

# 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



Историк Юрий Ушаков. В самолетах летим

**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.**



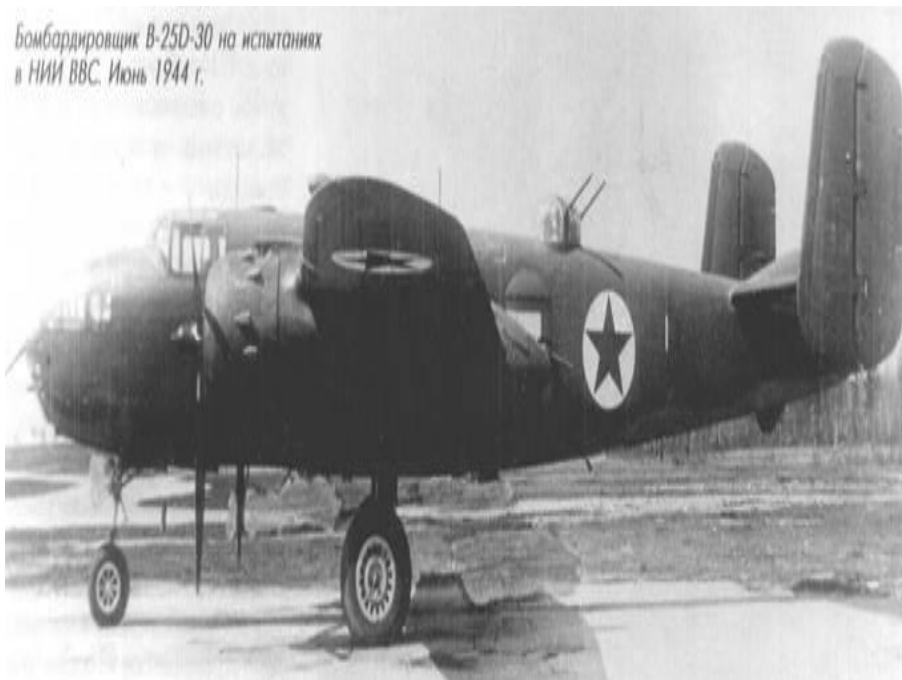
**ИСТРЕБИТЕЛЬ Р 63  
КИГКОБРА**

**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**



СМОТРЕТЬ ПОСЛЕДНИЙ ВЫПУСК!



# Сталинская ТРАССА

№  
**6**  
22344



Отцы нашей Победы Советского Союза  
*Александр Васильевич*



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



**ПРИВЕТ** нашим  
отрядам  
**ОРДЕНОНОСЦЕВ.**

**М**якытек  
**МАЗЫРК**

*Наш ответ*

№ **73**

**4<sup>я</sup> 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-на 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**



**ПАМЯТНИК  
ЛЁТЧИКАМ  
ПЕРЕГОНОЧНО  
Й ТРАССЫ  
АЛЯСКА -  
СИБИРЬ В  
ЯКУТСКЕ**





