

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 катчик закатывал ее. Около суток полоса сохла.



1944Г. УКЛАДКА
МЕТАЛЛИЧЕСК
ОЙ ПОЛОСЫ
НА
АЭРОДРОМЕ
ТАРНИЮР



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

попутные карты и прилегающей местности





ЛЯТЯЩИЕ ИЗ АМЕРИКИ
САМОЛЁТЫ



Истребители Як-1 перед вылетом.

ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ НА АЭРОДРОМЕ УЭЛЬКАЛЬ



ГИДРОСАМОЛЁТ «КАТАЛИНА» НА ЛЕНЕ 1943 Г.



НАД ВЕРХОЯНСКИМ
УЗЛОМ

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 Уэлькала – 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.**



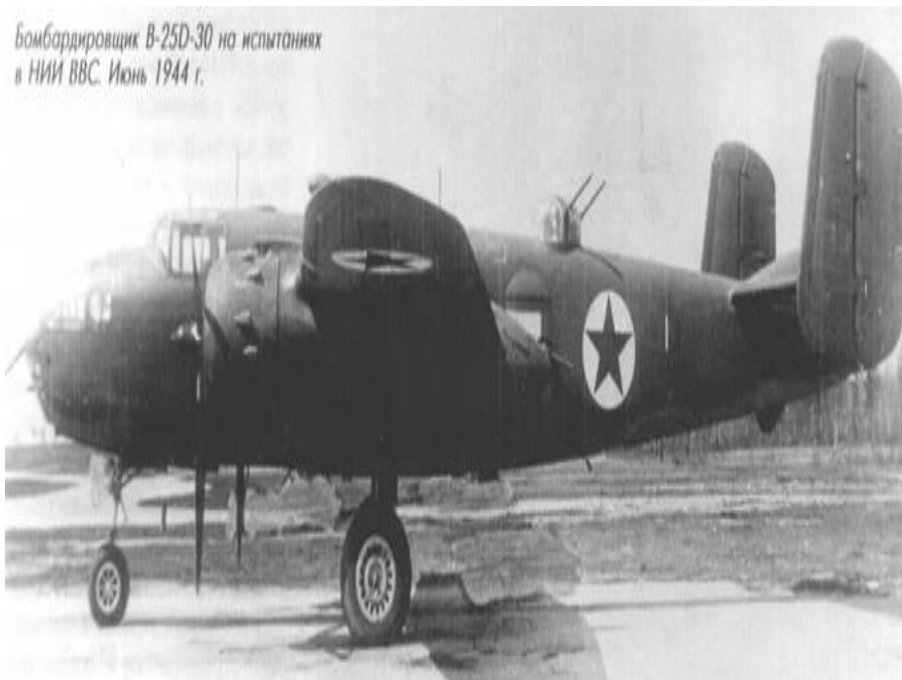
**ИСТРЕБИТЕЛЬ Р 63
КИГКОБРА**

**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 НАМЁДЖИМ ОУСЛУЖИТЕЛИ!



Сталинская ТРАССА



ОТЪЕМ НАШЕГО ПЕРВОГО СОВЕТСКОГО БОИЩА
Александр Власов



№
6
22344



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



ПРИВЕТ нашим
отрядам
Орденноносцам.

МАШЫНЫ
МАШЫНЫ

Нам ответ

№ 73

4^я награда

Какой-то

Отличный летчик,
дисциплинированный
офицер.

Боевой пилот.

Ст. л. № 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 Крицкий М.М. 1920г.р.
Ст.л-т Кричевский Я.М. 1918г.р.
К-н Кучейко В.Б. 1916 г.р.
М.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**



ПАМЯТНИК
ЛЁТЧИКАМ
ПЕРЕГОНОЧНО
Й ТРАССЫ
АЛЯСКА -
СИБИРЬ В
ЯКУТСКЕ





