



*«Красная по борту полоса, росчерк авиации полярной.  
Нет погоды, через полчаса нам идти над снежными полями.  
Порт закрыли – пятый день с утра полосу колючим снегом выюжит,  
Экипаж у выхода на трап ждет лохматый пес метеослужбы».*  
(А. Гейне, С. Данилов «Песенка о полярной авиации»).

## 185 ЛЕТ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ РОССИИ

### Погода в надежных руках. История авиационной метеорологии Игарки

Задолго до появления Интернета Россию начала опутывать другая «паутина» – сеть метеорологических станций. 26 апреля 1834 года в Санкт-Петербурге при Корпусе горных инженеров были учреждены Нормальная обсерватория и ряд ее филиалов. На базе Нормальной обсерватории в 1849 году была создана Главная физическая обсерватория (ГФО). С этого времени началось на планомерной основе формирование регулярной сети метеорологических и магнитных наблюдений, печатание и распространение материалов наблюдений, создание метеорологического приборостроения и системы поверки приборов. К 1888 году в составлении ежедневного метеорологического бюллетеня использовались данные уже 108 российских и 62 зарубежных станций. В Первую мировую войну возникает военная метеорология.

События Октябрьской революции и гражданская война нанесли огромный ущерб наблюдательной сети: в 1918 г. лишь 17 станций страны передавали в ГФО метеосводки. 21 июня 1921 г. Совет Народных Комиссаров РСФСР принял «Декрет об организации метеорологической службы в РСФСР», важнейшей задачей по реализации которого было восстановление в 1921–1929 гг. сети постоянно действующих станций. В это же время Страна Советов начала эпохальную битву за Арктику. Планомерное освоение Северного морского пути было объявлено неотложной народно-хозяйственной задачей, одним из важнейших направлений хозяйственной и оборонной деятельности. С 1921 года успешно осуществляются советские Карские экспедиции, а с 1923-го – Колымские рейсы, подготовившие почву для открытия мореплавания в Арктике. Специально созданному Комитету Северного морского пути было поручено изучение, оборудование и усовершенствование Северного морского пути «в целях превращения его в артерию постоянной практической связи». В том же году Совнарком ассигновал 41,3 млн. руб.

«на работы, связанные с обеспечением безопасности кораблевождения в морях Северного Ледовитого океана», которые заключались в информационном обеспечении мореплавания и полетов авиации в высоких широтах. Началось строительство целой сети полярных и арктических станций, которые располагались не только в Арктике, но и в устьях рек Обь и Енисей. Метеорологическая полярная станция «Игарка» была открыта для научных и оперативных целей в августе 1929 г. на правом берегу Игарской протоки. С момента открытия на ней велись наблюдения за давлением воздуха, температурой воздуха, влажностью, облачностью, видимостью, ветром, осадками, температурой поверхности почвы, высотой и плотностью снежного покрова, гололедом, осадками. Полярные станции наряду с ледокольным флотом и авиацией стали одним из трех главных факторов организации регулярного арктического судоходства, осуществлять которое было призвано Главное управление Северного морского пути. В 1932 году наблюдения велись уже более, чем на 70 полярных станциях по единой методике, проверялись, контролировались и публиковались Всесоюзным арктическим институтом. В навигацию полярные станции передавали судам и самолетам информацию о погоде и состоянии льдов, держали с ними радиосвязь, лавали пеленги для определения точного положения в море и в воздухе. Полярные метеостанции в те годы в обиходе именовались «полярками».

На рубеже 20–30-х годов прошлого столетия с авиалинии от Красноярска к Игарке и далее к Северному Ледовитому океану начала действовать полярная авиация. Летом 1929 г. на Игарской протоке впервые приводилась летающая лодка «Дорнье-Валь». В Игарке начали садиться самолеты Енисейской авиалинии (летом – на поплавках, зимой – на лыжах), обслуживая проводку караванов судов Карской экспедиции с экспорт-

ным товаром. Именно из Игарки осуществлялось руководство экспедициями Карскими экспедициями, а также многими воздушными народно-хозяйственными полетами, призванными «разбудить северные окраины» в экономическом и культурном отношении. 1935 год считается началом Игарки авиационной. Сюда прибыл первый базовый самолет Р-5 под управлением известного летчика Григория Максимовича Чернявского. В 1936 г. начал работать Игарский аэрогидропорт, а при нем – авиационная метеорологическая станция (гражданская) 2-го разряда (АМСГ). За период своего существования станция переносилась несколько раз с правого берега Игарской протоки на остров Игарский (бывший Самоедский) и обратно. Она находилась в подчинении Управления полярной авиации. Авиационное метеорологическое обслуживание заключалось в сообщении сведений о фактической погоде (условиях для посадки) согласно плану полетов. Велись ежечасные наблюдения (так называемые в те годы авиасроки), высота облаков определялась визуально, скорость и направление ветра по флюгеру с тяжелой и легкой доской.

14 ноября 1936 года ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об организации Главного управления Гидрометеорологической службы при Совете Народных Комиссаров СССР (ГУГМС при СНК СССР)». Его основной и в то же время самой секретной задачей стали сбор и обработка сведений о погоде в разных точках мира, что было крайне необходимо для нужд советской дальней авиации. Неудивительно, что в те предвоенные годы создание постов гидро- и метеонаблюдений в наиболее затерянных уголках СССР и обеспечение их бесперебойной работы считалось важным оборонным делом. В 1936 г. метеорологическая станция «Игарка» была передана в ведение Гидрометслужбы СССР и включена в опорную метеорологическую сеть.

С 1 июля 1937 года начало свою



**Игарский гидропорт 1935–1936 гг.**

работу Бюро погоды, первым начальником которого стал Овчинников Евгений Васильевич, которого сменил Штенфельд Игорь Львович, окончивший курсы синоптиков при Управлении Гидрометеорологической службы.

С началом Великой Отечественной войны Гидрометеорологическая служба страны была целиком включена в состав Красной Армии, хотя она при этом одновременно выполняла не только работы для фронтовых нужд, но и все свои прежние гражданские функции. Возглавлял Гидрометеорологическую службу в трудное военное время известный полярник и ученый Евгений Константинович Федоров. По состоянию на начало июня 1941 года, в ГУГМС действовало 3947 метеорологических, 190 аэрологических, 240 авиационно-метеорологических станций, 4463 гидрологических станций и постов. В состав Гидрометслужбы СССР в это время входили республиканские и территориальные управления, пять крупных центральных научно-исследовательских институтов, два высших учебных заведения (Московский и Харьковский гидрометеорологические институты), три техникума (в Москве, Владивостоке и Ростове-на-Дону). В структуре ведомства действовало научно-техническое издательство, было создано четыре завода по выпуску гидрометеорологических приборов и ряд других производств. В общей сложности к началу войны в системе ГУГМС работало около 30 тысяч сотрудников, в том числе более 3,5 тысячи специалистов с высшим и сред-

ним специальным образованием. Главной задачей метеорологов в то время был выпуск надежных прогнозов погоды для нужд Красной Армии, в первую очередь для авиации, хотя они также широко использовались во всех без исключения родах войск. Эта информация постоянно поступала в штабы вплоть до высшего уровня командования и была крайне необходима при планировании и проведении боевых действий. Оперативное и тактическое планирование военных операций в Арктике также было невозможным без учета погодных условий. Информация о погоде и состоянии льдов приобрела стратегический характер, от нее часто зависело оперативное и тактическое планирование военных операций. Недаром гитлеровское командование организовало свои метеостанции на Шпицбергене, в Гренландии и даже на Земле Франца-Иосифа сравнительно недалеко от советской станции Бухта Тихая. Здесь была своя линия фронта. С началом Великой Отечественной войны метеорологические наблюдения не прекратились и в Игарке. Метеорологическая станция находилась в ведении Главного управления Гидрометеорологической службы Красной Армии, штат состоял из 15 человек – синоптики, техники-метеорологи, радисты, кодировщики. Начальником станции в то непростое для всей страны время стал Карп Владимир Исаакович, синоптиками бюро погоды Ю. Андриевский, И. Георг, П. Казаков. Всю войну отработали техниками-метеорологами сестры Вера и Александра Теткины.

С 1944 года в Игарке начал строиться сухопутный аэродром, и в 1946 году он был сдан в эксплуатацию.



**Схема ориентиров видимости. Страница из «Паспорта полярной станции Игарка», 1951 г.**

Прогностическое обеспечение авиации на новом аэродроме началось Игарским синоптическим бюро в 1948 году, а в 1951 г. и АМСГ была переведена на остров Игарский (Полярный).

Следующие мирные десятилетия характеризовались максимальным развитием арктических исследований, проводились аэрофотосъемка, геологическая съемка, гидрографическое изучение огромных акваторий. Многочисленные экспедиции, суда и самолеты требовали информации о погоде. С развитием авиационной техники предъявлялись все большие требования к точности прогнозов и измерений. С 1950 г. восстановилось нормальное снабжение метеорологических станций СССР оборудованием. На Рижском и Тбилиском заводах, а также в мастерских Главной геофизической обсерватории в Ленинграде налажилось производство метеорологических приборов. На смену визуальным наблюдениям пришли приборные наблюдения за скоростью и направлением ветра, видимостью, высотой нижней границы облаков, температурой, влажностью, давлением. В 1946 г. в Игарке для обслужи-

(Окончание на 6-7 стр.)



## 185 ЛЕТ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ РОССИИ

(Окончание. Начало на 4-5 стр.)

вания авиации данными ветра (до высоты 4 км) были организованы шаропилотные наблюдения три раза в сутки. По заданию научно исследовательского института Арктики и Антарктики с 1951 года проводились на станции наблюдения за полярным сиянием, серебристыми облаками. В 1953 году для регистрации продолжительности солнечного сияния установлен гелиограф. Создание специализированных учебных заведений как среднетехнических – Ленинградского арктического училища (ЛАУ), Московских курсов полярных работников, так и высших – Ленинградского высшего инженерно-морского училища им. адмирала Макарова и других, способствовало существенному повышению уровня подготовки наблюдателей и качества наблюдений. В середине 1950-х годов на полярные станции, в том числе и в Игарку, отправлялись выпускники-географы Московского и Ленинградского университетов и других учебных заведений. В 1953 г. начала работать синоптиком Маргарита Ильинична Сухова (Акулова) – человек, посвятивший жизнь Игарке и ее истории. Игарчане постарше помнят и статьи Маргариты Ильиничны в газете, и ее активную работу в музее.

В процессе освоения северных территорий возрастало количество полетов. В списке обслуживаемых АМСГ «Игарка» организаций, по состоянию на 1953 г., числятся Чукотская авиагруппа УПА ГУСМП, Красноярское Управление ГВФ, Летное подразделение Игарской авиагруппы УПА ГУСМП и другие. Только первое полугодие 1955 года АМСГ «Игарка» было обслужено 1232 самолетовылета. Почти с момента своего зарождения Игарка была связана авиалиниями с Красноярском, Туруханском, Дудинкой, Волочанкой, Нордвиком, Норильском, Диксоном, Хатайгой, Амдермой, Подкаменной Тунгуской. В 1978 году аэропорт «Игарка» официально становится запасным для таких типов самолетов как Ту-154, Ил-18, Ил-76, Ан-12. Начинают выполняться прямые рейсы Игарка–Москва сначала на самолете Ил-18, затем на Ту-154.

Временные пассажирские эпизодические полеты постепенно превратились в регулярные авианерезовки, маршруты которых к концу 80-х го-

дов раскинулись по всему Советскому Союзу. В то время на станции «Игарка» уже проводился огромный объем метеорологических наблюдений: авиаметеорологические, климатические, гидрологические и агрометеорологические, запускались аэрологические зонды, измерялось содержание озона в атмосфере, проводились облеты основных авиатрасс синоптиками. Игарские авиаторы в полном объеме обеспечивали ледовую разведку в западном секторе Аркти-

к-Сибирское гидрометеорологическое Агентство», подразделением которого становится АМСГ «Игарка». В тот момент станцию возглавлял Виктор Федорович Федоренко. Много лет он руководил людьми, принимая на себя ответственность за коллектив, и только после выхода на пенсию позволил себе вернуться в родной Ленинград, откуда был эвакуирован в блокаду.

С 2013 г. АМСГ «Игарка» входит в состав Среднесибирского филиала



**Техник-метеоролог А. Д. Абрагимова, 1985 г. Продолжает трудиться и сегодня**

ки, участвовали в высокоширотных экспедициях «Северный полюс», обслуживали гидростроителей Курейки, геологические экспедиции, обеспечивали рыбаков Диксонского и Игарского рыбозаводов, выполняли пассажирские рейсы в Норильск, Светлогорск, Курейку, Снежногорск. Полет любого воздушного судна начинается с анализа метеорологической обстановки, а поэтому мы вправе считать себя причастными к этим полетам и всей богатейшей истории развития полярной авиации.

С началом нового тысячелетия в работу включились компьютерные технологии – начался новый этап в метеорологическом обеспечении полетов. В 2001 г. образуется автономная некоммерческая организация «Сред-

ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» – учреждения, осуществляющего метеорологическое обслуживание полетов гражданской и экспериментальной авиации.

В нашем регионе разведано множество месторождений полезных ископаемых: бурого угля, меди, титана, глины, песчано-гравийных материалов, даже минеральных подземных вод. Наибольшее промышленное значение имеют сегодня открытые геологами Лодочное, Тагульское и Ванкорское газоконденсатные нефтяные месторождения, расположенные к западу от Игарки. Сменив лесоперевалочную отрасль на нефтедобычу, наш район резко увеличил потребности в авианерезовках, ведь работа ведется исключительно вахтовым ме-



**Коллектив АМСГ «Игарка», 2004 г. Крайний справа – В.Ф. Федоренко**



**Метеоплощадка на Ванкоре**



**Овчинникова Наталья Сергеевна – начальник АМСГ «Игарка»**

тодом. Для реализации проекта освоения месторождений нефти была необходима базовая площадка, через которую будут осуществляться перевозки вахт на участки, в качестве которой и выбран аэродром «Игарка». Ежедневно осуществляются полеты на буровые, расположенные как в районах Игарки, так и смежных зонах – вдоль трубопровода, который протянулся на юго-запад от Игарки. Развитие нефтяной отрасли и резкое увеличение количества полетов вертолетов на посадочную площадку «Ванкор» требовало организации там качественных и достоверных метеорологических наблюдений. С этой целью в 2008 г. был открыт пункт «Ванкор», метеорологические наблюдения на котором изначально велись вахтовым методом техниками-метеорологами Игарки, а в настоящий момент с появлением новых технологий ведутся в автоматическом круглосуточном режиме.

В истории метеостанции «Игарка» причудливо переплелись история страны, история развития полярной авиации и история развития Гидрометеорологической службы России.

Сегодня аэропорт «Игарка» представляет собой современный аэропортовый комплекс, а АМСГ «Игарка» 4-го разряда оснащена современным метеорологическим оборудованием, позволяющим производить качественные метеорологические наблюдения и обеспечивать потребителей всей необходимой метеорологической информацией в режиме реального времени. Штат станции состоит из семи человек. Начальником АМСГ работает Н. С. Овчинникова, приехавшая в Игарку молодым синоптиком. За «сердцем станции», ее приборным парком и оборудованием пристально следит инженер I МП Григорий Зябрев. Прогностическое обеспечение аэродрома и районов полетов Игарки осуществляют дистанционно синоптики авиаметеорологического центра «Абакан».

Идут годы, меняются лица, как в калейдоскопе мелькают события, одно остается неизменным: как 90 лет назад, так и в юбилейный для всей Гидрометеорологической службы России год метеорологи Игарки добросовестно вносят свой вклад в ее престиж и развитие.

**(Материал подготовлен  
Л. А. Лосевой, Н. С. Овчинниковой и А. В. Голубничей).**