стр. 1 > стр. 2 > стр. 3 > стр. 4 > стр. 5 > стр. 6 > стр. 7 >
стр. 8 > стр. 9 > стр. 10 > стр. 11

ИСТОРИЯ ГОРОДА

АЭРОДРОМ «НОЙТИФ» («КОСА»)

ПОСЛЕВОЕННАЯ ИСТОРИЯ

АЭРОДРОМ «НОЙТИФ» («КОСА»)

Послевоенная история

1. Об аэродроме «НОЙТИФ»
Исторический путь противолодочной авиационной эскадрильи
2. 1945—1962 гг.
3. 1963—1974 гг.
4. 1975—1988 гг.
5. 1989—1996 гг.
6. 1996—1998 гг.
Воспоминания
7. Клименков В.
8. Липатов С.
9. Малафеев Л.
10. Татарников Ю.
11. Истребительный полк



Одним из самых привлекательных мест для жителей Балтийска и гостей города является полуразрушенный аэродром на Балтийской косе. Сюда приходят люди, чтобы полюбоваться и пофотографировать вызывающие восхищение монументальные ангары, бетонную взлетную полосу и разветвленную сеть рулежных дорожек. Время и люди привели в плачевное состояние один из лучших аэродромов периода Второй мировой войны, находящийся на территории нашей области. Тем не менее, несущие конструкции огромных ангаров выдержали испытание временем благодаря блестящим инженерным решениям, найденным их создателями.

Аэродром Neutief (после **1945 г**. — «Нойтиф», о затем «Коса») с координатами
N 54° 36' 50", E 019° 52' 45" — уникальное авиационно-техническое сооружение. Он расположен на естественной песчаной косе Frische Nehrung (ныне — Балтийская коса), сформированной морскими течениями и ветрами в Юго-Западной Балтике. Закрывая собой с востока залив Frisches Haff (ныне — Калининградский залив), это природное образование шириной не более 1,8 км, протянулось на 70 км от Земландского полуострова на юго-запад до польского побережья. В северной части коса «перерезана» проливом, севернее которого был построен город и военно-морская база Pillau (ныне — Балтийск), а южнее пролива выбрано место для аэродрома и ряда береговых и вспомогательных частей флота.





Аэродром был построен в интересах Luftwaffe и сдан в эксплуатацию в конце **1939 г.** Имея статус авиабазы, аэродром входил в мощнейшую систему береговых оборонных сооружений Пиллау, позволявшую Вермахту контролировать всю юго-западную часть Балтийского моря.

Как и предусматривалось планом, аэродром функционировал и как сухопутный, и как гидроаэродром. Две бетонные ВПП сухопутного аэродрома (взлетные курсы 53-233 и 100-280) имели подогрев. В период с ноября по март для Юго-западной Балтики и особенно для микроклимата побережья характерны колебания температуры вблизи нуля градусов, моросящие осадки, высокая влажность воздуха, приводящие к частым обледенениям и гололедице. Но обогрев полос, препятствовавший образованию льда, и их расположение под углом 45 градусов друг к другу давали возможность эксплуатации авиабазы практически при любой погоде и любом направлении ветра.





Сухопутные самолеты взлетали либо в сторону моря, либо в сторону залива. Гавань для гидросамолетов находилось северо-восточнее сухопутного аэродрома. Она была сформирована бухтой со стороны залива и рукотворными молами, образующими так называемый «ковш». По периметру гидрогавани были построены три исполинских по тем временам железобетонных ангара
100x30 метров для самолетов и два металлических — для другой техники. Перед ангарами располагались сходни для гидросамолетов, которые взлетали и садились с акватории залива. Кроме того были построены самолетные и оружейные мастерские, склады, насосная станция, котельная, установки для хранения и заправки топливом в гавани и на аэродроме, трансформаторная подстанция, казармы для персонала, а также хозяйственные постройки, казино, жилой поселок со школой и магазинами севернее аэродрома.



Это был единственный аэродром в Восточной Пруссии, не имевший наземных подъездных путей, снабжение которого осуществлялось морским путем. Но в этом состояло и определенное преимущество — наличие



естественного препятствия в виде вод, окружающих аэродром, позволяло ему оставаться самым безопасным местом в провинции, вплоть до завершения Восточно-Прусской операции.



При строительстве были учтены особенности рельефа местности — таким образом, чтобы обеспечить скрытность со стороны моря, а мощная и хорошо укрепленная береговая морская артиллерия делала аэродром неприступным в этой части.

Восточная Пруссия получила морскую авиабазу, которая по своему оснащению являлась одной из лучших в Германии. Особого внимания заслуживают две бетонные взлетно-посадочные полосы (ВВП), расположенные под углом 45 градусов друг к другу, с курсом 53 и 98 градусов и образующие своеобразный крест, что значительно расширяло возможности аэродрома и повышало его боеспособность. Длина каждой из ВПП составляла около 1.000 метров, что соответствовало стандартам того времени. Надо отметить, что аэродромов с бетонными взлетно-посадочными полосами в северной части Восточной Пруссии было всего три, а с двойной ВПП — только в Нойтифе.



Во время войны взлетно-посадочная полоса была расширена, что позволяло принимать все типы самолетов. При строительстве учли новейшие достижения в этой области. Есть основания считать, что этот аэродром являлся последней авиабазой, построенной для нужд Люфтваффе в нацистской Германии.



В течение войны на аэродроме базировались небольшие части морской авиации: группы берегового базирования, группа палубной авиации, группы морской разведки и ряд других, на вооружении которых находились самолета He 59, He 60, He 114, Ar 196. Эти подразделения не могли оказывать большого влияния на ход военных действий. Следует отметить, что авиационное командование не уделяло должного внимания морской авиации, и это особенно остро сказалось в битве за Британию.



В предвоенное и военное время на аэродроме базировались вспомогательные части Luftwaffe. Но в **апреле 1945 г**., отступая, последней покинула Neutief группа III эскадры JG 51 «Molders». В самом конце войны и сразу после нее через сухопутный аэродром «Нойтиф» «прошло» немало авиационных частей Советской Армии.



После войны, со слов очевидцев, все осталось в идеальном состоянии - ворота ангаров были электрифицированы, все было вылизано и работало.



С **1947 г.** здесь базировались 5 гидросамолетов «Каталина». Впоследствии сюда были переведены самолеты-амфибии («летающие лодки» Бе-4).

Длительное время на аэродроме «Нойтиф» базировался 10-й ИАП (24-я ИАД БФ), но в **1960 г.** полк был расформирован, и единственной частью, базирующейся на аэродроме, осталась противолодочная эскадрилья гидросамолетов.



В послевоенное время инфраструктура аэродрома практически не менялось. Имеющиеся немецкие сооружения использовались далеко не полностью. Освоить все хозяйство, функционировавшее до **1945 г**., так и не удалось. Например, система подогрева не восстанавливалась и не работала. ВПП с взлетными курсами 53-233 удлиняли (до 2000 м), ремонтировали и увеличивали толщину покрытия. Конечно, устанавливали современное радиотехническое оборудование. Но никаких принципиальных изменений сделано не было. Да и надписи внутри ангаров Rauchen verboten! нетронутыми дожили до XXI века.



Краткое описание ангаров



***Ангар* №1**



Внутренние размеры ангара — 60x35x9,5 м. Перекрытия выполнены из стальных ферм и профилей, имеются большие пристройки с боковых сторон и многоярусные подсобные помещения в задней части. Стены и пристройки ангара выложены из кирпича. Крыша двускатная, с небольшим уклоном от центра в сторону боковых стен, практически плоская. Покрытие крыши выполнено из тонкого армированного бетона, в настоящее время почти полностью разрушено. Было остеклено в верхней части. Ворота ангара состояли из небольших по ширине металлических створок, соединенных между собой шарнирно (типа гармошки) и при открытии убиравшихся в боковые карманы. Башни по бокам ангара отсутствуют.

Ангар ориентирован по длине с севера на юг. Имеется большая бетонированная прединангарная площадка. В правой пристройке на стене сохранилась надпись на немецком языке: «Курить запрещено». Некоторая





удаленность от остальных ангаров и наличие больших вспомогательных помещений позволяют предполагать, что ангар предназначался для выполнения на самолетах ремонтных работ. В советское время его использовали в качестве автопарка. В настоящее время находится в аварийном состоянии.

Ангар №2





Внутренние размеры ангара — 120х45х9,5 м, что позволяло разместить в нем
до 24 гидросамолетов типа «Арадо-196». Крыша представляет собой двойную арку, перекрытия выполнены из бетонных арочных ферм, которые в центре ангара опираются на четыре внутренние опорные колонны через катки температурной компенсации. В верхней части имелось остекление, которое в 1961—1962 годах было демонтировано из-за случаев выпадения стекол. Покрытие крыши неплохо сохранилось, но в некоторых местах имеются пробоины от снарядов и авиабомб, оставшиеся со времен войны. Ворота ангара были выполнены из небольших по ширине металлических створок, соединенных между собой шарнирно и при открытии убиравшихся в карманы. Боковые башни с лестничными пролетами отсутствуют.

Ангар ориентирован по длине на 80—260 градусов. Вдоль задней стены под потолком имеются две мощные передвижные платформы, которые перемещаются по направляющим рельсам и снабжены лебедками.



С боковых сторон и в задней части находятся подсобные помещения. Из всех ангаров аэродрома этот наиболее хорошо сохранился. Перед ангаром до самого залива оборудована большая бетонированная предангарная площадка, в непосредственной близости от берега имелись установки для заправки гидросамолетов топливом.



В советское время в ангаре размещалась технико-эксплуатационная часть (ТЭЧ), которая выполняла на самолетах регламентные работы. В непосредственной близости от ангара находилась башня управления полетами (командно-диспетчерский пункт), верхняя часть которой во время войны была повреждена и впоследствии накрыта дощатой крышей. В советское время по прямому назначению башня не использовалась.



Ангар №3

Внутренние размеры ангара — 120х45х9,5 м. Крыша представляет собой двойную арку, перекрытия выполнены из бетонных арочных ферм, которые в центре ангара опираются на четыре внутренние опорные колонны через катки температурной компенсации.



Арочные перекрытия по конструкции отличны от аналогичных ангаров (№ 2
и № 4). Это единственный ангар на аэродроме, в бетонных фермах арочного перекрытия которого нет диагональных распорок, имеются только вертикальные стойки. Поэтому для увеличения жесткости боковые концы арок, которые опираются на колонны, усилены и имеют мощные приливы, что хорошо видно на фото. Сами опорные колонны (центральные и боковые) также усилены и имеют утолщения в нижней части.



Верхняя часть ангара была остеклена. Ворота состояли из небольших по ширине металлических створок, соединенных между собой шарнирно, при открытии они убирались в боковые карманы. На одной из фотографий 1958 года фрагмент створчатых ворот хорошо виден. По бокам ангара находятся башни с лестничными пролетами, верхние площадки которых были оборудованы для установки зенитных орудий.



Ангар ориентирован по длине на 70—250 градусов. Правый передний пролет перекрытия обрушился еще в 50-е годы (предположительно, в 1955 году), после чего ангар больше не использовался. Причина обрушения, возможно, заложена в конструкции арочного перекрытия, которая была менее жесткой и после полученных во время войны повреждений не выдержала ветровой нагрузки.



Правая стена и примыкающая башня разрушились, перегородки и стены были разобраны. Сохранилась большая бетонированная предангарная площадка. Со стороны залива перед ангаром были оборудованы установки для заправки гидросамолетов топливом (общее количество заправочных установок на берегу залива — 9). Напротив ангара имеется бетонированный спуск в воду. К ангару с юго-западного торца примыкает выложенная из бетонных плит дорога шириной шесть метров, ведущая в авиагородок. В сторону взлетной полосы от ангара пролегает бетонная рулежная дорожка шириной 16 метров.

Ангар №4





Внутренние размеры ангара — 120x45x9,5 м. Крыша представляет собой двойную арку, перекрытия выполнены из бетонных арочных ферм, которые в центре ангара опираются на четыре внутренние опорные колонны через катки температурной компенсации (конструкция аналогична ангару № 2). Какая-либо механизация в ангаре отсутствует (или не сохранилась). Имелось остекление в верхней части.

Ангар ориентирован по длине на 50—230 градусов. Имеется бетонированная предангарная площадка, соединенная с рулежной дорожкой. Сохранились только несущие конструкции и перекрытия.

Ангар №5





Внутренние размеры ангара — 73,5x45x9,5 м. Это единственный ангар, который имеет такой большой пролет без внутренних опор. Перекрытия выполнены из стальных ферм, опирающихся на боковые и заднюю стены. Крыша двускатная (с небольшим уклоном от центра в сторону фронтона и задней стены), практически плоская. Ворота ангара были выполнены из небольших по ширине металлических створок, соединенных между собой шарнирно. При открытии они убирались в боковые карманы. С боковых сторон ангара находятся башни с лестничными пролетами, верхние площадки которых были оборудованы для установки зенитных орудий. Правая башня неплохо сохранилась. Остались целы боковые и задняя стены, выложенные из кирпича. Верхняя часть была остеклена.



Ангар ориентирован по длине на 30—210 градусов. Бетонированная предангарная площадка соединяется с рулежной дорожкой. Напротив ангара расположен бетонированный спуск на воду для гидросамолетов. Покрытие крыши изготовлено из тонкого армированного бетона. В советское время ангар сначала использовался для стоянки истребителей МиГ-15, МиГ-17, затем для хранения противолодочного оборудования самолетов.





На небольшом удалении от ангара в одной из дюн находится углубленное бетонное убежище.

Ангар № 6

Внутренние размеры ангара — 100x35x9,5 м, что позволяло разместить в нем
до 24 самолетов типа Bf 109. Перекрытия выполнены из стальных ферм. Крыша двускатная (с небольшим уклоном от центра в сторону фронтона и задней стены), практически плоская. Ворота ангара были изготовлены из небольших по ширине металлических створок, соединенных между собой шарнирно. В их средней части (по высоте) имелось остекление. При открытии створки убирались в боковые карманы.





Две секции створок еще можно было видеть в январе 2007 года. В настоящее время они не сохранились. С боковых сторон ангара находятся башни с лестничными пролетами, которые обеспечивали доступ к многоярусным боковым пристройкам. Верхние площадки башен были оборудованы для установки зенитных ору дий. С передней стороны ангара установлена мощная стальная опора, крыша покрыта бетонными плитами небольшой толщины.





Ангар ориентирован по длине с севера на юг. Внутри ангара, вдоль его длины, в верхней части закреплен направляющий рельс с тельфером, на котором имеется табличка с надписью «DEMAC Baujahr 1939», другие надписи с земли плохо различимы. Задняя стена ангара разобрана, боковые пристройки разрушены. К ангару примыкает бетонированная предангарная площадка, соединенная с рулежной дорожкой. По обрушившейся крыше прилегающей к ангару пристройки можно установить, что она изготовлена из армированного бетона, в качестве наполнителя использовался камыш.





Все ангары имеют сложную систему фундаментов, которая обеспечивала прочность конструкции, построенной на песчаной почве. В районе ангаров проводились геологические исследования, в результате которых было установлено, что перед возведением несущих опор производилась заливка мощного ленточного фундамента на большой площади, затем в свежий раствор устанавливались несущие опоры. Эта технология себя полностью оправдала, до настоящего времени мы можем наглядно убедиться
в надежности установленных конструкций.

Использованы материалы калининградского писателя *Валерия Цветкова,* Журнала *«Мир авиации» №1, 2007 г.,* фотографии авторов сайта и найденные в Интернете.

стр. 1 > стр. 2 > стр. 3 > стр. 4 > стр. 5 > стр. 6 > стр. 7 >

стр. 8 > стр. 9 > стр. 10 > стр. 11



Copyright © 2006—2011 Ю&Н Каллиниковы
Разработка и дизайн Каллиниковы