

70 лет. Трасса «Аляска-Сибирь»



- Алсиб («Аляска-Сибирь», «воздушная трасса Красноярск—Уэлькаль», «Красноярская воздушная трасса») — воздушная трасса между Аляской, (США) и СССР, построенная и начавшая действовать в 1942 году. Являлась советской частью авиатрассы по перегонке американских самолётов, которые США поставляли в СССР по договору ленд-лиза. Американская часть трассы начиналась в городе Грейт-Фолс в штате Монтана, а заканчивалась в Номе на Аляске. В качестве второстепенных задач на трассе выполнялась перевозка грузов, дипломатической почты, дипломатических работников.

- Поставки грузов из США по ленд-лизу проводились по нескольким трассам: через северную Атлантику до Мурманска и Архангельска; через Тихий океан до Владивостока; через Трансиранский маршрут: Индийский океан до иракского порта Басра и далее через Иран в СССР. 9 октября 1941 года Госкомитет обороны принял решение об организации доставки самолётов из США в СССР по воздуху. Создание этой трассы возлагалось на Главное управление Гражданского воздушного флота под началом генерал-майора Молокова В. В.. Было изучено несколько различных маршрутов, и выбран путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска. Начальником строительства авиалинии был назначен Д. Е. Чусов. 13 октября была сформирована, а 16-го вылетела в Иркутск первая группа специалистов. В ноябре 1941 года началась реконструкция уже имеющихся аэродромов. В Красноярске удлиннили две бетонные взлетно-посадочные полосы, сделали рулёжные дорожки, оборудовали самолётные стоянки. Был реконструирован аэродром в Якутске. Строительство новых аэродромов началось в 1942 году. Вдоль трассы строились узлы связи, радионавигации, метеорологические станции, уточнялись полётные карты. 27 апреля 1942 года Гражданский воздушный флот, строящий и эксплуатирующий трассу, был подчинен Военно-Воздушным силам Красной Армии. В июле 1942 года Владимир Коккинаки на бомбардировщике Б-25 пролетел по недостроенной трассе, и доставил в Москву американскую правительственную комиссию по вопросам согласования начала перегонки самолётов. 23 июля для приёмки трассы вылетела комиссия ГУ ГВФ. Обследовав маршрут, комиссия разрешила запуск трассы во временную эксплуатацию.

К октябрю 1942 года на трассе было введено в эксплуатацию 10 аэродромов: 5 базовых — отремонтированные в Якутске и Красноярске, и новые в Киренске, Сеймчане и Уэлькале; так же 5 запасных — в Адане, Олекминске, Оймяконе, Берелёхе (Сусуман) и Марково. Строились аэродромы в Бодайбо, Витиме, Усть-Мая, Хандыге, Зырянке, Анадыре. В СССР было построено 16 аэродромов, в США и Канаде — 15. Перегоночная дивизия была сформирована летом 1942 года в городе Иваново. Здесь лётчиков знакомили с американскими самолётами и проводили тренировочные полёты. Командиром дивизии и начальником трассы был назначен полковник Илья Павлович Мазурук — полярный лётчик, Герой Советского Союза. В дивизию входило 5 авиаполков. Осенью лётный состав был перевезён на трассу. Штаб дивизии и управление воздушной трассы располагались в Якутске. Место, где советские лётчики принимали эстафету по перегонке самолётов от американских коллег, находилось в городе Фэрбанк. Здесь советскими специалистами производилась приёмка самолётов, и далее их перегоняли уже лётчики из СССР. Фэрбанк, находящийся в центре Аляски был выбран в качестве места передачи самолётов из-за его лучшей защищённости по сравнению с Номом, в случае нападения японцев, которые летом 1942 оккупировали часть штата Аляска. 7 октября 1942 года первая партия самолётов вылетела из Фэрбанка. Это были 7 истребителей P-40, лидером группы шёл бомбардировщик B-25 под управлением самого начальника трассы — Мазурука. По разным причинам путь до Красноярска занял 33 дня. В город самолёты прибыли 16 ноября. На Алсибе бомбардировщики и транспортные самолеты перегонялись по одному, или группами по два-три самолёта, истребители летали группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. Из Красноярска бомбардировщики перегонялись на фронт своим ходом, а истребители — в разобранном виде по железной дороге.

В июле 1943 года начальником трассы был подписан приказ о формировании управления аэропортами 1 класса (Киренск, Якутск, Сеймчан, Уэлькаль). По штату им полагалось 2 легковых автомобиля, 6 грузовых, 12 специальных и 4 трактора; личный состав — 100 военнослужащих и 127 вольнонаёмных. В августе под управление трассы был передан Красноярский аэропорт 1 класса, до того находившийся в ведении ВВС. В аэропорту располагалась Харьковская военная авиационная школа. В мастерских школы самолёты ремонтировали, перекрашивали, готовили к отправке на фронт. Также самолёты ремонтировали и готовили в мастерских на острове Молокова, на территории судоремонтного завода, в авиаремонтном заводе. Осенью 1943 года вступили в строй 5 аэродромов: Нижнеилимск, Витим, Теплый Ключ (Хандыга), Омолон (Кегали) и Анадырь. В Киренске, Якутске и Сеймчане взлётные полосы покрыли гудроном, некоторые аэродромы застилали сборными металлическими листами, доставленными из США. В 1944 открыли аэродромы Танюер и Чаплине на Чукотке, а также Учур и Экимчан — на трассе Якутск-Хабаровск. В том же году улучшилось оснащение трассы радиосредствами: были установлены закупленные в США 25 передатчиков, 5 приёмных радиопередатчиков, 11 радиопеленгаторов и 2 мощные радиостанции в Якутске и Сеймчане. Материальное обеспечение трассы происходило через порты в Магадане, Тикси, Провидения, Амбарчике и Уэлькале. Откуда по рекам и дорогам грузы развозились в 25 пунктов приёма. В 1945 году на трассе имелось 5 основных маршрутов. Главный — из Красноярска в Уэлькаль; а также: Якутск — Хабаровск, Анадырь — Магадан — Хабаровск, Магадан — Киренск — Красноярск и Якутск — Тикси. Использовалось до 30 аэродромов. Летом 1945 года по трассе перегонялись самолёты для Забайкальского, первого и второго Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота в обеспечение боевых действий против Японской империи. В августе поставки авиатехники из США по трассе прекратились, и 1-й перегонный авиаполк перебазировался из Фэрбанкса в Марково. Перегонная авиадивизия была расформирована в октябре 1945 года.

