оказанию медицинской помощи, охране лесов от пожаров, причем не только в Иркутской области, но и в Забайкалье. Осуществляет чартерные рейсы в северные пункты Иркутской области, не имеющие наземной связи с большой землей. Аэропорт Киренск находится севернее Иркутска на удалении 680 км и обслуживает перевозки пассажиров на местных воздушных линиях Иркутск-Киренск-Иркутск, Иркутск-Киренск-Ербогачен-Киренск-Иркутск, обслуживает перевозки пассажиров на вертолетах Ми-8 в населенные пункты Катангского, Киренского, Казачинско-Ленского районов Иркутской области и обслуживает перевозки пассажиров и грузов при выполнении авиационных работ и перевозки чартерными рейсами.

Аэропорт Киренск расположен на удалении трёх километров от города Киренска, работает по регламенту в светлое время суток с 8 ч. 00 мин. до 17 ч. 00 мин. местного времени, эксплуатирует взлетно-посадочную полосу длиной 1560 м., шириной 40 м., покрытие – асфальт. Годен к эксплуатации ВС типа: Ан-24; Ан-26; Ан-30; Л-410; Як-40; Ан-2; Ми-2; Ми-8.

#### ✓ *Характеристики аэропорта Киренск*

Категория Г (по длине ВПП (взлетно-посадочная полоса)).

Категория противопожарного оборудования - III.

Размеры основной ВПП и тип покрытия - 1560 м. х 40 м., покрытие асфальт, РСН15/Ф/А/Х/Т.

Аэродром оборудован посадочными системами: ОПРС:РПМ-200, АРП-"Платан".

Пропускная способность аэровокзального комплекса: аэровокзал ВВЛ (внутренних воздушных линий) - 100 пасс./час.

Принимаемые ВС: Ан-24, Ан-26, Ан-30, Л-410, Як-40, Ан-2, вертолеты всех типов.

#### ✓ *Расписание рейсов аэропорта Киренск*

Время в расписании указано местное (GMT+08:00).

#### **Регулярные рейсы:**

ИК 83/84 (Иркутск-Киренск-Иркутск): ежедневно - прибытие 12:10 вылет 13:05.

ИК 85 (Иркутск-Киренск-Ербогачен): по вторникам - прибытие в 10:20, вылет 11:00; по субботам - прибытие в 11:25, вылет 12:15.

ИК 86 (Ербогачен-Киренск-Иркутск): по вторникам - прибытие в 14:10, вылет 15:00; по субботам - прибытие в 15:30, вылет 16:20.

#### **Нерегулярные рейсы:**

3 раза в месяц Киренск-Непа-Преображенка-Ерема-Ербогачен-Хамакар-Накано. Вылет из Киренска 10:00.

3 раза в месяц Киренск-Токма-Бур-Ика. Вылет из Киренска 10:00.

## **Заключение**

В ходе исследования мы изучили необычную историю строительства и развития аэропорта в нашем городе, узнали об организации работы аэропорта в наши дни, о людях, которые посвятили свою жизнь такому важному делу. Сегодня это действующий аэропорт, принимающий самолеты гражданской авиации и хранящий свою уникальную историю.

Мы очень благодарны работникам аэропорта за тёплый приём во время экскурсии.

Такому большому региону, как Иркутской области, не прожить без малой авиации.

## Список литературы

1. Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р.-1,оп.1, д.144,л.1
2. Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р.-69,оп.1-л, д.9,лл.67,69
3. Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р.-98,оп.-л1, д.10,лл.90,97 об
4. Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р.-1, оп.1,д.144,л.7
5. Арутюнов Г. Именем Киренги нареченный/ Г.Б. Арутюнов. – Вост-Сиб. издательская компания- Иркутск, 2002. - 379 с
6. Киренск- от острога до города/ сост. Анкудинова Н.А.,- Иркутск. Аспринт.2024.136 с. с илл., с.61,65
7. Интернет- источник:  
<https://dzen.ru/b/Y10bbop7FxFS3h2j>  
<https://telegra.ph/Istoriya-odnogo-obekta-06-10>  
<https://archivesiberia-journal.nso.ru/page/264>

## Приложения



**Архивный отдел  
Администрации  
Киренского  
Муниципального  
района**

*Фото 1. Архивный отдел: поиск информации*



**Экскурсия в  
аэропорт города.**

**Встреча с  
директором  
Ботвиным  
Василием  
Николаевичем**

*Фото 2. Экскурсия в аэропорт города*