

АЛЯСКА – СИБИРЬ – ПЕРЕГОНОЧНАЯ



**К 70-летию
1942-1945г.**

В сентябре 2012 года отмечается значимая для истории нашей родины юбилейная дата: 70-летие авиаперегоночного, до 1998 года секретного, маршрута «Аляска – Сибирь», авиатрассы, внесшей огромный вклад в победу СССР над фашистской Германией.

Многие годы после войны замалчивалось существование и деятельность перегоночной трассы Аляска – Сибирь. Лишь в начале 1990-х появились первые публикации, поисковые экспедиции, стали открываться памятники и мемориалы памяти погибших летчиков.

11 июня 1942 года Советский Союз и США подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу (в годы войны поставки по ленд-лизу получали 42 страны мира).

Вот что писал Сталин Рузвельту осенью 1942 года: «... мы крайне нуждаемся в увеличении поставок самолетов-истребителей современного типа (например, «Аэрокобра»)...

Что касается положения на фронте, то Вы, конечно, знаете, что за последние месяцы наше положение на юге, особенно в районе Сталинграда, ухудшилось из-за недостатка у нас самолетов, главным образом, истребителей. У немцев оказался большой резерв самолетов. Немцы имеют на юге минимум двойное превосходство в воздухе, что лишает нас возможности прикрыть свои войска». Рузвельт отвечал: «Я изучаю все возможности увеличения истребителей, поставляемых Советскому Союзу. В октябре мы отправили Вам 276 боевых самолетов, и делается все возможное, чтобы ускорить эти поставки».

В октябре 1941 года Госкомитет обороны принял решение об организации доставки из США в нашу страну самолётов-истребителей по воздуху. После всестороннего анализа нескольких вариантов был выбран воздушный путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска





Решено было создать базы для доставки самолётов-истребителей. Сроки строительства были очень напряженными. Работа не прерывалась ни днем, ни ночью, велась и в сорока-пятидесятиградусные морозы, в весеннюю распутицу. На стройках работали как вольнонаемные и трудармейцы, так и заключенные ГУЛАГа. Большую помощь оказывало местное население, состоявшее преимущественно из женщин, стариков и детей. Многие взлетные полосы в условиях вечной мерзлоты застилали сборной металлической сеткой, поставляемой также из США. В Якутске и Киренске были гудронные покрытия, на их прокладку затрачивалось около 5-6 световых дней, но служили они по 20 лет. Строились гудронированные взлетно-посадочные полосы так. Сначала грунт вспахивали трехлемешным тракторным плугом. Затем на вспаханное поле завозили песок, гравий и глину. Вновь перепахивали. Лаборатория брала анализ для определения вязкости и сцепления массы. Вся процедура длилась до тех пор, пока не достигался требуемый коэффициент вязкости. Затем грейдер производил нивелировку полосы и следом закатчик закатывал ее. Около суток полоса сохла.



1944Г. УКЛАДКА
МЕТАЛЛИЧЕСК
ОЙ ПОЛОСЫ
НА
АЭРОДРОМЕ
ТАРНЮР



Начальником строительства авиалинии был назначен Д. Е. Чусов. Облюбованные изыскателями участки тундры, лесотундры и тайги за короткий срок становились посадочными площадками, а затем – аэродромами. Шла реконструкция аэродромов в Якутске, Красноярске и Киренске, строились новые в Уэлькале и Марково на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные аэродромы в Олекминске, Витиме, Теплом Ключе, Оймяконе, Омолоне, Зыренке. Трасса оснащалась, насколько позволяли возможности того времени, связью, радионавигационным оборудованием, метеорологическими станциями, уточнялись податные карты и прилагающей местности





ЛЯТЯЩИЕ ИЗ АМЕРИКИ
САМОЛЁТЫ



Исторический Уголок. В память о войне

ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ НА АЭРОДРОМЕ УЭЛЬКАЛЬ



ГИДРОСАМОЛЁТ «КАТАЛИНА» НА ЛЕНЕ 1943 Г.



НАД ВЕРХОЯНСКИМ

УРБТОМ

Американские летчики доставляли самолеты от авиационных заводов, расположенных на севере США, через Канаду в Фэрбенкс, где находилась советская военная миссия, принимавшая технику. Здесь эстафету подхватывали наши летчики из 1-го ПАП. Они перегоняли самолеты через Берингов пролив до Уэлькаля – аэродрома на берегу Анадырского залива. 2-й ПАП базировался в Уэлькале и перегонял самолеты до Сеймчана. 3-й ПАП – до Якутска, 4-й – до Киренска, на последнем участке Киренск – Красноярск работал 5-й ПАП. От Красноярска на фронт бомбардировщики доставлялись летом, а истребители – на железнодорожных платформах.



В Красноярске летчики и технический персонал 5-го перегоночного авиаполка жили в доме № 35 по улице Вавилова, здесь же располагался штаб авиатрассы. Этот дом был построен в 1934 г. для летчиков и технического персонала красноярского гидропорта, располагавшегося на острове Молокова. Дом возведен по инициативе И. П. Мазурука, а строили здание заключенные ГУЛАГа. Дом имеет два народных названия – «Авиадом» и «Дом Мазурука». Мазурук стал известен еще до войны как полярный летчик, участник высадки Папанина на Северном полюсе. В годы существования АЛСИБа бытовала поговорка: «Не будь дураком – летай с Мазуруком».



**ЗДАНИЕ АВИА МАСТЕРСКИХ В
ПОКРОВСКЕ**

**Герой Советского
Союза полковник
Илья Павлович
Мазурук**

**Менее чем за год
была построена
авиалиния
протяженностью
около 5000 км, 17
аэродромов. Для
перегонки
американских
самолетов:
истребителей,
средних
бомбардировщиков и
транспортных С-47 –
была сформирована
1-я перегоночная
авиадивизия под
командованием Героя
Советского Союза**





**КОМАНДОВАНИЕ
ПЕРВОЙ
ПЕРЕГОНОЧНОЙ
АВИАЦИОННОЙ
ДИВИЗИИ 1943 Г.**



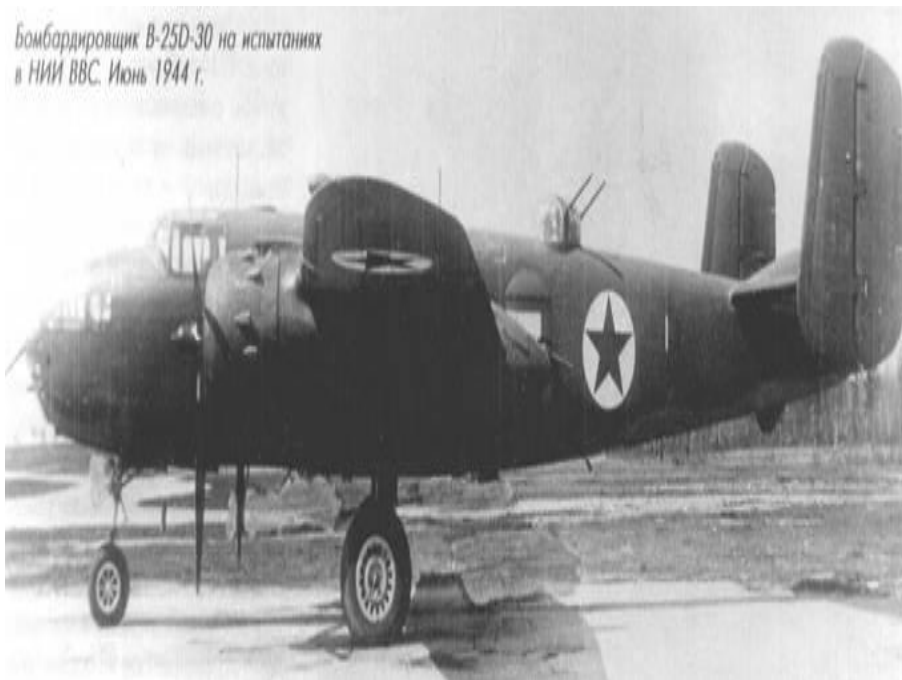
**ИСТРЕБИТЕЛЬ Р 63
КИГКОБРА**

**МАРК ИВАНОВИЧ
ШЕВЕЛЁВ – ПЕРВЫЙ
НАЧАЛЬНИК**

ПЕРЕГОНОЧНОЙ ТРАССЫ



Бомбардировщик В-25Д-30 на испытаниях
в НИИ ВВС. Июнь 1944 г.



**В.И.КУЗЬМИН –
ПЕРВЫЙ ЛЁТЧИК
ЯКУТЯНИН НА
ПЕРЕГОНОЧНОЙ**





**Н. АЛЕКСАНДРОВ НА ФОНЕ НЕМЕЦКОГО
ТРОФЕЙНОГО САМОЛЁТА «ЗИБЕЛЬ»**

**ВАСИЛИЙ
МОЛОКОВ –
ПОЛЯРНЫЙ
ЛЁТЧИК
ПЕРЕГОНОЧН
ОЙ ТРАССЫ
АЛЯСКА -
СИБИРЬ**



Бомбардировщики и транспортные самолеты обычно перегонялись поодиночке или по два-три, истребители же группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. Дальность полета у истребителей была небольшой, поэтому маршрут, протяженность которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км.





ПЕРВЫЙ ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК

ИСТОРИЯ АЛСИБА





Летчик из 4-го ПАП на крыле «Киттихаука». Обратите внимание на крупный ПТБ под фюзеляжем машины. Только благодаря таким бакам самолеты могли преодолевать большие расстояния между редкими сибирскими аэродромами



СМОТРИ НАШЕЮ РАБОТУ!



Сталинская ТРАССА



№
6
22344

Отца героя Первой Советской войны
Андрея Власова



В ответ на высокую оценку нашей работы дадим в марте фронту 500 боевых самолетов.



ПРИВЕТ нашим
отряду
ОРДЕНОНОСЦЕВ.

Мякытек
МАЗЫРК

Наш ответ

№ **73**

4^я НАГРАДА

Ракетный

Боевой лётчик

Отличнейший лётчик,
дисциплинированный
офицер.

Ст. д. № 7

За время войны по трассе было доставлено около 8000 самолетов. Всего же от союзников наша страна получила 18295 самолетов. Поставки по ленд-лизу составляли примерно 20% от выпуска отечественной авиапромышленности. По АЛСИБу перегоняли не только самолеты, но и перевозили грузы: военное оборудование, золото, слюду, продовольствие, оборудование для госпиталей.

Героизм тружеников трассы АЛСИБ получил высокую оценку: 1-я перегоночная авиадивизия 5 ноября 1944 года была награждена орденом Красного Знамени, а многие офицеры и солдаты – орденами и медалями.

В начале 1946 г. перегоночная трасса прекратила свою деятельность.



В ЭТОМ ЗДАНИИ
В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
1941 - 1945

НАХОДИЛСЯ ЭВАКОГОСПИТАЛЬ
№ 3470





ПЕРВОЕ КАМЕННОЕ ЗДАНИЕ В КИРОВСКОМ
РАЙОНЕ (1934 Г.) - "АВИАДОМ"
С 1942 ПО 1945 Г. В НЕМ ЖИЛИ
ЛЕТЧИКИ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ
АВИАПЕРЕГОНОЧНОЙ ТРАССЫ
"АЛЯСКА - СИБИРЬ".
ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ ПОГИБШИМ.

К-н Агапов П.Е. 1912г.р.
С-па Алексеев В.К. 1909г.р.
Л-т Астахов Н.В. 1915г.р.
К-н Барков Д.А. 1906г.р.
К-н Бобриков И.В. 1909г.р.

Мл. л-т Борисов М.В. 1920г.р.
Мл. л-т Дубовецкий Н.А. 1916г.р.
Л-т Есин П.П. 1914г.р.
Ст.л-т Ивакин Е.Ф. 1909г.р.
М-р Иванов А.П. 1906г.р.

Ст.л-т Константинов М.П. 1916г.р.
Ст.л-т Криницкий М.М. 1920г.р.
Ст.л-т Кричевский Я.М. 1918г.р.
К-н Кучейко В.Б. 1916 г.р.
Мл.л-т Люшняк Ф.Н. 1917г.р.

М-р Мартынов А.А.1909г.р.
Стр.-рад. Прохватинов Г.П.1913
М-р Сибекин И.Н. 1908 г.р.
Ст.с-т Соколенко В.А. 1920 г.р.
Ст.л-т Туваев А.Д.1915 г.р.

АВИАДОМ В НАШИ ДНИ



На трассе мужества трагически погиб участник перегона, боевой летчик-истребитель, капитан ВВС Красной Армии Григорий Петрович Чуйко.



ПАМЯТЬ О ПОГИБШИХ ЛЁТЧИКАХ ПЕРЕГОНОЧНОЙ
ТРАССЫ АЛЯСКА – СИБИРЬ В КРАСНОЯРСКЕ







