

Школьный музей “Моя малая Родина“
Лицей № 11

ПОЛЕТЫ В ВЕЧНОСТЬ



Материалы научно-практической конференции
“Трасса АлСиб - вчера, сегодня, завтра...”

Красноярск
2009

От редакции

В этом сборнике собраны материалы научно-практической конференции “АлСиб” вчера, сегодня, завтра...”, которая проводилась в лицее № 11 в декабре 2008 года. Также в сборнике размещены статьи журналистов Галины Эйсер и Владимира Ковалева, опубликованные в газетах “Комок”, “Вечерний Красноярск”, “Сегодняшняя газета”, “Красноярский рабочий”, журнал “Резюме”

Издание сборника и проведение проекта “Поднять самолеты, вернуть имена...” стало возможным благодаря финансовой поддержке Администрации Красноярского края.



АЛСИБ: ТРАССА МУЖЕСТВА И ДРУЖБЫ

Одним из решающих факторов, обеспечивших победу земной цивилизации во Второй мировой войне, было эффективное сотрудничество стран антигитлеровской коалиции. И сегодня, по прошествии более полувека, немаловажно вновь и вновь обращаться к тому бесценному опыту, когда страны, несмотря на резко отличающийся государственный строй, сумели прийти к соглашению по важнейшей мировой проблеме: стали единым фронтом против держав, исповедующих фашизм и милитаризм.

В день нападения фашистской Германии на Советский Союз премьер-министр Великобритании У. Черчилль выступил по радио с обращением к народу своей страны. Он, в частности, сказал:

«Любой человек или государство, которые борются против нацизма, получат нашу помощь. Любой человек или государство, которые идут с Гитлером – наши враги... Отсюда следует, что мы окажем России и русскому народу такую помощь, какую только сможем»¹. О поддержке Советского Союза в войне с Германией высказался



Американские и советские летчики в аэропорту Фербенкса (штат Аляска) 1942 г.

24 июня 1941 года и президент США Ф.Д. Рузвельт.

Как известно, накануне войны советская военная авиация развивалась бурно, в этом направлении СССР опережал многие передовые государства мира. Экипажи В. Чкалова, М. Громова, В. Гризодубовой и других во второй половине 30-х годов совершили на отечественных машинах впечатляющие сверхдальние перелёты. Советские авиаконструкторы разработали образцы боевых самолётов, способные противостоять любому агрессору.

Однако, когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой техники, и Военно-воздушные Силы (ВВС) СССР имели на вооружении ещё очень мало современ-

¹ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.: Документы и материалы. В 2-х тт. – Т.1. – М.: Политиздат, 1984. – С.482.



ных боевых самолётов. К тому же, значительная часть наших истребителей и бомбардировщиков была уничтожена противником на прифронтовых аэродромах уже в первые дни войны. Кроме того, заводы оборонной промышленности западного региона страны пришлось срочно эвакуировать на Урал и в Сибирь, где для налаживания на них производства требовалось время.

В начальный период войны из-за временной потери части своей территории, а также и по вышеуказанным причинам, Советский Союз ощущал острую нехватку не только самолётов, но и других видов вооружения, продовольствия и стратегических материалов. Поэтому для нашей страны имело большое значение, заключённое осенью 1941 года, соглашение, по которому США и Великобритания обязались поставлять в СССР, начиная с октября того же года, вооружение, технику, материалы и продовольствие.



Ремонт самолета

11 июня 1942 года Советский Союз и Соединённые Штаты Америки подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу.

Союзническая помощь по ленд-лизу в нашу страну осуществлялась несколькими путями. Один из них пролегал от восточного побережья США до Мурманска и Архангельска, перевозки по нему сопровождались значительными потерями и проводились неритмично. Маршрут через Тихий океан к дальневосточным портам СССР оказался неподручным из-за большой протяжённости. Безопасной

транспортной артерией был путь через Индийский океан до иракского порта Басра в Персидском заливе и далее через Иран к советской границе. Этот очень длинный и неудобный из-за нескольких перевалок маршрут сыграл всё же важную роль в доставке в СССР нужных грузов. Вышеуказанные маршруты были особенно неудобны для перевозки самолётов – груза хрупкого и громоздкого.

Изыскание и строительство воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль

Уже в июле 1941 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР принял решение о строительстве Особой воздушной линии, которая соединила бы Советский Союз и Соединённые Штаты Америки. Возглавить эту работу поручили начальнику Главного управления Гражданского Воздушного Флота (ГУ ГВФ) СССР В.С. Молокову – известному полярному лётчику. По его указанию, для изыскания наилучшего направления авиатрассы, в Сибирь, Якутию и на Чукотку вылетела группа видных авиационных специалистов.

После всестороннего анализа нескольких вариантов был выбран воздушный путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска. Преимуществом этого направления перед другими, кроме ко-



роткого пути над морем, было преобладание устойчивой антициклональной погоды на большей части трассы и наличие относительно крупных населённых пунктов, деливших трассу на несколько почти равных участков. Важно было и то, что через конечный пункт – Красноярск, проходила Транссибирская железная дорога. Кроме того, некоторые участки трассы в довоенные годы были неплохо изучены и облётаны экипажами гражданской авиации².

Государственный Комитет Оборона СССР обязал руководство ГУ ГВФ и хозяйственные организации Восточной Сибири в кратчайший срок обеспечить строительство всеми необходимыми материалами и рабочей силой. Начальником строительства этой громадной авиалинии, протяжённостью 4800 км, был назначен Д.Е. Чусов, руководивший ранее планово-экономическим отделом ГУ ГВФ, а до этого работавший в Восточно-Сибирском управлении ГВФ и хорошо знавший эти места. Для поиска подходящих мест под аэродромы изыскательские экспедиции проделали огромную работу, которая нередко велась с воздуха. В.С. Молоков вспоминает, что только с самолёта изыскатели смогли определить нужный участок в Оймяконе, а в сплошь заболоченном районе реки Омолон (приток Колымы) пришлось спускаться на парашютах двух членов экспедиции, чтобы они нашли площадку для посадки маленького биплана У-2.

В процессе изыскательских работ оперативно вносились изменения в первоначальный проект трассы. В одном конечном пункте трассы – Анадыре – не нашли в болотистой тундре площадки, подходящей для аэродрома, в другом – Уэлене – анализ многолетних метеосводок показал, что он слишком часто закрыт туманами. Поэтому конечным пунктом трассы выбрали посёлок Уэлькаль, расположенный на берегу Анадырского залива (Чукотка). В 200 км от него было решено построить в Марково запасной аэродром³.

Кузьмин (название файла) – Пилот В.И. Кузьмин (подрисуночный текст)

Один из первых лётчиков-якутов В.И. Кузьмин, перевозивший изыскателей трассы на У-2, а временами и на чуть большем самолёте П-5, рассказывал:

«Работа оказалась трудной, требовала напряжения всех сил. Вместе со специалистами-изыскателями и проектировщиками экипажи летали над огромной территорией – от Якутска до Берингова пролива, над незнакомыми таёжными и гористыми пространствами, мало изученными. За четыре месяца – срок, установленный правительством – следовало закончить изыскания нового воздушного моста.

Приземлившись на подобранную с воздуха площадку, лётчики наравне со всеми брали топоры и шли рубить просеки или выполнять другую физическую работу.

Почти после каждой посадки самолёт требовал тщательного осмотра, а в отдельных случаях и ремонта. За день приходилось делать десять, а то и больше сложных посадок. К весне, когда световой день увеличился, летали по 8–10 часов в сутки.

Всё дальше и дальше углублялись изыскатели в труднодоступные районы. За рекой Алдан по трассе на Чукотку началась гористая местность, где, несмотря на приближение весны, всё ещё стояли жестокие морозы. Ночевали там же, где и работали.

2 Мазурук И.П. Воздушный мост Аляска – Сибирь // Полярный круг. 1978. – М.: Мысль, 1978. – С.53.

3 Молоков В.С. Родное небо. – 2-е изд. – М.: Воениздат, 1987. – С.99,100.



Задолго до рассвета лётчикам приходилось вылезать из спальных мешков, выходить из застывших палаток на трескучий мороз и пронизывающий ветер. Подготовка и подогрев самолёта с помощью тех средств, которые существовали тогда, требовали умения и сноровки, участия в этом деле и пилота, и механика»⁴.

Облюбованные изыскателями участки тундры, лесотундры и тайги, за короткий срок становились посадочными площадками, а затем – аэродромами. Работа на сооружаемых аэродромах не прекращалась ни днём ни ночью, велась и при сорокапятиградусных морозах, и во время непролазной весенней распутицы. Росли разнокалиберные бревенчатые срубы. Увенчанные крышами, они превращались в служебные и бытовые здания. Ещё недавно безжизненная, скованная вечной мерзлотой земля пробуждалась, оживала, оглашаясь перестуком движков электростанций, ревом авиационных моторов, урчанием автомобилей и другой техники.

Шла реконструкция аэродромов в Якутске, Красноярске и Киренске, строились новые в Уэлькале и Марково на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные в Олёкминске, Витиме, Тёплом Ключе (Хандыге), Оймяконе, Омолоне, Зырянке...

Сроки строительства, продиктованные нуждами фронта, были крайне напряжёнными. Строительство аэродромов южнее Якутска вели, в основном, вольнонаёмные работники, а севернее и восточнее Якутска – организации могущественного на Северо-востоке страны треста «Дальстрой», использующего дармовой труд заключённых – горемык печально известной теперь системы ГУЛАГ. Большую помощь оказывало местное население, состоящее преимущественно из женщин, стариков и детей. Ежедневно на строительстве каждого аэродрома работало не менее 300 человек⁵.

Трасса оснащалась, насколько позволяли тогдашние возможности, связью, радионавигационным оборудованием, метеорологическими станциями, уточнялись полётные карты местности, прилегающей к воздушной магистрали.

В небывало короткие сроки – менее чем за год – была построена авиалиния протяжённостью около пяти тысяч километров. 11 августа 1942 года Дальстрой приступил к строительству аэродрома в Оймяконе, а уже в конце сентября здесь приземлился четырёхмоторный транспортный самолёт Г-2. В том же году 29 октября комиссия Аэрофлота приняла в эксплуатацию аэродром в Олёкминске.

Аэропорт Якутск, в довоенное время по существу пригодный для обслуживания, приёма и выпуска самолётов лёгких типов, был коренным образом расширен. Для эксплуатации тяжёлых транспортных и боевых самолётов возвели много объектов технологического и бытового назначения. Морским путём, а затем по Лене в аэропорты воздушной трассы доставлялись из США техника для строительства аэродромов, бензо- и маслозаправщики, станочное оборудование. Всего на трассе в трудных природных условиях было построено и оборудовано 26 аэродромов и 274 деревянных здания и сооружения⁶.

4 Кычкин И.С. 35 лет над полюсом холода // Северная трасса. – 1971. – 2 октября.

5 Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НА РС (Я)). Ф.52. Оп.33. Д.37. Л.19,20.

6 Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне: статьи, воспоминания



Уже к осени 1942 года на огромном пространстве между Уэлькалем на Чукотке и Красноярском в небывало сжатые сроки, всего за 10 месяцев, были, в основном, закончены строительство и реконструкция 16 аэродромов. Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль была официально введена в эксплуатацию 30 января 1943 года приказом начальника ГУ ГВФ.

В ноябре 1943 года вступили в строй запасные аэродромы Нижнеилимск в Иркутской области, Витим и Тёплый Ключ (Хандыга) в Якутии, Анадырь на Чукотке. Их ввод значительно повысил безопасность полётов на трассе. Исходя из опыта полётов в первую зиму, была освоена авиатрасса в обход Якутска по более тёплому маршруту: Уэлькаль – Магадан – Киренск.

Полоса – Укладка металлической полосы на аэродроме Танюер. 1944 г.

Строительство аэродромов перегоночной трассы продолжалось вплоть до её закрытия. В Марково взлётно-посадочную полосу покрыли секционными металлическими гофрированными листами, которые изготовлялись в США и доставлялись на место сборки водным путём. К концу 1944 года были введены аэродромы в Танюере и Чаплино на Чукотке. В порядке подготовки к войне с Японией развернулось строительство



*Транспортировка американских истребителей со станции Злобино.
г. Красноярск*

1560-километровой воздушной линии из Якутска на Дальний Восток: существенной реконструкции подвергся аэродром в Алдане, строились аэродромы в Учуре и Токко на юге Якутии. Была введена воздушная трасса Анадырь – Магадан – Хабаровск, протяжённостью 3500 км.

Формирование коллектива трассы

Формирование Управления и частей Красноярской воздушной трассы, которым предстояло доставлять самолёты ленд-лиза из США в Советский Союз, началось в августе 1942 года в городе Иваново, расположенном вблизи линии фронта и имевшем относительно неплохие аэродромы и инфраструктуру тренировочной базы ВВС. Было решено сформировать пять перегоночных авиаполков (ПАП) с базированием в Фэрбенксе (Аляска, США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске и Киренске. Для наземного обеспечения перегонки самолётов (авиаре-



монтные мастерские, автобаза, энергообеспечение, службы: аэродромная, связи, горюче-смазочных материалов и др.) создавались авиационные базы с дислокацией в Уэлькале, Марково, Сеймчане, Оймяконе, Якутске, Олёкминске и Киренске⁷. Предполагалось, что на трассе будет работать до трёх тысяч человек.

Для работы на перегоночной трассе из фронтовых авиационных полков отбирали лётчиков, инженеров и техников, имеющих боевой опыт или работавших до войны на сибирских авиалиниях Аэрофлота, в Арктике. Часть авиаторов взяли с Южной перегоночной трассы, по которой доставлялись самолёты ленд-лиза из иракского порта Басра через Иран в Кировабад (Азербайджан).

Прибывший в Иваново личный состав переучивался на зарубежную авиационную технику. Лётчики бомбардировочных авиаэскадрилий после изучения матчасти выполняли тренировочные полёты на аэродроме Ундол под руководством инструкторов из группы полковника П.И. Дмитриева, лётчиков-истребителей тренировали на аэродроме Иваново инструкторы авиабригады полковника Шумова и командира 1-го перегоночного полка подполковника Н.С. Васина.

В основу учебно-тренировочных полётов была заложена отработка техники пилотирования в закрытой кабине, тренировка в продолжительных полётах по компасу, взлёт и посадка на ограниченных полосах, умение пользоваться средствами радионавигации. Как лётчики, так и бортрадисты, за исключением немногих, имели слабую подготовку по радиосвязи, не говоря уже о знании импортного радиооборудования, которым многие никогда не пользовались. Кроме того, большинство лётчиков и штурманов не имели опыта использования в навигационных целях пеленгаторов, радиомаяков и приводных радиостанций.

Стрелки-радисты не могли уверенно держать связь в полёте. В основном все они принимали на слух и передавали на ключе не больше 50-60 знаков в минуту, причём, только цифрового или буквенного текста. Как правило, смешанного текста никто не умел принимать. Радисты не были знакомы с международным кодом, который на трассе должен был широко применяться.

Полёты на слабо оборудованной и недостаточно исследованной трассе с её огромной протяжённостью были немыслимы без чётко налаженной радиосвязи и без людей, способных вести бесперебойную связь в полётах.

Перед лётным составом, прибывшим в Иваново, а затем и в полки на трассе, ставилась задача: уметь самостоятельно настраивать приёмники и передатчики на нужные частоты, уметь пользоваться радиоконпасом, самолётным переговорным устройством; уметь запрашивать пеленги микрофоном (в основном для лётчиков истребителей); уметь в любых метеоусловиях при помощи радиоконпаса выходить на приводную радиостанцию, а лётчикам-истребителям уметь выходить на приводную радиостанцию самолёта-лидера в случае отрыва от строя. Штурманы должны были знать метод засечек для определения местонахождения самолёта по двум пеленгаторам⁸.

По свидетельству участника тех событий штурмана Д.С. Шерля, с первых

7 Приказ Народного Комиссара Обороны СССР №00162 от 3 августа 1942 г.

8 Архив Федеральной службы воздушного транспорта (ФСВТ) России. Ф.53. Оп.322. Д.39. Л.28.



же дней учебных полётов наши авиаторы оказались в затруднительном положении, так как все инструкции, памятки, надписи в самолётах и на приборных досках были на английском языке, расчёты указаны в милях, футах и галлонах. На листах миллиметровой бумаги лётчики и штурманы чертили переводные таблицы, а затем наклеивали их на приборные доски учебных самолётов. Правда, вскоре лётчики привыкли к американской системе мер, и нужда в переводных таблицах отпала.

Как вспоминал Шерль, гораздо труднее было осваивать лётные качества импортных машин. Новшеством для наших лётчиков были радиостанции на истребителях, а также самолёты с передней стойкой шасси, что требовало особой техники пилотирования на взлёте и посадке. Отбор лётчиков шёл строго: после трёх неудачных попыток взлёта и посадки неумелый лётчик отчислялся в распоряжение Управления кадров ВВС. Из каждой пятёрки прибывших лётчиков примерно только один попадал в штат формируемых полков⁹.

Когда формирование перегоночных полков было в основном закончено, постановлением ГКО от 3 августа 1942 года командиром перегоночной дивизии и начальником Красноярской воздушной трассы назначили полковника И.П. Мазурука. Этим самым ГКО как бы повышал в глазах союзников статус этой трассы. Мазурук был одним из первых Героев Советского Союза, получивший это престижное звание за высадку в 1937 году экспедиции во главе с И.Д. Папаниным на Северный полюс. В своё время эта эпопея широко освещалась в мировой прессе, а значит, фамилия Мазурука была на слуху у американцев. Кроме того, Илья Павлович был депутатом Верховного Совета СССР, по американским меркам – конгрессменом. Учитывалось и то, что он, работая начальником полярной авиации Главсевморпути, проявил себя незаурядным организатором, руководителем большого коллектива авиаторов.

К 1 сентября 1942 года формирование Управления трассы и перегоночных полков было закончено. Личный состав и имущество из Иваново по железной дороге доставили в Красноярск, а затем транспортными самолётами – к местам постоянного базирования. 1-й ПАП для ускорения транспортировки перевезли самолётами Ли-2 непосредственно из Иваново на авиабазу Ледд-Фильд близ Фэрбенкса.

Административным центром перегоночной трассы выбрали город Якутск, расположенный примерно посредине трассы. Учитывалось и то, что в Якутске имелась возможность организовать ремонт самолётов, здесь же находился самый мощный на северо-востоке страны радиоцентр. В Якутске разместились штабы Красноярской воздушной трассы, а затем и перегоночной дивизии, базировались 4-й ПАП, а также сформированный несколько позже 8-й транспортный авиаполк (ТАП).

Советская миссия и перегоночный полк на Аляске

Специалистов в военную миссию на Аляске, которую возглавил полковник М.Г. Мачин, подбирали в спешном порядке. Нескольких, имеющих опыт приёмки импортной техники, отозвали из Басры. Одним из них был радиоинженер Е.Г. Радоминов. Он вспоминал:

⁹ Шерль Д.С. Авиамост: Аляска – Сибирь – фронт // На Севере Дальнем. – 1985. – №1. – С.56.



«Перед вылетом на Аляску нас, человек двадцать инженеров и техников, пригласили к А.И. Микояну, который ведал вопросами снабжения армии продовольствием, горючим и обмундированием, Анастас Иванович показался мне человеком простым, давал напутствия на дорогу примерно так:

- Вы уж там за границей нас не подведите, особенно с пьянкой. Уж если сильно захочется выпить, пейте у себя в помещении, изнутри запритесь, а ключ спрячьте. Чтоб вас пьяными никто не видел!

В конце беседы Микоян спрашивает:

- Ну, а как там у вас с обмундированием? Всё ли хорошо?

Наш комиссар, полковник, вскакивает и рапортует:

- Товарищ нарком, всё в порядке, новое обмундирование выдали!

А кто-то из техников добавляет:

- Да, дали, но только хлопчатобумажное, летнее...

- Почему так?! – удивляется Микоян.

- А другого на складе не было, – пытается выйти из щекотливого положения полковник.

Микоян снимает трубку и просит соединить с начальником интендантской службы армии Хрулёвым. Говорит ему:

- Вот у меня летят за границу люди – группа специалистов. Надо бы им пошить обмундирование, причём хорошее...

После этой беседы нас сразу же направили в ателье Красной Армии, там сняли мерки. И через три дня у нас были из хорошего сукна кители и брюки...»¹⁰.

Несколько дней спустя два самолёта Ли-2 с 50 специалистами на борту вылетел из Москвы на Восток. Вслед за ними четыре такие же машины в Иваново взяли на борт по 25 человек лётного состава и через Якутск доставили в Сеймчан. 3 сентября в самолёты, командирами которых были И.И. Моисеев и Ф.Л. Пономаренко, сели люди из миссии Мачина, взлетели и легли курсом на Ном. После непродолжительной стоянки в этом первом пункте посадки на американском континенте перелетели на аэродром Ледд-Фильд, расположенный в нескольких километрах от Фэрбенкса. На аэродроме была организована встреча с представителями советского посольства и американской администрации во главе с командиром базы бригадным генералом Д.В. Гаффни. В офицерском клубе состоялся достаточно скромный, но торжественный ужин с приглашением всех членов советской военной миссии.

На каждом шагу американцы проявляли гостеприимство и дружелюбие к советским авиаторам. Это быстро сняло напряжённость, на которую были запрограммированы перед вылетом сюда работники миссии инструктивными беседами представителей «органов»: остерегайтесь, мол, возможных провокаций... Удивительно, но, несмотря на языковой барьер – общались в основном с помощью мимики, жестов и возгласов – за столами царило оживление, своеобразные дружеские беседы.

Просматривая американские газеты и журналы того времени, можно было прочитать, как «американские и русские рядовые проводят вместе свободные от работы часы. Насколько недель назад, вместе с двумя ящиками пива



сели в джип и отправились к близ расположенному озеру...» Поддерживались дружеские связи и в офицерской среде. В феврале 1943 года, в День Красной Армии, американские офицеры были приглашены к советским на праздник. Ответно в апреле наши офицеры были на торжественном обеде в честь дня американской армии. А ещё наблюдательные американцы отмечали, что русским нравятся американские фильмы, что они любят покупать в магазинах Фэрбенкса предметы, которые невозможно приобрести в воюющей России.

Бросалась в глаза продуманность размещения служб авиабазы. Все аэродромные службы, жилые помещения, столовая, клуб, ангары располагались по кругу и были соединены подземным коридором. Зимой в любую службу можно было пройти в лёгкой одежде даже при 40-градусном морозе, так как тоннель хорошо отапливался. В просторных ангарах свободно размещалось несколько десятков истребителей, и рядом – большие складские помещения, забитые всем необходимым для работы базы, а так же, как потом оказалось, и для функционирования перегоночной трассы. Но, что больше всего поразило наших военных, привыкших к спартанской жизни в советских армейских городках, необычный для Крайнего Севера комфорт помещений, в которых жил личный состав, ухоженность и обустроенность территории базы. Практичные американцы объяснили, что расходы на всю эту «роскошь» окупаются.

Советские авиаторы жили на Аляске тоже в тёплых и светлых помещениях, не то что их коллеги из других перегоночных полков, расположенных на нашей территории. Питались в гарнизонной столовой, имевшей разнообразный набор продуктов, в том числе, свежие овощи и фрукты.

Тренировочные полёты с первой группой советских лётчиков на Аляске выполняли американские инструкторы капитан Т. Харрел, капитан Ф. Кейн и лейтенант Н. де Толли – праправнук известного полководца в Отечественной войне 1812 года. В 1-м полку были сосредоточены пилоты, налетавшие много боевых часов на самолётах советского производства. Здесь же, на Аляске, предстояло освоить принципиально новую для них американскую технику и сориентироваться на непривычную перегоночную работу. По существу, советские лётчики должны были вновь учиться летать.

Ещё одна трудность в обучении – языковой барьер. Только Н. де Толли хорошо знал русский язык. Но, используя язык жестов и достаточно попов, советские лётчики изучили особенности американских самолётов, выучили все правила и инструкции управления воздушным движением. Сложность была ещё и в том, что американские инструкторы могли сопровождать в полёте своих советских учеников только на бомбардировщиках В-25 и кое-как разместиться позади пилота в А-20. На одноместном же истребителе присутствие инструктора в кабине совершенно исключалось. Приходилось довольствоваться устными инструкциями на земле, в воздухе советский пилот-”ученик” мог рассчитывать только сам на себя. Однако, несмотря на эти трудности, первая группа советских лётчиков закончила тренировки в предельно короткий срок, всего за пять дней.

Ещё раз обратимся к свидетельству американской прессы того времени: «Как американцы, так и русские, конечно, выучили некоторые фразы и выра-



жения на языке друг друга. Русские же, даже те, чьё знание английского языка было очень ограничено, могли, опираясь дополнительно на язык жестов, объяснить американцам, что они хотят. Например, русские часто говорят «О'кей» и «Оки доки». Эти выражения часто употребляются в американском жаргоне...».

Мачин отмечал, что взаимоотношения с американскими военными и населением городов Фэрбенкса и Нома были хорошие, доброжелательные, и приводил такой примечательный факт. Оказывается, не только в Советском Союзе коллективы фабрик, заводов и колхозов, а также отдельные труженики покупали на свои сбережения танки, самолёты и другую боевую технику. Школьницы из города Буффало, где располагалась авиационная фирма «Белл», на собранные деньги купили самолёт-истребитель и подарили нашим лётчикам. На нём вылетел с аэродрома Фэрбенкса один из лучших лётчиков 1-го ПАП В.И. Суворов. К сожалению, фронтовая судьба этого самолёта неизвестна.

Генерал Гаффни исключительно добросовестно и инициативно выполнял свой союзнический долг, всегда стремился оказать помощь советской миссии. А трудности в работе были. Когда в декабре 1942 года ударили сильные морозы, в гидросистемах американских самолётов стала густеть жидкость, разрушались шланги. На аэродромах Чукотки и Якутии скопилось около сотни неисправных боевых машин. Мачин доложил о возникшей проблеме Гаффни, и тот немедленно связался с учёными местного университета, с представителями авиационных и других форм. По его просьбе химики буквально за двое суток нашли компонент, добавка которого сделала гидрожидкость устойчивой к морозам, а заводы-изготовители поставили шланги из морозостойкой резины. Также оперативно, за несколько суток, на авиабазе Ледд-Фильд были изготовлены портативные подогреватели с двумя-тремя рукавами для подачи тёплого воздуха к самолётным системам. Всё это было завезено на транспортных С-47 «замерзающим» боевым самолётам.

Примерно в это же время в военных гарнизонах Чукотки из-за отсутствия достаточного количества овощей появились случаи заболевания цингой. Впереди была длинная зима, возникла угроза эпидемии. Полковник Мачин обратился за помощью к американцам. Гаффни договорился с торговыми фирмами, и в течение нескольких дней самолётами были доставлены в наши гарнизоны необходимые продукты, а также медикаменты для борьбы с цингой.

Отметим, что между американскими и советскими специалистами установились деловые, а нередко и дружеские отношения, они советовались по возникавшим производственным проблемам. Американские специалисты высоко оценивали квалификацию советских лётчиков, инженеров и техников. Однажды, например, советский инженер был приглашён зимой в Эдмонтон, чтобы помочь разобраться со сложной неисправностью на 60 самолётах простаивающих на земле. Совместными усилиями в короткий срок выявили причину неисправности, и самолёты были отправлены в перегонку.

В составе миссии работали переводчицы Е.А. Макарова и Н. Фенелонова, накануне войны окончившие военный факультет Московского института иностранных языков. Изо дня в день они занимались переводом обильной технической и иной документации, поступающей в советскую военную миссию. Так как



почти никто из наших инженеров и техников, не говоря уже о лётчиках, не знал английского языка, то, когда специалисты фирм-изготовителей читали для них лекции, девушки вели синхронный перевод. Если кто-то из наших попадал в госпиталь, они до работы забегали навестить больных. И пациенты, и врачи ожидали переводчиц с нетерпением. Пришлось осваивать медицинскую терминологию.

Одной из трудных обязанностей девушек был перевод содержания фильмов во время их демонстрации в офицерском клубе. Нашим офицерам отводилось в зале два ряда, и переводчицы торопливо повторяли фразы героев на русском языке рядом сидящим товарищам, а те передавали информацию соседям... Это, конечно, мешало американским зрителям смотреть кино, но они относились к неудобствам с пониманием¹¹.

Во взаимоотношениях с союзниками на Аляске не обходилось и без недоразумений. Летом 1943 года исчез работавший на авиабазе американский шофёр, как потом оказалось, утонул в озере. Подозрение на причастность к случившемуся пало на советских представителей. Руководство авиабазы распорядилось сверять по фото личность каждого нашего лётчика перед вылетом и досматривать перегоняемые самолёты. Мачин досмотр запретил, тогда его предупредили, что отныне наши лётчики взлетать с аэродрома могут только по специальному разрешению. Обстановка накалялась. Тогда Мачин отправился к генералу Гаффни. Было проведено скрупулезное повторное расследование обстоятельств гибели водителя, всё прояснилось, и отношения снова нормализовались.

О некоторых особенностях приёма-передачи самолётов в Фэрбенксе и обстоятельствах гибели главного инженера советской приемочной миссии Б.В. Кисельникова описал мне инженер Е.Г. Радоминов:

«Технология передачи самолётов ленд-лиза была такая: сначала наши специалисты осматривали машину на земле, составляли список замечаний, который переводили на английский и передавали американцам. Они устраняли обнаруженные неисправности, и, если при последующем нашем осмотре замечаний не было, подписывался акт передачи, а затем самолёт проверялся в воздухе.

Я принимал радиооборудование передаваемых самолётов. На истребителях и бомбардировщиках А-20 это была проверка на земле, а на бомбардировщиках В-25 и транспортных С-47 я проверял на земле, а потом – в воздухе. Истребители и бомбардировщики А-20 облётывали наши пилоты, а В-25 и С-47 иногда совместно с американцами – лётчиком и бортмехаником. В этом случае я проверял в воздухе радиооборудование, а Кисельников – системы самолёта, двигателей и приборы.

Где-то в декабре 42-го американцы предъявили нам очередной В-25. Облётывать его должны были американский экипаж, Кисельников и я. Незадолго до этого Мачин отдал приказ: без парашютов не летать. Всем нам выдали персональные парашюты, которые хранились в ангаре, в отдельной комнате, и выдавал их инженер-вооруженец.

Этот контрольно-испытательный полёт намечался на послеобеденное время, а темнота наступала уже после двух часов. Пришли мы с Кисельниковым за парашю-

11 Рукопись воспоминаний Е.А. Макаровой (находится в личном архиве автора статьи).



тами, а инженера нет, куда-то отлучился из ангара. Кисельников обнаружил в нашей комнате подстоломличный парашют Мачина и сказал, что полетит с ним. Я парашют себе не нашёл и, как человек дисциплинированный, вынужден был отказаться от полёта, попросил Кисельникова проверить в воздухе радиостанцию. Он согласился.

Примерно в час дня они начали взлетать и с высоты 100 метров в конце аэродрома упали на землю. Все погибли. Мне, значит, повезло»¹².

В конце августа 1945 года поставка самолётов в Советский Союз по ленд-лизу прекратилась. 1-й ПАП перебазировался из Фэрбенкса в Марково и занялся перегонкой находящихся там боевых машин в Петропавловск-Камчатский, а также из Красноярска в Хабаровск и Владивосток для авиадивизий, принимающих участие в войне с Японией. А в октябре того же года полк расформировали, и его личный состав направили на доукомплектование частей ВВС Красной Армии.

Окончательный итог работы советских авиаторов на Аляске подвёл народный комиссар внешней торговли СССР А.И. Микоян 16 ноября 1945 года в приказе «О ликвидации авиабазы в Фэрбенксе»:

«1. Считать с 24 октября 1945 г. работу Советской авиабазы в г. Фэрбенксе (Аляска, США) и оперативной группы по ликвидации этой базы законченной.

2. За образцовое выполнение поставленных перед личным составом авиационной базы задач и отличную организацию технической службы по приёмке импортных боевых и транспортных самолётов от американцев и подготовке их к перегонке в СССР всему личному составу авиабазы – объявляю благодарность».

Самолёты над тундрой и тайгой

Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перегонялись поодиночке или по два-три, истребители же, как правило, группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. За ними «клином» следовали самолёты-истребители, а замыкал строй тоже бомбардировщик или истребитель командира эскадрильи.

Дальность полёта у истребителей была небольшой, поэтому маршрут, протяжённость которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 километров, пришлось разделить на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегоночный авиаполк, и он обычно работал только на своём участке. Передав в пункте назначения самолёты соседнему полку, лётчики возвращались на свою базу транспортными самолётами специальной эскадрильи, преобразованной 4 июня 1943 года в 8-й транспортный авиаполк (командир – подполковник В.А. Пущинский).

Перегонка самолётов осуществлялась следующим образом. Американские экипажи доставляли самолёты от авиационных заводов, расположенных на севере США, через Канаду в Фэрбенкс, где их принимали предшественники советской военной миссии. В Фэрбенксе эстафету подхватывали лётчики 1-го ПАП (командир – подполковник Н.С. Васин) и перегоняли самолёты через Берингов пролив до Уэлькала – аэродрома на берегу Анадырского залива. Протяжённость этого отрезка пути составляла 1560 километров. Продолжительные и устойчивые туманы с моря



и грозы над Аляской препятствовали лётной работе летом не меньше, чем сильные ветры и метели зимой. Здесь было самое малое по трассе количество лётных дней в году. Так, за 1944 год на участке Фэрбенкс – Ном их было всего 109, для сравнения: самое большое число лётных дней – 181 – было на участке Якутск – Киренск.

2-й авиаполк (командир – подполковник А.Г. Мельников, в дальнейшем подполковник М.И. Павленков) базировался в Уэлькале и перегонял самолёты по сложнейшему 1400-километровому участку над безлюдной Чукоткой и Колымским хребтом до Сеймчана.

Маршрут от Сеймчана до Якутска (1167 километров) был тоже не из лёгких. Он пролегал над хребтами Черского и Верхоянским, над Оймяконьем. Нередко лётчикам приходилось летать на большой высоте в кислородных масках и при очень низкой температуре. Здесь самолёты вели лётчики 3-го полка, которым командовал подполковник Ф.А. Твердохлебов, а затем майор Б.И. Фролов. Оймякон в полной мере оправдывал свой статус Полюса холода. Так, в 1944 году здесь было зафиксировано 69 дней с температурой ниже 50° мороза, а Якутске таких дней было 21¹³. Такой холод сопровождался устойчивыми туманами. В связи с этим со второй половины ноября до середины февраля перегонка самолётов велась, преимущественно, по побережью Охотского моря, через Магадан на Киренск и дальше по основной трассе.

Участок от Якутска до Киренска протяжённостью 1293 километров проходил над глухой тайгой, обслуживал его 4-й ПАП (командир – майор П.Е. Смоляков, позже полковник П.И. Дмитриев и Герой Советского Союза майор И.П. Власов). Зимой большие морозы и туманы, а летом густой дым от таёжных пожаров сильно усложняли пилотирование самолётов на этом участке.

Наконец, на 945-километровом отрезке воздушного пути от Киренска до Красноярска, простирающемся над сплошной сибирской тайгой, работал 5-й ПАП (командир – подполковник М. Матюшин, позже подполковник И.И. Пронюшкин)¹⁴.

Если же на каких-то участках трассы устанавливалась на длительное время нелётная погода или выходил из строя аэродром, а в другом месте скапливались самолёты (в отчётах отмечалось кратковременное скопление до 300 самолётов на одном аэродроме), лётный и технический состав любого полка оперативно перебрасывался на нужные участки. Отдельные группы лётчиков, до эскадрильи, направлялись для усиления 1-го полка при большом скоплении самолётов на аэродромах в Фэрбенксе и Номе. В отдельные дни поступления самолётов на советскую территорию доходило до 76 единиц, а 17 сентября 1944 года был установлен своего рода рекорд, на территорию СССР было доставлено 94 самолёта, из них: В-25 – 10, Р-39 – 17, Р-63 – 66 и С-47 – 1.

Постепенное приобретение опыта и маневрирование полка-

13 Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г. – С.19 (Копия отчёта хранится у автора статьи).

14 Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1991. – С.51-53; Краткая аэрология воздушной трассы Красноярск – Фэрбенкс. – М., 1942. – С.7-10.



ми способствовало росту из года в год интенсивности работы трассы.

В Красноярске самолёты сдавали Военной приёмке ВВС Красной Армии. В 1943 году в Красноярске было сдано 1930 самолётов. При одном и том же количестве личного состава в 1944 году дивизия сдала в Красноярске 3342 самолёта, а в Москве – 76. Максимальное число сдаваемых за месяц самолётов в Красноярске составляло 573, а за один день доходило до 88¹⁵.

Из Красноярска на советско-германский фронт бомбардировщики доставлялись лётом, а истребители, в частично разобранном виде, – на железнодорожных платформах. Самолёты С-47 доставлялись экипажами методом сквозной перегонки от Уэлькаля до Красноярска, а с октября 1944 года по всей магистрали Уэлькаль – Москва.

Условия военного времени требовали немедленного выполнения заданий ГКО, и то, что казалось невозможным, было реализовано, благодаря патриотизму и исключительной настойчивости людей, работающих на трассе. Начальный опыт зимней эксплуатации самолётов приобретался в условиях малообжитых районов базирования, при отсутствии технической оснащённости аэродромов, недостатке жилых и служебных помещений, неприспособленности обмундирования и крайне низких температурах наружного воздуха, отсутствии освещения самолётных стоянок и нехватке средств подогрева материальной части¹⁶.

Уже в самом начале перегонки возникли непредвиденные трудности. 6 октября 1942 года первые пять истребителей Р-40 «Киттихаук» вылетели из Фэрбенкса на Ном. Вёл группу на бомбардировщике В-25 начальник перегоночной трассы полковник И. П. Мазурук. Из Номы, перелетев Берингов пролив, приземлились в Уэлькале.

Здесь подготовка самолётов к вылету была особенно трудной и велась шесть дней. Ночью, в темноте техники, одетые в обычные шинели и сапоги при тридцатиградусном морозе и сильном ветре, не по одному часу подогревали моторы. Но как только приступали к их запуску, начиналось разрушение сот маслорадиаторов. На нескольких машинах обнаружилось течи масла и бензина в дюритовых соединениях, гидрожидкости через уплотнения. Ситуация усугублялась отсутствием запасных частей. Позаимствовать опыт у американских коллег было нельзя, так как климатические условия у них были мягче, а техническая оснащённость аэродромов Аляски неизмеримо выше.

Техники, промерзнув несколько часов на аэродроме, возвращались в холодные, мало приспособленные для жилья казармы, где сквозь щели сыпался снег. Не было в достатке угля, дров и лесоматериалов. В условиях болотистой местности Уэлькаля и полного отсутствия леса постройка землянок оказывалась невозможной. Сооружали временные жилища из обрезков стройматериалов и разрезанных бочек из-под бензина.

Только когда потеплело, истребители смогли вылететь в направлении Сеймчана, но низкая облачность вынудила сесть на запасном аэродроме в Марково, на берегу реки Анадырь. Там застряли из-за плохой погоды.

15 Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г. – С.4.

16 Архив ФСВТ. Ф.44-С. Оп.2. Д.134. Л.32.



Тогда же на перегоночной трассе произошла первая катастрофа. 14 октября из Уэлькаля на самолёте А-20 вылетел командир звена капитан А.Д. Новгородский, штурман капитан Н.А. Шведов и стрелок-радист Н.Я. Гребенников. К их прилёту в Марково пошёл сильный снег, на четвёртом развороте над аэродромом бомбардировщик при плохой видимости задел крылом землю и разбился. Новгородский и Шведов погибли, Гребенников получил тяжёлое ранение.

Много позже он мне писал:

«В тот день мы вылетели из Уэлькаля на разведку погоды в направлении аэродрома Марково... Густые снежные заряды накатывались на нас один за другим. Мы успели сообщить в Уэлькаль, что погода нелётная, но сами вернуться на базу не смогли. Кончался бензин, единственный выход – пробиваться в Марково и садиться там... Я чудом остался жив лишь потому, что при ударе меня выбросило из самолёта метров на пятьдесят в глубокий снег, как на перину».

...Прошло ещё несколько дней в ожидании погоды, прежде чем самолёты смогли вылететь из Марково в Сеймчан. И там тоже просидели не один день. Только 28 октября приземлились в Якутске. Для дальнейшей перегонки командование отобрало в 4-м полку лучших пилотов во главе с командиром истребительной эскадрильи капитаном В.М. Перовым.

Вылету из Якутска мешали технические неполадки. Здесь работа техсостава была ещё сложнее, чем в Уэлькале. Зима в тот год пришла рано: мороз доходил до 50°. Нередки были случаи обморожения. Самолёты, не рассчитанные на такие условия, преподносили новые и новые неисправности. Появились сомневающиеся: «Возможна ли перегонка «нежных американцев» в условиях Крайнего Севера?» Но инженеры и техники всем этим трудностям, казавшимся непреодолимыми, противопоставили выдержку, смекалку, напряжение всех человеческих сил, волевых резервов. Были оперативно выявлены слабые места конструкции самолётов и моторов, которые требовали особенно тщательного прогрева перед вылетом.

Наконец, морозным утром 4 ноября истребители, ведомые на бомбардировщике А-20 заместителем начальника Красноярской воздушной трассы подполковником В.В. Фокиным, вылетели в Киренск, куда прибыли через 5 с половиной часов. Не обошлось без приключений. Мороз был изрядный, при подлёте к Киренску жидкость в гидросистемах настолько загустела, что на некоторых самолётах шасси с трудом удалось выпустить только аварийным порядком.

Опять несколько дней ждали погоду. Не дождавшись особого её улучшения, Фокин, стремясь как можно скорее достичь цели – доставить самолёты в Красноярск, 11 ноября дал команду на вылет. Это был полёт полный риска: временами летели на бреющем или шли в обход низкой облачности и снежных зарядов. Когда подлетали к Красноярску, погода улучшилась. Самолёты приземлились на аэродроме, были приняты комендатурой ВВС и тут же отправлены железной дорогой на Сталинградский фронт. Так заверши-



лась перегонка первой группы истребителей, длившаяся больше месяца¹⁷.

Отметим, что к началу зимней кампании 1942 – 43 гг. (на 19 ноября 1942 года) на советско-германском фронте в составе фронтовой авиации находилось 211 истребителей и 116 бомбардировщиков иностранного производства¹⁸. Они ещё не оказывали заметного влияния на баланс противостоящих войск, но сыграли свою роль как моральный фактор: в борьбе с врагом мы не одиноки.

Итак, перегоночный конвейер на трассе Аляска – Сибирь (АЛСИБ) был запущен, или, иными словами, воздушный мост АЛСИБ начал действовать.

В октябре 42-го наши экипажи получили в Фэрбенксе первые четыре самолёта С-47. В состав каждого экипажа входили два пилота, бортмеханик и бортрадист, а иногда летали даже без второго пилота. Ознакомившись с лётными характеристиками самолёта и непривычными показателями приборов в дюймах, футах и милях, а затем, выполнив по два ознакомительных полёта с американским инструктором Н. де Толли, экипажи получили самолёты и, как говорится, приступили к работе. В эту первую группу входил командир корабля Г.С. Бенкунский. Он вспоминал:

«Отсутствие в экипаже штурмана значительно усложняло ориентировку, тем более, что карты оказались довольно неточными. К тому же, полёты проводились на больших высотах, как правило, в облаках или за ними. Часто приходилось перегонять технику ночью, поэтому визуальная ориентировка практически была исключена. Правда, опыт ночных полётов у нас был предостаточный, так как на фронте мы тоже летали без штурманов, и полёты выполняли в тыл врага, нередко – в глубокий. Основным методом ориентировки на трассе являлись радиопеленги с наземных пеленгаторов. При таком положении роль бортрадиста в экипаже значительно возрастала, ибо без него летать было практически невозможно»¹⁹.

Работа транспортных экипажей в перегоночном конвейере была как бы вспомогательной, но и наиболее сложной и ответственной. От их работы зависела не только перегонка боевых самолётов, но и работа всей трассы: сдав истребители и бомбардировщики лётчикам другого эстафетного полка, перегонщики пассажирами возвращались на С-47 на свой аэродром за новой партией машин. А экипажи С-47, отвезя перегонщиков, брали попутный груз и летели вслед за перегоняемыми самолётами, чтобы потом вернуть их лётчиков обратно. Поэтому экипажи транспортных самолётов летали в два раза больше, их рейсы были сложнее, а ответственность была огромная: на борту находилось 20 и более опытных лётчиков перегоночных полков.

Нелегко было инженерно-техническому составу. А.С. Ткаченко, работавший с первого до последнего дня на перегоночной трассе техником по спецоборудованию 4-го ПАП, вспоминает:

«Прилёты и вылеты, если позволяла погода, были ежедневны. Только вы-

17 Перов В.М. В начале перегонки // Трасса мужества и дружбы. Сборник. – Якутск: Национальное книжное издательство Республики Саха (Якутия), 1992. – С.192,193.

18 Лебедев И.П. «Кобры» летят к фронту. М.: Воениздат, 1992. – С.70.

19 Бенкунский Г.С. Пережитое заново // Гражданская авиация. – 1990. – №11. – С.18.



пустишь на Киренск экипажи четвёртого полка, прилетает из Сеймчана третий полк, и самолётов, как правило, много. Пока их обслужишь, устранишь неисправности, снимешь на подзарядку и хранение аккумуляторы, наступает ночь. А с четырёх часов утра – готовить к вылету. Донимали частые отказы высотомеров и авиагоризонтов, а для замены на «Аэрокобре» этих приборов надо было выполнить сначала трудоёмкую работу – снять пушку. После устранения неисправностей тахометров или манометров требовался проверочный запуск двигателя, а он подогревался печками, которые топились дровами. Из транспорта была единственная лошадь, на ней развозили по самолётам аккумуляторы»²⁰.

За три месяца (октябрь – декабрь) 1942 года из Фэрбенкса на советскую территорию было доставлено 114 самолётов (бомбардировщиков А-20 – 54 и В-25 – 8, истребителей Р-40 – 41 и Р-39 – 11), из них перегнан по трассе Аляска – Сибирь в Красноярск 31 самолёт (бомбардировщиков А-20 – 6 и В-25 – 6, истребителей Р-40 – 19)²¹. Это небольшое количество самолётов досталось нашим авиаторам дорогой ценой. За этот период в семи катастрофах погибло 34 советских авиатора. Сказалась недостаточная подготовленность лётного и инженерно-технического состава, отсутствие опыта работы в условиях суровой сибирской зимы, слабое обеспечение экипажей метеоинформацией.

Командованию дивизии и полков пришлось впервые встретиться с особыми условиями организации массовых перелётов групп боевых и транспортных самолётов в северных широтах. Главная трудность состояла в том, что в зимние месяцы запас светлого времени равен времени, необходимому на перелёт с аэродрома вылета до аэродрома посадки. Так, например, участок Уэлькаль – Сеймчан группа при скорости 200 миль/ч проходила за 4 часа 10 минут – 4 часа 20 минут, а продолжительность светлого времени в течение суток равнялась 4 часам 30 минутам – 4 часам 40 минутам. При ухудшении погоды на середине маршрута и при закрытом промежуточном аэродроме возможность возвращения на аэродром вылета исключался.

На обход участков плохой погоды также не оставалось времени. Кроме того, аэродромы посадки, особенно на восточном участке трассы, были подвержены неожиданному резкому ухудшению погоды. Фактических данных погоды по всему маршруту командир не мог иметь из-за отсутствия запаса светлого времени, так как пока разведчик погоды дойдёт до пункта посадки, на аэродроме вылета наступает темнота. В связи с этим часто приходилось высылать транспортный самолёт С-47 до наступления рассвета и некоторое время разведку погоды вести ночью.

Таким образом, для принятия решения на вылет нескольких десятков самолётов командиру полка важно было своевременно собрать данные о погоде по всему маршруту. Это являлось главной задачей командира и его штаба.

С какими трудностями приходилось сталкиваться перегонщикам, можно получить некоторое представление из воспоминаний И.П. Мазурика:

«В феврале 1943 года ведомую мной группу из двенадцати «Аэрокобр» пришлось посадить на замерзшую песчаную косу реки Колымы у посёлка Зы-

20 Ткаченко А.С. Полёт начинается на земле // Трасса мужества и дружбы. – С.185,186.

21 Архив ФСВТ. Ф.44-С. Оп.2. Д.134. Л.6об.,7.



рянка, поскольку аэродром назначения Сеймчан был плотно закрыт туманом. В Зырянке термометр показывал минус 46 гр., подогревателей не было. И всё же утром вся группа – четырнадцать самолётов – смогла вылететь. Бортмеханик моего лидера-бомбардировщика Дмитрий Островенко призвал на помощь местных жителей. Всю ночь взрослое население Зырянки топило железные печки под накрытыми большими кусками брезента «Аэрокобрами»²².

Случались во время перегонки и вынужденные посадки, и аварии, которые для экипажей заканчивались, к счастью, благополучно. Вот некоторые из них.

9 декабря 1942 года на маршруте Сеймчан – Якутск над Верхоянским хребтом при сильном морозе на самолёте Р-40, пилотируемом лётчиком 3-го ПАП младшим лейтенантом Н.А. Дьяковым, произошло разрушение дюритового соединения масломагистрали, вытекание масла из двигателя и заклинивание его. Лётчик произвёл вынужденную посадку с убранными шасси на реку у склонов Верхоянского хребта. Лидер и замыкающий группу не проследили за Дьяковым и не установили точного места приземления. В результате этого потребовалось несколько дней усиленных розысков пилота с воздуха. Эвакуировать самолёт с места посадки не удалось, впоследствии он затонул во время весеннего ледохода. Лётчик был вывезен на собаках специально снаряжённой экспедицией.

Ещё один случай. 17 июня 1943 года командир эскадрильи 3-го ПАП майор В.И. Полянский перегонял истребитель Р-39 из Марково в Сеймчан. После полутора часов полёта он заметил тряску мотора. Изменения режима работы и другие манипуляции, проведенные лётчиком, результата не дали, мотор начал давать перебои, температура охлаждающей жидкости достигла максимума, давление масла упало ниже допустимых пределов. В кабине появился запах гари. Чтобы не допустить заклинивания мотора или пожара в воздухе, Полянский произвёл вынужденную посадку с убранными шасси на болото в районе устья реки Левый Кедон. Сел удачно: только лопасти воздушного винта погнулись, да появилась незначительная вмятина на правой плоскости. Предварительным осмотром лётчик установил, что в моторе осталось всего около двух литров масла, а охлаждающая жидкость полностью отсутствовала. Невредимого лётчика доставили на аэродром, самолёт же представилась возможность вывезти с места вынужденной посадки только зимой.

Как мы помним, с начала функционирования трассы И.П. Мазурук был одновременно и командиром дивизии, и начальником Красноярской воздушной трассы. Опыт первого года работы показал, что он не может охватить в должной мере всё множество далеко не простых вопросов и проблем. Поэтому с 15 июня 1943 года было создано Управление воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль (УВТКУ), которому подчинялись все аэропорты трассы. Возглавил УВТКУ генерал-майор И.С. Семёнов, а с августа 1944 года – генерал-лейтенант М.И. Шевелёв. Перегоночные и транспортный полки были выведены в самостоятельную структуру – 1-ю перегоночную авиадивизию (ПАД) под командованием полковника И.П. Мазурука, а с мая 1944 года – полковника А.Г. Мельникова.

За 1943 год авиационная промышленность Советского Союза выпустила 35 тыс. боевых самолётов. За это же время по трассе Аляска – Сибирь



было доставлено на нашу территорию 2465 самолётов, в том числе бомбардировщиков В-25 – 186, А-20 – 771, истребителей Р-40 – 6, Р-39 – 1343, Р-47 – 3, транспортных самолётов С-47 – 156²³. Благодаря этому на 1 января 1944 года впервые за войну была полностью обеспечена штатная потребность авиачастей и военно-учебных заведений ВВС Красной Армии в самолётах.

Героическая работа авиаторов-перегонщиков на трассе Аляска – Сибирь получила высокую оценку Верховного Главнокомандования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1944 года за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолётов 1-я перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени и стала называться 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизией (КПАД), а 551 человек личного состава были удостоены боевых орденов и медалей²⁴.

Организация и руководство перегонкой в 1944-45 гг. коренным образом отличались от предыдущего периода, когда все полки, действуя самостоятельно, перегоняли самолёты только на своём участке, а командиры полков являлись руководителями перелётов только своего полка. С 1944 года началось постоянное маневрирование перегоночными полками по всем участкам трассы с целью увеличения темпа перегонки самолётов.

Успехи не замедлили долго ждать. В течение февраля и марта дивизия перегнала и сдала в Красноярске 1010 самолётов, из них в марте – 573. Это наибольшее количество боевых машин, доставленных по трассе в течение месяца за всё время работы. Месячный план перегонки, установленный ГКО, был перевыполнен в два с половиной раза²⁵. Всего за 1944 год по трассе было перегнано 3418 самолётов. По сравнению с предыдущим годом сдача самолётов в пункте назначения возросла на 80%, а установленный правительством страны план перегонки самолётов в 1944 году был выполнен на 114,6%. Максимальное количество сдаваемых самолётов за один день в 1944 году доходило до 88, в 1943-м – не превышало 57 самолётов. Лётные происшествия снизились почти вдвое, а безвозвратные потери уменьшились в два с половиной раза²⁶.

К весне 1945 года уже была полная уверенность в скором окончании войны с Германией и Советский Союз, верный союзническим обязательствам, приступил к подготовке военной компании на Востоке. В марте руководство дивизии и трассы совершило на С-47 облёт маршрута предполагаемой перегонки американских самолётов для нужд Дальневосточного и Забайкальского фронтов, а также Тихоокеанского флота. На аэродромах посадки каждый начальник службы выяснял и согласовывал все вопросы, касающиеся обеспечения перелётов. Окончив облёт, штаб дивизии разработал подробные указания полкам по условиям перелёта, штурманской службе, связи и метеообеспечению.

После победы над Германией ещё четыре месяца продолжалась пере-

23 Архив ФСВТ. Ф.44-С. Оп.2. Д.134. Л.6,7.

24 Там же. Д.196. Л.25.

25 Там же. Л.4.

26 Там же. Ф.44-С. Оп.2. Д.139. Л.12.



гонка американских истребителей и бомбардировщиков. Они сосредотачивались на аэродромах Марково, Якутска и Красноярска. Например, на лётном поле в Красноярске в это время накопилось несколько сотен самолётов.

Для ВВС Дальневосточных и Забайкальского фронтов, а также ВВС Тихоокеанского флота с 26 июня началась перегонка самолётов с Якутского аэродрома в Укурей, Куйбышевку и Владивосток. В июле был облётан маршрут, и приступили к перегонке самолётов из Марково в Елизово (Камчатка). Интенсивная перегонка самолётов из Якутска, Марково и Красноярска в Петропавловск-Камчатский, Укурей, Читу, Хабаровск, 111-й разъезд и Владивосток продолжалась в августе и сентябре²⁷.

К началу войны с Японией, т. е. к 9 августа 1945 года, в составе трёх воздушных армий на Дальнем Востоке и в Забайкалье самолёты, полученные Советским Союзом по ленд-лизу, составляли 6,9% от общего числа фронтовых боевых самолётов²⁸.

Кроме этого, когда началась война с Японией, эскадрилья из семи экипажей самолётов С-47 8-го ТАП в составе 9-й воздушной армии (1-й Дальневосточный фронт) принимала участие в высадке десанта в тылы Квантунской армии на аэродромы Харбин, Гирин и Чанчунь, а также доставляли горючее и боеприпасы войскам, действовавшим в районе Муданьдзян. За успешное выполнение этих операций весь личный состав эскадрильи (30 человек) был удостоен боевых правительственных наград²⁹. А за образцовое выполнение заданий по перегонке самолётов для авиационных частей фронтов Дальнего Востока, 152 человека из личного состава 1-й КПАД награждены медалью «За победу над Японией». Несколькими месяцами раньше личный состав, участвующий в перегонке самолётов ленд-лиза, награждался медалями «За победу над Германией».

Сколько же самолётов было доставлено по трассе Аляска – Сибирь? К сожалению, в разных источниках приводятся различные данные. На наш взгляд наиболее достоверные сведения с разбивкой по годам и типам поставляемых самолётов представлены в «Историческом формуляре 1-й Краснознамённой перегонной авиационной дивизии»: «за три года (с октября 1943 г. по 1 октября 1945 г.) перегонки самолётов дивизией перегнано и сдано 8094 самолёта, из них по типам: Р-40 – 43, А-20 – 1330, В-25 – 725, Р-39 – 2593, С-47 – 705, Р-47 – 3, Р-63 – 2640, С-46 – 1, Ат-6 – 54»³⁰. Всего от союзников разными путями наша страна получила 22195 самолётов, что составило примерно 10% от общего количества самолётов, участвовавших в войне с советской стороны³¹, а по истребителям этот показатель составил около 19%, то есть почти каждый пятый истребитель был американский или английский³². Самолётами союзников было укомплектовано около многие десятки полков ВВС и авиации ВМФ Со-

27 Там же. Л.14.

28 Лебедев И.П. Указ. соч. – С.71.

29 Архив ФСВТ. Ф.44-С. Оп.2. Д.139. Л.14.

30 Там же. Л.15.

31 Чернавин В.Н. Ленд-лиз в системе Второй мировой войны // Мир истории. – 2000. - №2 // <http://www.tellur.ru/~historia/archive/02-00/chernavin.htm>

32 Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз // Вопросы истории. – 1991. - №9-10. – С.223-227.



ветского Союза. В частности, эскадрилья, полк, дивизия, которыми последовательно командовал трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин, начиная с 1943 года и до конца войны, летали на истребителях Р-39 и Р-63. Мастерство и отвага советских авиаторов принесли славу этим американским самолётам³³.

Война собирала скорбный урожай не только на фронте. Выполняя воинский долг, гибли люди и вдали от театра боевых действий. За время работы трассы Аляска – Сибирь на её части, обслуживаемой советской стороной, произошло 44 катастрофы, в которых погибло 113 наших авиаторов. На местах катастроф, на могилах погибших установлены скромные памятники, надгробия, обелиски.

В направленном 11 июля 1945 года президенту США послании Председатель Совнаркома СССР, давая оценку поставкам из США в Советский Союз по ленд-лизу, писал, что они сыграли «важную роль и в значительной степени содействовали успешному завершению войны против общего врага – гитлеровской Германии»³⁴.

В конце августа 1945 года Соединённые Штаты прекратили поставку самолётов Советскому Союзу, и началось поэтапное расформирование структур перегоночной трассы. В октябре 1-ю Краснознамённую перегоночную дивизию начали расформировывать, только 8-й транспортный полк был выведен из состава 1-й КПАД в подчинение начальнику воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль, а затем передан в гражданскую авиацию и тоже расформирован³⁵. По состоянию на 11 января 1946 года в 8-м транспортном полку состояло 127 человек личного состава, в том числе 29 командиров корабля и 21 второй пилот.

... В начале 1946 года перегоночная трасса Аляска – Сибирь прекратила свою деятельность. Многим из тех, кто её обслуживал, полюбили северный край: после демобилизации они остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского управления гражданской авиации. В авиаотрядах и аэропортах республики стали работать, получившие закалку и профессиональный опыт на трассе, пилоты В.Л. Браташ, Н.А. Дьяков, Ф.М. Козин, В.И. Кузьмин, П.А. Кухто, Н.М. Сладков и Ю.П. Яковлев, бортмеханики К.Я. Масловец и А.Ф. Сороковой, бортрадисты И.З. Воробьёв, В.Д. Глазков и Ю.И. Спиридонов, авиатехники Б.А. Гаринов, А.Г. Жуков, И.П. Зуев, Н.М. Романченко и С.Н. Устинов, связисты В.И. Китновский, М.Ф. Мишин, В.В. Соболев и многие другие. В некоторых семьях перегонщиков, обосновавшихся в Якутии, авиационные профессии передаются из поколения в поколение.

Часть специалистов 8-го транспортного и перегоночных полков, а также других подразделений трассы влились в состав Восточно-Сибирского, Дальневосточного и других управлений Гражданского Воздушного Флота СССР.

33 Самолётостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн.2. – М.: ЦАГИ, 1994. – С.250,251.

34 Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945: Документы и материалы. В 2-х т. Т.2. – М., 1984. – С.437.

35 Приказ начальника Главного управления ГВФ №0243 от 20 октября 1945 г.



АЛСИБ на дипломатической службе

Немногочисленные международные воздушные линии, связывающие Советский Союз с зарубежными странами, с началом войны прекратили свою деятельность. Активные полёты осуществлялись лишь между Москвой и Тегераном. Однако уже в марте 1942 года Британская воздушная миссия в Москве запросила советское руководство об установлении весной или летом этого же года воздушной линии связи между Великобританией и СССР. Была достигнута договорённость, что на этой трассе будут летать бомбардировщики «Албимал-1», переоборудованные под транспортный вариант. Но первые же полёты на линии показали её опасность, так как она проходила вблизи театра военных действий, да и сами эти самолёты оказались не достаточно надёжными. В середине 1943 года от этого проекта пришлось отказаться³⁶.

К тому времени воздушная трасса Аляска – Сибирь работала уже достаточно ритмично, она, благодаря самоотверженной и слаженной работе лётчиков, инженеров и техников, приобрела репутацию одной из самых надёжных в мире и стала международной. Это подтверждает бывший с августа 1943 года послом СССР в США А.А. Громыко: «Надёжным путём из Москвы в Вашингтон был только тот, который проходил через всю нашу страну: через Сибирь, Дальний Восток – на Аляску, затем круто на юг в Канаду, а оттуда – в американскую столицу»³⁷. Поэтому трасса Красноярск – Якутск – Фэрбенкс часто использовалась для перелётов государственных деятелей обеих стран. По ней, кроме А.А. Громыко, несколько раз летали нарком иностранных дел В.М. Молотов, послы СССР в США К.А. Уманский, М.М. Литвинов и другие. В 1944 году трассой воспользовался, направляясь в Китай, вице-президент США Г. Уоллес³⁸, сенатор У. Уилки и другие³⁹. Международные рейсы зачастую выполнялись экипажами 8-го транспортного полка⁴⁰.

Только один пример выполнения подобных полётов. В соответствии с Декларацией четырёх государств (СССР, США, Великобритания и Китай) по вопросу о всеобщей безопасности, принятой в октябре 1943 года на Московском совещании, на август 1944 года было запланировано провести в США конференцию. На ней предстояло подготовить предложения о создании международной организации безопасности, которые легли затем в основу Устава Организации Объединённых Наций.

Надо отметить, хотя к началу войны советское авиастроение достигло определённых успехов, но всё ещё не был создан многоместный пассажирский самолёт, а тем более комфортабельная машина для полётов пра-

36 По странам и континентам. – М.: Федеральная авиационная служба РФ, 1998. – С.27-29.

37 Громыко А.А. Памятное. В 2-х кн. Кн.1. – М.: Политиздат, 1990. – С.164.

38 По странам и континентам. – С.31.

39 Чуба А., Шерль Д. Трасса Мазурука // Советская Россия. – 1986. - №163.

40 Бенкунский Г.С. СССР – США: сорок шесть лет назад // Гражданская авиация. – 1991. - №1. – С.31-34.



вительственных делегаций за рубеж. К примеру, второе лицо советского государства В.М. Молотов в мае-июне 1942 года совершал ответственный визит в Великобританию и США на самом мощном советском бомбардировщике Пе-8.

Поэтому, когда встал вопрос о доставке советской делегации в США, было решено использовать для выполнения этого задания самолёт С-47 8-го транспортного полка. В экипаж вошли командир самолёта Г.С. Бенкунский, второй пилот Н. Максименко, бортмеханик П.Н. Борисов и бортрадист В.Д. Глазков.

Утром 3 августа самолёт Бенкунского поднялся с Якутского аэродрома и уже в следующий полдень приземлился во Внуково. Самолёт срочно поставили на авиаремонтную базу и за неделю переоборудовали до неузнаваемости: грузовая кабина преобразилась в уютный салон с десятью мягкими креслами по левому борту и столиком с двумя креслами – по правому. В отсеке между пилотской кабиной и салоном, на стоящих по бортам дополнительных топливных баках, оборудовали два спальных места. Потолок и боковые панели до уровня окон обтянули голубым бархатом, а ниже, до пола – светло-коричневым дерматином. На пол положили ковёр.

Утром 12 августа советская делегация, возглавляемая послом СССР в США А.А. Громыко вылетела из Москвы. Кратковременная стоянка в Свердловске (ныне Екатеринбург), и к вечеру самолёт прибыл в Красноярск, где заночевали. Ранним утром следующего дня снова в полёте. Теперь под крылом самолёта простиралась густая тайга, и только иногда на солнце поблескивали реки. После девятичасового полёта, сделав разворот над полноводной рекой Леной, совершили посадку в Якутске. На ночлег делегацию определили в только что построенную шикарную по тем временам гостиницу аэропорта.

А на завтра, 15 августа, снова – полёт. Вот впереди на фоне тёмно-зелёной тайги начинает появляться извилистая лента реки Алдан, а за ней – предгорье и Верхоянский хребет.

Экипаж Бенкунского с задачей справился отлично: советская делегация прибыла на конференцию вовремя.

В апреле 1945 года по АЛСИБу летала в Сан-Франциско на Международную конференцию Объединённых наций советская делегация во главе с В.М. Молотовым, а также делегации Украины и Белоруссии. В мае тем же маршрутом делегации, участвовавшие в учредительной конференции ООН, были доставлены экипажами 8-го транспортного полка в Москву. Услугами АЛСИБа пользовались и другие советские делегации, одна из них участвовала в международной конференции по авиации в Эдмонтоне.

После завершения войны в Европе воздушная трасса АЛСИБ, как международная, потеряла свою актуальность.

Помним те далёкие годы

Долгие послевоенные годы советские и американские ветераны перегоночной трассы Аляска – Сибирь были изолированы друг от друга.

Только в июне 1980 года посол США в СССР Томас Уотсон в письме И.П. Мазируку первым высказал идею о мемориальном перелёте по трассе Аляска – Сибирь, намереваясь посвятить эту акцию улучшению взаимопонимания между советским



и американским народами. Но политическая «погода» была тогда нелётной даже для отличных лётчиков и дипломатов. А Уотсон принадлежал именно к их числу: лишь семь лет назад он в одиночку, без второго пилота перелетел через Атлантику.

Свой замысел 73-летний Т. Уотсон – уже бывший дипломат, смог осуществить только летом 1987 года, посвятив перелёт 45-летию открытия воздушной трассы Аляска – Сибирь. Перед вылетом Уотсон выразил уверенность, что его полёт по сибирскому маршруту «напомнит всем, как русским, так и американцам, о нашем прежнем сотрудничестве против общего врага. Угроза, которая возникает для обеих наших стран в случае ядерной войны, развязанной преднамеренно или случайно, намного больше, чем угроза гитлеровского вторжения».

Уотсон перелетел на собственном самолёте из США в Москву со стороны Атлантики и был встречен Мазуруком на аэродроме Шереметьево-2. Им было что вспомнить. Уотсон пригласил Мазурука пролететь вместе по АЛСИБу, разделить с ним радость встреч с ветеранами трассы, местами, где столько пережито. Но возраст не позволил Илье Павловичу совершить такое путешествие⁴¹.

По ходу встречи Т. Уотсон выразил надежду, что его неофициальная поездка послужит в какой-то мере большему взаимопониманию между народами двух великих держав. А ветеран-перегонщик Н.М. Сладков сказал:

«Мне пришлось перегнать около 40 американских самолётов. Летали на них до Москвы, а нередко и прямо на прифронтовые аэродромы, под Псков и Смоленск. Два раза пришлось побывать в Фэрбенксе. Там познакомился с американскими лётчиками, парни чистосердечно интересовались положением на фронтах, выражали нам сочувствие и желали победы над фашизмом. Думаю, они тоже вместе с нами радовались этой победе. Нам бы и теперь вместе настойчиво бороться за мир, чтобы стали возможны такие визиты доброй воли, как этот, совершаемый ветераном второй мировой войны Т. Уотсоном. Он прибыл с внуком, не познавшим грозного лихолетья, и пусть этот молодой парень, как и наши дети, никогда не узнает, что такое война»⁴².

Перед отлётом через Анадырь на родину Уотсон высказал пожелание, чтобы полувековой юбилей открытия трассы Аляска – Сибирь советские и американские ветераны ленд-лиза отметили вместе.

«Советские люди и американцы всегда были в хороших отношениях друг к другу», - заявил при встрече Д. Мак-Лафлин. Примерно такую же мысль высказал и советский ветеран В.И. Суворов:

«Я никогда не верил в холодную войну между людьми – настоящими людьми. Помня, как к нам относились американцы в 1942 – 1945 гг., я не мог поверить, чтобы они могли со временем изменить своё отношение. Виной этому наши правительства, а не народы. Мы всегда оставались друзьями»⁴³.

41 Мазурук И., Уотсон Т. «Лётчики живут дерзкими идеями» // Воздушный транспорт. – 1987. - №86.

42 Семёнов Ю. В небесах мы летали одних... // Социалистическая Якутия. – 1987. - №164.

43 Bostian K. Cold war separated friends, Soviet, U.S. veterans say (К. Бостейн. Холодная война разделила друзей – заявляют советские и американские ветераны) //



Расставаясь на земле Аляски и подводя черту ещё под одной войной – «холодной», ветераны второй мировой войны договорились совместно отметить золотой юбилей трассы. И эта встреча состоялась в июле 1992 года

Наша делегация прилетела в гости, как говорится, не с пустыми руками. С огромным успехом прошло авиационное шоу, в котором приняли участие военные лётчики пилотажной группы «Русские витязи». На пяти сверхзвуковых самолётах Су-27 они показали групповой и индивидуальный высший пилотаж. В этом же авиационном празднике участвовали русские и американские виртуозы-парашютисты. Их совместные выступления отличались большой слаженностью.

Более полувека назад, в годы второй мировой войны, самоотверженные люди построили воздушный мост Аляска – Сибирь. В наши дни, после долгих лет холодной войны, мост открывается заново.

Героическое прошлое наших стран нельзя забывать. Память о трудовых и боевых подвигах наших отцов и дедов надо бережно хранить и передавать из поколения в поколение.

Иван Негенбля, г. Якутск



Секретные поставки для дядюшки Джо

Высшему командованию и даже товарищу Сталину лично в кошмарных снах не могло бы, наверное, присниться, что война начнется именно так. Уже к 6-9 июля наше войско потеряло 11 700 танков, 19 тысяч орудий и минометов, более миллиона единиц стрелкового оружия. К середине июля 1941 года Первый стратегический эшелон Красной армии, по числу дивизий превосходивший любую армию Европы, а по количеству танков -- их все, вместе взятые, оставил территорию, в три раза превышающую ту, что Гитлер оккупировал в Польше в сентябре 1939-го...

65 лет назад начала действовать трасса, по которой американские самолеты доставляли на фронты Великой Отечественной.

...Вышло почти по поговорке: готовились — веселились, подсчитали — прослезились. Еще несколько месяцев назад с послом Англии в СССР в Москве разговаривали через губу, но уже 3 сентября Сталин просит Черчилля о поставках 400 самолетов и 500 танков ежемесячно, присовокупив, что иначе «Советский Союз либо потерпит поражение, либо будет ослаблен до того, что потеряет надолго способность оказывать помощь своим союзникам активными действиями на фронте борьбы с гитлеризмом...». А 13 сентября снова умоляет сэра Уинстона о срочной помощи -- «высадить 25-30 дивизий в Архангельске или перевести их через Иран в южные районы СССР».

Первые ласточки.

Черчилль дураком не был, но дядюшке Джо (западные политики так прозвали Иосифа Виссарионовича) помог, танки и самолеты послал. И даже некоторое количество летчиков. Первые 24 истребителя «Харрикейн» 28 августа взлетели с палубы английского авианосца «Аргус» и приземлились на аэродроме Ваенга под Мурманском. Машины входили в состав британских ВВС. И уже воевали за нас, хотя протокол о военных поставках был подписан только 1 октября 1941 года. Срок его действия — до 30 июня 1942-го. Дали, сколько Сталин и запрашивал -- ежемесячно по полтысячи танков (хилые машины по сравнению с нашими, но на безрыбье...) и по четыре сотни истребителей типа «Харрикейн» о 12-ти пулеметах каждый. Наши летчики их не полюбили, особенно за деревянный пропеллер, который мог сломаться при попадании камня при взлете, и ружейный калибр пулеметов -- противник продолжал полет, получив сотню (!) попаданий, одолеть врага можно было лишь навалившись вдвоем на одного. В общем, по всем своим тактическим данным этот английский истребитель уступал истребителям Германии. Спитфайр», отличившиеся в легендарной «Битве за Британию», нашим нравились больше.

Всего от англичан мы получили 4171 самолет-истребитель.



11 июля 1942 года СССР и США заключили соглашение, по которому на Советский Союз распространялось действие американского закона о ленд-лизе («lend» означает «давать взаймы», «lease» -- «сдавать в аренду»). Поначалу поставки шли в СССР тремя путями: через Тихий океан во Владивосток и на Камчатку; через Индийский океан, Аравийское море, сирийский порт Басра и Иран в советский Кировабад, а также через северную Атлантику в Мурманск и Архангельск. Однако летом 1942-го немецкие подлодки и авиация так вдарили по союзному конвою PQ-17, что на дно ушли 23 корабля из 34-х. А вместе с ними -- 210 бомбардировщиков (не считая других грузов). Надо было искать маршрут понадежней. И тогда американцы предложили гнать самолеты через Аляску к Байкалу, к Транссибирской магистрали.

Личное поручение Верховного.

В Москве словно чувствовали, что Рузвельт предложит именно такой вариант -- еще 9 октября 1941 года Государственный комитет обороны принял решение о создании воздушного моста на Аляску. Сталин лично поручил проложить маршрут авиатрассы участнику челюскинской эпопеи, Герою Советского Союза Василию Молокову. Знаменитый на всю страну полярный летчик, тихо командовавший в то время «Аэрофлотом», вдумчиво выбирал маршрут, пока не остановился на таком: Красноярск -- Киренск -- Якутск -- Чукотка. Расчет простой: хоть на этой трассе и нет ни одной взлетно-посадочной площадки, но есть реки -- Лена, Колыма, Анадырь, по которым к месту запланированного строительства промежуточных аэродромов можно доставлять необходимые материалы, авиационное топливо, гулаговскую рабсилу.

Начало.

И дело пошло. Пока аэродромы строились, наши летчики -- недавние фронтовики и перегонщики с трассы Басра -- Иран -- Кировабад -- учились летать на американской технике в городе ткачих Иванове. Требования -- строжайшие. Три неудачных попытки взлета или посадки, и до свидания. В итоге из пяти кандидатов в штат авиаперегонщиков зачисляли одного. Ведь кроме навыков пилотирования летчики отрабатывали еще и продолжительные полеты по компасу в закрытой кабине, взлет и посадку на ограниченных полосах, умение пользоваться средствами радионавигации.

В июне 1942-го в Иванове начали формировать авиаперегоночную дивизию -- пять перегоночных полков плюс транспортный, предназначенный для доставки летчиков обратно, к месту вылета. Командиром дивизии и начальником Красноярской воздушной трассы (так тогда назывался АЛСИБ) назначили опять же полярного летчика и Героя Илью Мазурука. В сентябре на четырех транспор-



тниках Си-47 1-й авиаперегоночный полк вылетел в Фербенкс (штат Аляска), где уже разместилась приемочная группа полковника Михаила Мачина. Кстати, американцы предлагали, чтобы до Байкала самолеты перегоняли штатовские летуны и летуныи. Да, среди тех, кто гнал самолеты с заводских аэродромов через Канаду в Фербенкс, было немало девушек и женщин. Их очень красиво показали в не столь давнем фильме Рогожкина «Перегон». Правда, в фильме ошибочка вышла: сделанные в США самолеты, предназначенные для советско-германского фронта, на Чукотку американцы и американки НИКОГДА не перегоняли. Только наши! А отказ от услуг янки Сталин мотивировал с присущим ему юмором: дескать, ни на одном из промежуточных аэродромов нет женских туалетов. Какова была истинная причина отказа -- можно только гадать. Может, просто не хотели, чтобы сторонние глаза видели сверху в изобилии разбросанные по северам прямоугольники наших концлагерей с их характерными вышками?

В итоге 7 октября 1942 года из Фербенкса в центре Аляски и далее через Берингов пролив вылетели семь истребителей П-40 «Киттихоук» с лидером Б-25 «Митчелл». Этот бомбардировщик с изображением белого медведя на борту вел сам Мазурук. Группе предстояло преодолеть 3232 километра. В тот же день из Нома (это тоже на Аляске) по аналогичному маршруту отправилась дюжина ударных самолетов А-20 «Бостон». К этому времени трасса на нашей территории была, считай, готова. Проложили основной и обходной маршруты. Подготовили пять базовых аэродромов -- в Красноярске, Киренске (Иркутская обл.), Якутске, Сеймчане (Магаданская обл.) и Уэлькале (Чукотка). Имелись и шесть запасных посадочных полос. К ноябрю 43-го на трассе будут функционировать уже более двадцати неплохо оборудованных аэродромов. Особенно высокими темпы строительства были на Дальнем Востоке -- постарался «Дальвостокстрой», мощное подразделение ГУЛАГа. А что, рабочие руки-то дармовые и в каком угодно количестве. Некоторые из аэродромов, например, Сеймчан, где, по воспоминаниям Четечкина — начальника строительства в то время, погибло около четырех тысяч зеков, или Берелех, были построены, считай, на костях населения ГУЛАГа. Кстати, довольно скоро выяснилось, что Берелех не нужен. И его забросили. А вот в Якутске до сих пор стоит здание аэровокзала, построенное женщинами-зечками.

Но все это будет через год. Пока же... Всего 24 маломощных радиостанции и радиопеленгатора на всю трассу. Метеостанции еще реже. На участке от реки Алдан до поселка Уэлькаль (почти 2500 километров) их было всего три. А погода! На некоторых аэродромах количество дней со сплошным туманом с ноября по февраль доходило до 66. Видимо, поэтому первая группа самолетов прибыла в Красноярск лишь 16 ноября. Там истребители предстали пред строгими очами товарищей из приемной комиссии ВВС Красной Армии, потом с них сняли крылья -- и на станцию Злобино, ставить на платформы и отправлять на Сталинградский фронт, где немцы в то время имели двойное превосходство в воздухе. А бомбардировщики полетели дальше своим, что называется, ходом. Перегоночный конвейер начал свою работу.



Потери.

Но на следующий день первую удачу придала крупная неприятность, если не сказать большего -- случилась катастрофа. Транспортный Ли-2, которому предстояло везти эскадрильи летчиков-перегонщиков, авиатехников и мотористов, всего 16 человек, в Киренск к месту базирования, сразу же после взлета рухнул на землю примерно с 200-метровой высоты. Машина вспыхнула -- как-никак полная заправка, 3100 литров бензина. Погибли все, включая экипаж Ли-2 из четырех человек.

Их похоронили в Красноярске в братской могиле. На памятнике и сегодня можно увидеть лаконичную надпись: «Погибшим воинам-летчикам, 1941-1945 гг.» Кто погиб, кто здесь захоронен, сколько, когда? Поди-ка, догадайся. Такая «скромность» не удивит, если знать, что перегоночная трасса и все с ней связанное были засекречены аж до 1992 года. Фамилии и имена удалось разузнать лишь недавно, из когда-то секретного письма военного комиссара Якутской АССР полковника Шийка первому секретарю Якутского обкома КПСС Прокофьеву. И все благодаря поисковикам из музея Красноярского 11-го общеобразовательного лицея, где «раскопками» тайн АЛСИБа занимаются не первый год. Вот эти имена и фамилии, которым место не в пыльном архиве, а на памятнике: капитан Петр Агапов, командир авиаэскадрильи; старшина Василий Алексеев, авиамоторист; лейтенант Никита Астахов, летчик; капитан Иван Бобриков, командир звена; младший лейтенант Михаил Борисов, летчик; майор Александр Иванов, командир эскадрильи; старший лейтенант Ермолай Ивакин, авиатехник; старший лейтенант Михаил Константинов, техник звена; старший лейтенант Михаил Криницкий, техник звена; старший сержант Яков Кричевский, авиамоторист; капитан Виктор Кучейко, авиатехник; младший лейтенант Феодосий Люшняк, летчик; майор Алексей Мартынов, замкомандира эскадрильи; старший сержант Виктор Соколенко, летчик; майор Иосиф Сибекин, старший инженер авиаперегоночного полка; старший лейтенант Анатолий Туваев, бортехник. Самому старшему из этого списка всего 34 года, самому молодому -- 22. Возраст членов экипажа разбившегося в Красноярске Ли-2 -- командира корабля капитана Дмитрия Баркова, второго пилота лейтенанта Петра Есина, бортехника младшего лейтенанта Николая Дубовицкого и стрелка-радиста Георгия Прохватинова -- установить еще не удалось. Как и воинское звание Прохватинова. Архивы пока молчат. К слову: среди пассажиров Ли-2 было еще и десять человек штатских. Среди них -- жена и двое детей командира 5-го перегоночного авиаполка Павла Матюшина. Майор посадил их в самолет, чтобы летели в тепле и комфорте. Сам собирался прилететь на другом. Матюшин видел все, что произошло с Ли-2, и посидел прямо на глазах. Эти 30 человек не первые, кто погиб на АЛСИБе (та самая первая группа, ведомая Мазуруком, потеряла одного летчика -- почти сразу после вылета из Фербен-



кса один истребитель разбился). И не последние. Причины -- самые разные. К декабрю 42-го, когда ударили настоящие якутские морозы, а летать приходилось чуть ли не над полюсом холода (Антарктида не в счет), во время перелета в самолетах начала отказывать гидросистема -- жидкость в ней густела. Помогли американские химики: за какие-то двое суток нашли компонент, делавший жидкость м о р о з о у с т о й ч и в о й . Сказывались и тяжелые метеоусловия. Отстал в облаках от лидера (впереди группы истребителей обязательно шел «бомбер», имевший довольно мощную радиацию), заблудился -- и все, считай, отлетался. Прыгать с парашютом? Гарантированно замерзнешь в тайге. Сесть некуда. Но даже если и попадетя подходящая площадка и посадка будет удачной -- что дальше? Бортовая радиостанция «бьет» все лишь на несколько сотен метров. Есть ли вблизи жилье и в какой оно стороне -- бог весть. Оставалось тянуть до последней капли бензина в надежде на везение. Некоторым действительно везло -- их находили охотники, привозили к ближайшей «цивилизации» на оленьих упряжках. Кстати, на американском участке перегона -- трассе АЛКАН (протяженность тоже около трех тысяч, но уже не километров, а миль) -- потери были еще больше: там потерпели катастрофы и аварии 133 самолета с пилотами и экипажем. Наши потери -- 81 самолет (один так и не найден до сих пор), 115 авиаторов. Усталость сказывалась, ведь в боевых условиях полет истребителя скоротечен -- отстрелялся и домой. А тут часы монотонного полета и кислородное голодание в д о б а в о к . К человеческим потерям нужно добавить и тех механиков, авиатехников, кто, по мнению НКВД, выпустив в полет якобы неисправную машину, лил воду на фашистскую мельницу. Значит, и сам враг. А с такими разговор короткий. Сколько их набралось, таких «врагов», сегодня уже и не узнаешь.

Трудно

быть

честным

За годы Великой Отечественной только из американских самолетов было сформировано 250 авиационных полков. В 1944 году из Красноярска отправляли на фронт по 285 машин среднемесячно, на 55 процентов больше, нежели в 43-м. Бывало, на территорию СССР поступало до двухсот новеньких самолетов в день. И каких самолетов! Много это или мало? Еще в 1983 году в книге Е.Н. Кулькова «Правда и ложь о Второй мировой войне» утверждается: в Советский Союз союзники поставили самолетов в объеме ЧЕТЫРЕХ процентов от общего производства в СССР. В этом утверждении ложью является все, кроме цифры 4. Контекст должен быть другим: каждый ЧЕТВЕРТЫЙ самолет в небе Великой Отечественной был американского или английского производства. Эскадрилья, полк и дивизия, которыми последовательно командовал знаменитый Александр Покрышкин, трижды Герой, с 1943 года и до конца войны летали исключительно на «аэрокобрах». 15 советских асов на «кобрах» сбили полтысячи самолетов вра-



га. В общем, нашим летунам эта машина -- легкая, послушная в управлении, с мощным вооружением и безотказной радиосвязью -- пришлось по душе. А когда пошли «Кингкобры» с радиолокаторами -- вообще туши свет. На них не сбивать самолет противника было уже просто грешно. Ну, представьте двух дерущихся, один из которых слепой. Другой наш ас -- Борис Сафонов -- предпочитал «Киттихоук». А летчики полка Евгения Преображенского, бомбившие в 41-м Берлин на отечественных ДБ-3ф, в 43-м с удовольствием пересели на американские «Бостоны». Маршал Жуков в своих «Воспоминаниях и размышлениях» о ленд-лизе рассказывает мало и вынужденно -- его главная задача другая: хоть как-то оправдать поражения первых месяцев войны. Но вот в частных разговорах, которые КГБ исправно записывал, чтобы потом положить на стол Никите Хрущеву, у Жукова интонации иные: «Сейчас говорят, что союзники нам никогда не помогали... Но ведь нельзя отрицать, что американцы нам гнали столько материалов, без которых мы бы не могли формировать свои резервы и не могли бы продолжать войну... Получили 350 тысяч автомашин... У нас не было взрывчатки, пороха. Не было чем снаряжать патроны. Американцы по-настоящему выручили нас, с порохом, взрывчаткой. А сколько они нам гнали листовой стали. Разве мы могли бы быстро наладить производство танков, если бы не американская помощь сталью. А сейчас представляют дело так, что у нас все это было свое в изобилии». А вот что думал на старости лет о помощи союзников мудрый и осторожный Анастас Микоян, проживший жизнь под девизом «От Ильича до Ильича без инфаркта и паралича!» и ни разу не намочивший под дождем -- умел ходить между струй: «Теперь легко говорить, что ленд-лиз ничего не значил. Он перестал иметь большое значение много позднее. Но осенью 1941 года мы все потеряли, и если бы не ленд-лиз, не оружие, продовольствие, теплые вещи для армии и другое снабжение, еще вопрос, как обернулось бы дело». Что тут добавишь? Разве что избитое утверждение о том, что все мы крепки задним умом. Да еще и истории своей толком не знаем, ведь архивы Великой Отечественной так до сих пор до конца и не открыты. Есть что скрывать? Не все погибшие летчики АЛСИБа похоронены. Очевидцы утверждают, что в годы войны в районе нынешней платформы Крюково разбился американский самолет. И неподалеку -- еще один. А рядом со станцией Снежница упали еще два. Слухи это или нет? Надо бы проверить, но у энтузиастов пока нет ни денег на это, ни возможностей. Единственное, что они могут, так это искать -- архивные документы, старые фотографии, места падений алсибовских самолетов. И привлекать к этой работе детей. Вот это, похоже, и есть настоящее погружение ребят в тему войны, когда не по формальным учебникам, а в результате исследований, экспедиций они действительно начинают ощущать свою сопричастность к истории страны. Однако у чиновников от власти, видимо, свои взгляды на патриотическое воспитание. Поэтому поддержки от них -- никакой. Но энтузиасты все же смогли в этом месяце установить на Покровском кладбище у памятника летчиками мемориальные плиты с именами погибших и провести в Культурно-историческом комплексе Красноярска 6-7 октября межрегиональ-



ную научно-практическую конференцию, посвященную 65-летию АЛСИБа. В ней участвовали члены поисковых отрядов, научные и музейные работники, сотрудники архивов, преподаватели истории, учащиеся, занимающиеся историей трассы -- из Красноярского края, Иркутской области, Якутии. В общем, основные направления поиска стали более четкими.

Владимир Ковалев

Трасса забытых титанов

От Аляски до Красноярска по всей Сибири со времен Великой Отечественной лежат остатки американских самолетов и непогребенные тела советских летчиков-пилотов. Воздушный мост Аляска - Сибирь - это тысячи километров тайги, болотистых низин и сопок. С американского континента через Берингово море, над Чукоткой, Якутией, через Восточную Сибирь в Красноярск.

10-12 часов непрерывного полета на пределе человеческих возможностей. Зимой при температуре 60-70 градусов (кабины не отапливались), в тумане, а летом сквозь плотную завесу дыма от горящей тайги над территорией, где зачастую не было никаких наземных ориентиров. Не выдерживала техника, гибли люди. Но другие продолжали летать. В ноябре исполняется 65 лет открытию АЛСИБа, (первоначальное название - Красноярская воздушная трасса ВВС СССР), по которому с 1942 по 1945-й наши летчики перегоняли американские самолеты. США поставляли их своему союзнику по антигитлеровской коалиции - Советскому Союзу - в рамках программы ленд-лиза. Вся протяженность трассы перегона (от Аляски до Москвы) - более 6 тысяч километров.

Командир-герой

Трассу обслуживала 1-я перегоночная дивизия, командовал которой полковник Илья Мазурук - один из первых Героев Советского Союза, отмеченный за участие в спасении папанинцев. По архивным свидетельствам очевидцев, это был универсальный летчик, освоивший многие типы самолетов. Уверенно пилотировал как истребитель, так и бомбардировщик, летал на суперсовременном по тем временам четырехмоторном "Либерейторе", который достался от американцев. Трудности летного труда нес наравне с рядовыми пилотами. Дивизия состояла из восьми полков, каждый из которых осуществлял перегонку на определенном участке. Для доставки экипажей перегоночных полков в месте дислокации в июне 1943 года был создан 8-й транспортный авиационный полк. Штаб дивизии находился в Якутске.



Первая трагедия

Наиболее тяжелый участок трассы - северный: Красноярск - Уэлькаль. В некоторых аэропортах количество дней с туманом, в период с ноября по февраль, доходило до 66! Огромную роль играл и температурный режим: на разных участках трассы он был разным. В ноябре 1942 года, в один из первых рейсов, при взлете на Красноярском аэродроме разбился транспортный самолет ЛИ-2, командир корабля - капитан Барков. Погибло 20 лучших летчиков, специально отозванных с фронта для выполнения важного спецзадания - перегона самолетов. Долгое время на Троицком кладбище их могила была безымянной. Как было установлено комиссией, которую возглавлял полковник Мазурук, катастрофа произошла по нескольким причинам. Самолет должен был перебросить летный состав в Киренск. Но после взлета и набора высоты дал крен на крыло, потом сорвался в штопор и, ударившись о другой, стоявший на поле транспортник, загорелся и сгорел дотла. Самолет был перегружен, кроме летчиков-пассажиров в нем находились и несколько человек гражданских - жены и дети летчиков. Перегрузка и обледенение плоскостей и фюзеляжа привели к гибели самолета и людей. Энтузиастам удалось установить фамилии всех погибших тогда пилотов. Но имена и фамилии гражданских, а также их точное количество до сих пор неизвестны.

С т р о и т е л ь с т в о

К моменту гитлеровского вторжения СССР не располагал современной авиацией, способной противостоять асам Геринга. Этим объясняется, что первые полтора года войны фашисты господствовали в нашем небе. Самолеты выпускались, в частности, на авиазаводе в Иркутске, но их было мало. Срочно требовалась помощь. Ее и предоставили американцы. До открытия Северной воздушной трассы ленд-лиз в СССР доставляли тремя путями: одиночными судами через Тихий океан во Владивосток и на Камчатку, через Индийский океан и Аравийское море и дальше через Иран. Еще один путь, наиболее опасный и кровавый, - через Атлантику в Мурманск и Архангельск конвойными судами, которые нещадно топили немецкие подлодки. Нам были нужны самолеты, американцы помогать не отказывались, но хотели сберечь своих солдат. Именно они и предложили Сталину перегонять самолеты через Аляску к Байкалу, к Транссибирской железной дороге. Не сразу, но советский Главком принял это предложение. История АЛСИБа началась 9 октября 1941 года, когда постановлением Госкомитета обороны строительство по линии Уэлькаль - Красноярск было поручено управлению Гражданского военного флота. В кратчайшие сроки силами гулаговских зеков построили 7 авиабаз: Уэлькаль, Марково (Чукотка), Сеймчан (Колыма), Оймякон, Якутск, Олекминск (Якутская АССР), Киренск (Иркутская область). Чтобы обеспечить подвоз топлива, запасных частей, оборудования, инструментов, базы располагали на пересечении трассы с крупными реками - Анадырь, Лена, Енисей. Построены были и запас-



ные аэродромы. По словам Ольги Подборской, директора музея памяти в лицее 11, где ребята оформили целую экспозицию, имеются свидетельства начальника строительства, что во время работы на Сеймчане умерло 4 тысячи заключенных!

Труженики АЛСИБа

Чем больше я узнаю о Великой Отечественной войне, тем больше понимаю, какими сверхчеловеческими, титаническими усилиями обычных, рядовых людей досталась эта победа. Она ковалась не только на фронте в урагане боев, но и далеко от мест сражений. Смерть подстерегала и в глубоком тылу, за тысячи километров от войны. Но все - для фронта, и жизнь и смерть. Все - для победы.

Красноярский отрезок назвали сверхсекретной воздушной трассой Красноярск - Уэлькаль. Подчинялась она Москве. Особенностью Красноярского аэропорта было то, что здесь сходились две воздушные трассы: Северная (Москва - Уэлькаль) и Южная (Москва - Хабаровск - Владивосток). Первые перегоны начались осенью 1942 года, когда переоборудование аэропорта (из 3-го в 1-й класс) еще не было закончено полностью.

Тамара Казачинская, в 1942-1943 годах работала в аэропорту техником-метеорологом. На секретную трассу попала после трехмесячных курсов в Красноярске:

- Мне было тогда 18 лет. Зимы стояли лютые, я таких больше не припомню. Морозы - 45-50 градусов! Мы с синоптиком, (сначала нас работало двое) помещались в одноэтажной "деревяшке". Первое время работали сутки через сутки. Голодно, холодно, спать хочется. А нельзя, оборудование должно было работать бесперебойно. Мы, как вольнонаемные, получали на день 600 грамм хлеба. Это и была наша почти единственная еда. Часто гас свет. Бывало, звонят из Гидрометцентра: "Примите сводку!", а у нас темнота. Мы тогда жгли старые сводки и подсвечивали друг другу.

На работу девушка ходила из центра, где жила у подруги. Дорога шла в гору, мимо кладбища. Выходила из дома в полной темноте и шла навстречу пронизывающему ветру, стараясь согреться на ходу. За счастье было, если попутная полуторка подбросит немного. В комнату к синоптикам летчики приходили часто - за сводкой. Рассказывали о том, как прошел перегон. Но девушки старались все рассказанное тут же забыть, потому что за всем в аэропорту строго наблюдали энкавэдэшники. Командиры транспортных СИ-47 были люди серьезные, опытные. Однажды, когда Тома шла на дежурство, увидела, как на полосу, сорвавшись в штопор, упал самолет ЛИ-2, которым командовал капитан Барков. Обычно вольнонаемных на аэродром не пускали, но тут все были настолько потрясены случившимся, что на девушку не обратили внимания.



-Было очень страшно. Повсюду валялись изуродованные обгоревшие тела, вернее, то, что от них осталось. Руки, ноги. Говорили, что в самолете находилась вся семья командира Матюшина, который и отправлял его в рейс. Жена, дети погибли у него на глазах.

Гвозди бы делать из этих людей!

Самолеты, большие американские транспортники Б-25 и СИ-47 (единственный отапливаемый), использовали для перевозки летного состава - летчиков, пилотировавших бомбардировщики и истребители из американского Фербенкса в Красноярск. Все поступающие с трассы самолеты принимались и проходили технический осмотр, мелкий ремонт и заправку. Каждый подготовленный самолет принимал военпред. "Американцы" превосходили советские машины по технической оснащенности, но сделаны они были для жаркой Флориды и Калифорнии. При -45 у них отказывали высотомеры, манометры, замерзала тормозная жидкость, не выдерживала резина шасси. Техникам приходилось с самолетов снимать аккумуляторы, иначе те напрочь замерзали. Отказы оборудования и приборов были причиной крушений многих самолетов. Хотя впоследствии американскую технику удалось адаптировать к суровым сибирским условиям. Стали использовать морозостойчивые масла, жидкости. Был использован более подходящий тип резины. Для перегона собрали по всей стране лучших пилотов, среди которых было немало полярных летчиков, имеющих опыт дальних перелетов в сложных метеорологических условиях. Все работали на износ - и летчики, и техники. Из личного дела лейтенанта Андрея Турок: "Перегнал 7 самолетов типа "Бостон" на расстояние свыше 3 тысяч километров по маршруту Красноярск - Москва и на расстояние свыше 2 тысяч километров 21 самолет типа "Бостон" по маршруту Красноярск - Свердловск. За время перегонки имеет налет 248 часов". Из наградного листа на борттехника Николая Шелудько, представленного к ордену Красной Звезды, узнаем, что награду он получил за перегон 17 самолетов Б-25. Возвращаясь из десятичасового полета, он тут же приступил к подготовке следующего самолета к вылету. На что уходило 14-15 часов. Только прогрев двигателя при температуре -45 занимал не менее 6 часов! Все детали приходилось откручивать голыми руками. Кожа примерзала к каленому металлу. А экипажи иногда делали в сутки по два рейса. Спали, когда их везли назад транспортники. Любопытно, что сам наградной лист бортмеханика Шелудько отпечатан на обратной стороне английской инструкции.



Из радистов - в охранники

Быт в аэропортах был самый скромный. В Красноярске имелись общежитие для летного состава и крошечная гостиница на 20 мест. Были клуб и несколько столовых в деревянных зданиях. А в Сеймчане (Якутская АССР) все наземные службы располагались в землянках. По словам Валентины Ряховской, техника проводной радиостанции, прослужившей на трассе с 1943 по 1945 год в аэропорту в Якутске, иногда, после суточного дежурства, вместо положенного выходного их отправляли охранять заключенных на лесосплав. Сама Валентина Георгиевна из семьи репрессированных. В 1938 году был арестован ее брат, а ее мать с малолетними детьми в 24 часа выселили из деревянного дома. Но она признается, что тогда на Лене, среди хмурых зеков, ей было по-настоящему страшно: - Шли на это дежурство и не знали, вернемся назад или нет. На плече - карабин, а кто нас учил из него стрелять?

Валентина Георгиевна вспоминает, что зима в Якутске была очень холодной и туманной. - Порой туман был таким плотным, что, казалось, сейчас стукнешься о него и задохнешься. Стоял стеной. Бывало, надо несколько метров пройти, из столовой до радиоцентра, а ничего не видно, вот и блудишь целый час. Летчикам было очень тяжело. Много разбивалось. Я не раз слышала от них: "Лучше бы на фронт, чем здесь!" Там же, в Якутском аэропорту, Валентина Георгиевна познакомилась со своим будущим мужем - механиком по двигателям Александром Ряховским. Он жил в землянке прямо на территории аэропорта. Подготовкой самолетов был занят сутками, а каждую свободную минутку, урывая у сна, спешил провести с любимой Валюшей.

Переучивание на колесах

До начала поставок ленд-лиза никто из наших летчиков не видел американских самолетов. Переучивались на них ускоренными темпами. Приходилось не только переводить все инструкции на русский, но также менять системы счета. Ведь в США приняты другие единицы: вместо километров - мили, вместо литров - галлоны. В кабине каждого самолета-"иностранца" даже вешали таблички с пересчетом на принятые у нас меры. Мало того что пилот должен был вести самолет, следить за наземными ориентирами и показаниями приборов и не потеряться - надо было еще и решать по ходу математические задачки. Устройство американских самолетов было совершенно иным, чем советских машин.

Вячеслав Филиппов, подполковник авиации запаса, с детства увлеченный темой красноярских военных летчиков, и в частности историей АЛСИБа:

- Эти самолеты требовали иной техники пилотирования и руления. У советс-



ких было хвостовое колесо, “морда” словно задрана вверх. Другое руление. А у “Аэрокобры” (истребитель) третье опорное колесо, наоборот, располагалось спереди. Из-за этого самолет имел высокую стойку. Чуть дал по тормозам, и “Кобра” тюкается носом. Таких случаев было очень много. Чтобы привыкнуть, нужно было время. А его как раз не хватало. Фронт требовал самолетов каждый день. Ведь благодаря этим поставкам мы наконец смогли переломить ситуацию в небе и сокрушить превосходство фашистов. В небе над Сталинградом уже было совсем другое положение дел, не такое, как под Москвой, в первый год войны. В 1944 году среднемесячная сдача самолетов в Красноярске составила 285 машин, а безвозвратные потери снизились в 2 раза. К 1945 году, когда трассу закрыли, в советских ВВС каждый пятый самолет был иностранного производства.

Марина Бровцына, кандидат исторических наук. Защитила диссертацию по теме АЛСИБа: - Трасса Аляска - Сибирь стала основным маршрутом доставки американских самолетов в Советский Союз с 1942 по 1945 год. Потребовались огромные усилия, чтобы перегонка самолетов по территории с суровым климатом и плохо развитой инфраструктурой велась без перебоев. Уменьшилось до минимума количество катастроф во время перелетов. Доставка самолетов достигла максимального количества к 1944 году, когда на территорию СССР прибывало по 200 машин в день.

Беспамятство

После войны о подвиге алсибовцев надолго забыли. Не только о погибших летчиках-героях, но и о тех, кто остался в живых. Они до сих пор не считаются ветеранами войны, хотя большинство из них были военнообязанные и выполняли военные задания повышенной сложности. Сегодня этих людей остались единицы. Охотники то и дело находили в тайге остатки разбитых самолетов с иностранной маркировкой, но как они здесь оказались? На это никто не давал ответа. Первым в Красноярском крае этой темой занялся бывший корреспондент газеты “Красноярский комсомолец” журналист Николай Шкарев. Но пробить эту стену в годы повальной секретности удавалось с трудом. Все материалы по АЛСИБу оставались засекреченными до 1992 года. И лишь теперь ситуация понемногу меняется. Один из энтузиастов-исследователей секретной трассы и роли в ней красноярцев - школьный учитель истории Ольга Подборская, руководитель музея. Она увлеклась этой темой несколько лет назад. Заразила ею своих учеников. Они неоднократно выезжали на места гибели самолетов. Постоянно работают по установлению пропавших без вести на территории Сибири летчиков-алсибовцев. Одна из таких поездок состоялась этим летом.

- Мы побывали в деревне Петропавловка Ирбейского района. Там в 1943 году разбился самолет. Он упал в болото и сгорел. Мы опросили бабушек, они вспомнили, что вокруг было много обгоревших человеческих останков, которые вскоре похоронили. А самолет никто не вытаскивал, его части до сих пор находятся в болоте.



Ольга Леонидовна показала копию письма председателя Ирбейского райсовета, датированного 1945 годом. Написано оно было в ответ на запрос жены одного из погибших летчиков - Коновалова. Этот тетрадный листочек чудом сохранился.

“От воздушной грозы самолет загорелся в воздухе и сгорел вместе с летчиками. На землю упали только обгоревшие куски металла, в болотистую местность, и вонзились на 2 метра в глубину. Поэтому никого не осталось, и вам приезжать ни к чему. Это ничего не даст”.

Галина Эйсер



И В СИБИРЬ ПРИШЛА ВОЙНА...

Во вторник, 17 июня, “Красноярский рабочий” рассказал о том, как при вынужденной посадке в начале мая 1942 года рухнул в воду на месте слияния реки Рыбной с Каном военный самолёт. Сейчас готовится экспедиция по поиску этой боевой машины. Однако в ту суровую пору подобные случаи, мягко говоря, единичными не были. Поэтому в канун печальной даты начала войны мы продолжаем эту тему.

65 лет назад многие из жителей деревни Петропавловки Ирбейского района подумали: “Ну вот, и до нас война добралась”. Повод для таких выводов у них был. Представьте: 30 мая 1943 года высоко в небе появляется самолётный клин. Вдруг два самолёта загораются. Один с надрывным воем пытается сесть в поле. Не получилось. Там, как вспоминают свидетели, ещё суток двое что-то взрывалось и стреляло.

Вторая горящая машина рухнула за околицей в болоте. И там тоже долго гремело. Согласитесь, когда сельчане черпали информацию с фронтов лишь из очень скурых сводок Совинформбюро, да и то с большим опозданием, можно было предположить самое страшное: десант - немецкий, а то и японский.

Однако довольно скоро народ успокоился: парашютистов в воздухе не наблюдалось, а когда смелые пацаны добрались до воронки, оставшейся в поле на месте взрыва первого самолёта, а потом рассказали про то, что видели, матерям, потянулись в поле и взрослые.

Увиденное пугало. И... успокаивало - разбились НАШИ летуны, упокой, господь, их души! Вон голова лежит с рыжими волосами в лётном шлеме - точь-в-точь таком же, как на синенькой пятирублёвке. Сапоги с тем, что в них от ног осталось, наши, яловые, с русскими надписями. На сохранившихся мелких обломках тоже кое-где наши, родные буквы. Собрали по полю все обломки, всё, что от людей осталось, снесли в воронку, землёй засыпали...

Со вторым самолётом сложнее было - этот в болото упал, ничего не достать, никого не похоронить.

Как выяснилось, военные самолёты начали замечать над Петропавловкой ещё с осени 42-го - именно над этой деревней проходила трасса легендарного Алсиба - маршрута Аляска - Сибирь, по которому американскую авиатехнику перегоняли в Красноярск. Историки обычно раскапывают материалы не только



*Экспонат
Ирбейского краеведческого музея*



в архивах. Даже слухи порой идут на пользу. Так вот, четыре года назад до руководителя музея Красноярского общеобразовательного лицея № 11 Ольги Подборской дошла информация: где-то в Ирбейском районе упал в болото самолёт. Скорее всего, американский. Всё это послужило обоснованием для заявки на грант в конкурсе “Шагни за горизонт”, который позволил бы музею организовать поисковую экспедицию к месту падения. И этот грант удалось выиграть.

Понятно, что одним старшеклассникам подобную экспедицию не “поднять” - понадобятся ещё и грамотные специалисты. К примеру, подполковник запаса, большой спец по авиатехнике, выпускник Иркутского высшего военно-инженерного авиационного училища Вячеслав Филиппов.

Экспедицию в Петропавловке уже ждали - благодаря стараниям директора здешней школы Л. Г. Василенко была и крыша над головой, и питание при школьной столовой, и встречи со старожилами, которые могли показать маршруты, прояснить ситуацию.

Уже в день приезда, только-только устроившись, поисковики отправились с проводником дядей Лёшей на болото. Ещё недавно, говорят, из него торчало самолётное крыло. Сегодня уже не торчит - лежит на тропе рядом с болотом. Алюминиевая обшивка ободрана - цветные металлы любят сдавать везде.

А в поле, где упал первый самолёт, воронка сохранилась до сих пор, даже три, все они окружены берёзовым колком - сбитые деревья успели вырасти с 1943-го. Своеобразный такой островок памяти образовался. В ирбейском музее тоже кое-что сохранилось - например, покорёженная взрывом педаль управления бомбардировщиком Ил-4. Найденная в Петропавловке.

Владимир Филиппов, работавший в 80-х годах в Ирбейском районе старшим уполномоченным ОБХСС, рассказал мне: “Поступила к нам в отдел оперативная информация, что в Петропавловке якобы объявился пистолет, найденный в районе падения самолётов. А вдруг кроме пистолета ещё чего нашли, посерьёзней, вроде пулемёта? Собралось тогда человек тридцать, надёжных, проверенных. Нашли мотопомпу, выделили для нас два мощных КраЗа с лебёдками. И в Петропавловку. Болото тогда, считай, сухим было. Начали раскопки. Стены ямы крепили брёвнами - вроде как сруб у колодца. Нашли много чего. Сумку с инструментами, инструкцию по эксплуатации пулемётов бомбардировщика Ил-4. Подняли два парашюта и три сапога с мумифицированными человеческими останками. А потом подцепили тросы лебёдок и решили дёрнуть. Только зашумели лебёдки грузовиков, только самолёт слегка подался вверх, как заработали мощные подземные потоки, и в сруб хлынула вода. В общем, было болото сухим, стало совсем мокрым, пребывает в таком виде и поныне. А находки... Они быстро где-то затерялись. В итоге важное дело заглохло на долгие годы”.

Вячеслав Филиппов, сопредседатель созданного в Красноярске общественного объединения “Солдатская слава”, разыскал в архиве Министерства обороны (г. Подольск Московской области) бесценные документы, проливающие свет на причины двойной авиакатастрофы в районе Петропавловки.

Вот один из них: “Заключение по катастрофе самолётов Ил-4, происшедшей 30.5.43 г.”. Оказывается, командующий Сибирским военным округом, узнав об



авиакатастрофе, сразу же направил в Петропавловку представительную комиссию во главе с начальником комендатуры майором П. В. Стариковым. В комиссию вошли опытные люди - пилот, техник, помощник оперуполномоченного Ирбейского райотдела НКВД, как же без него, и начальник уборочно-восстановительной команды, фотограф. Всё как положено. Уже к 1 июня картина произошедшего была восстановлена с максимальной степенью достоверности. Вот описание случившегося.

“30 мая 1943 года 1-я эскадрилья 104-го авиационного полка 73-й вспомогательной авиадивизии авиации дальнего действия в количестве шести самолётов Ил-4 под командованием старшего лейтенанта Коновалова в 12-00 по московскому времени вылетела по маршруту Иркутск - Красноярск. (То есть погнали с авиазавода новенькие “бомберы” на фронт. - Прим. авт.). Погода по метеосводке соответствовала минимуму погоды для перелётов без указания о наличии на трассе грозовых явлений. Полёт до Канска проходил нормально. В районе Канска эскадрилья встретила мощные грозовые облака, и комэск Коновалов изменил курс с целью обхода грозы. Около деревни Петропавловки эскадрилья встретила грозу с сильными разрядами. Самолёты Коновалова и Соболева вошли в грозу в разных направлениях. Самолёт Соболева резко изменил курс, отлетев от деревни на полтора-два километра, на высоте 800-900 метров мгновенно загорелся и после взрыва бензобака с пикированием 90 градусов упал на землю с работающими моторами.



Ведерко, сделанное из бензобака самолета

Самолёт Коновалова над деревней с высоты 800-900 метров под действием турбулентных явлений грозы вошёл в пикирование. На высоте 250-300 метров самолёт несколько выровнялся и, отклонившись от деревни на 400-500 метров, с высоты 250-300 метров вновь резко вошёл в отвесное пикирование, с углом 85-90 градусов врезался в трясины болота с работающими моторами и сгорел.

Самолёт Коновалова с моторами, вооружением, боеприпасами, оборудованием и приборами полностью разбит. Экипаж - командир эскадрильи Коновалов, штурман Бакулин, бортмеханик Чиграй, бортрадист Рева - погибли. Самолёт Соболева полностью разбит и сгорел. Экипаж - командир корабля Соболев, бортмеханик Ерохин, бортрадист Кизенков - погибли... Остальные самолёты этой эскадрильи благополучно сели в Красноярске в 16-15 московского времени”.

Как видно из этого описания, лётчики до последнего пытались увести машины от деревни, и это им удалось. Известно, что экипажи разбив-



шихся самолётов, или, как сказано в акте комиссии, “трупы погибших”, “обнаружены отдельными частями тела между обломками самолётов, собраны и сложены в гроб, похоронены на кладбище деревни Петропавловки”. Под актом подписи членов комиссии, председателя колхоза “13-й год Октября” Антона Смугаги и председателя сельсовета Петропавловки Рыжова.

Можно сделать вывод, что на сельском погосте упокоились все: старший лейтенант 29-летний Павел Коновалов, окончивший в 1938-м Батайскую школу пилотов, за месяц до гибели назначенный командиром авиаэскадрильи и имевший 145 часов налёта на Ил-4; его одноклассник лейтенант Константин Соболев, ещё в финскую войну награждённый Красной Звездой (обгоревший орден N 46004 был найден в поле на месте катастрофы), остальные члены экипажей - все, заметим, люди не военные, без званий, как тогда говорили, вольнонаёмные: борттехники Григорий Чиграй, 1908 года рождения, самый старший по возрасту, и Михаил Ерохин, штурман Валентин Бакулин, стрелки-радисты Валентин Кизенков и Григорий Рева.

Однако вопросы остаются. В акте написано: “Экипаж Соболева - найдены только отдельные части тел. Самолёт Коновалова врезался в болото отвесным пикированием и лобовым ударом (так как не повреждены окружающие деревья в месте падения самолёта). При ударе самолёт загорелся... Отдельные части самолёта и моторов ушли в трясину на 3-4 метра. Найдены отдельные части тел”.

В архиве удалось посмотреть и на фото, сделанные на местах падения. “К сожалению, только посмотреть, - сетует Вячеслав Филиппов. - Каким-то образом скопировать их не было никакой возможности, для этого надо архивные дела расширять, а кто это позволит? Так вот, передаю словами. Место падения самолёта Соболева - это длинный ряд мелких обломков. Там что-то можно было найти. А на месте падения бомбардировщика Коновалова в болоте видны лишь хвостовое колесо, остатки хвостового оперения - стабилизатор, смятый кусок киля рядом с воронкой, залитой водой. Найти тогда могли разве что тело стрелка-радиста. Остальные члены экипажа, скорей всего, так в болоте и остались”.

Напомню, ещё до конца войны была предпринята попытка вытащить из трясины то, что осталось от самолёта. Успехом она не увенчалась. Однако удалось тогда достать сапог с остатками ноги. Это ли не свидетельство того, что на кладбище похоронены не все члены экипажей?

После работы комиссий, подобной петропавловской, обычно следуют оргвыводы, поиски крайних и их наказание. Причиной происшествия, говорится в заключении, послужили: а) неоправдавшийся прогноз погоды, данный синоптиком завода N 39 Красновой, в котором не указывалось наличие мощных грозовых явлений на трассе; б) неправильно принятое командиром Коноваловым решение продолжать полёт под мощной грозовой облачностью, в результате чего самолёт Соболева (он имел налёт на Ил-4 всего 19 часов) взорвался в воздухе, а самолёт Коновалова в турбулентных потоках вошёл в отвесное пикирование.

Мёртвые сраму не имут, а вот синоптику Красновой, похоже, туго пришлось: командир 104-го авиаполка майор Руднев ходатайствовал об отдаче этой женщины под суд. И хотя прогнозы погоды и поныне оправдываются в соотношении 50 на 50, как же без стрелочника-то?



Наметило командование и ряд мер, которые позволили бы избежать в будущем подобных потерь. Например, при встрече на маршруте облачности с грозовой деятельностью местного характера экипажам предписывалось обходить таковую. А при встрече облачности с грозовой деятельностью фронтального характера - прекратить полёт и произвести посадку на аэродроме вылета или близлежащем. Как будто аэродромов в Сибири - словно грибов в тайге...

Однако бомбардировщики продолжали биться о родную землю не только до конца войны, но даже после 9 мая. За два дня до трагедии в Петропавловке разбился Ил-4 под командованием лейтенанта Александра Никитина. Тогда звено дальних бомбардировщиков вылетело опять же из Иркутска в Красноярск. На участке Зима - Тайшет был дым от лесных пожаров, ухудшивший видимость до 2000-4000 метров. А на подходе к Нижнеудинску машина попала ещё и в облачность. Самолёт стало бросать из стороны в сторону, вверх-вниз. Да так бросать, что сорвало башню стрелка радиста, а его самого выбросило в воздух. И бомбардировщик на большой скорости врезался в землю под прямым углом. Радист Щекин спасся на парашюте. Потом около двух километров шёл по лесу к реке, по пути нашёл парашют, вроде бы командирский. Повстречал рыбаков, которые привезли Щекина на хутор, а оттуда на самолёте доставили в Нижнеудинск, где радист всё и рассказал. Никитина в тайге так и не нашли, пропал без вести. Бортмеханик Сидоров погиб - сгорел вместе с самолётом. Захоронен на месте катастрофы.

Еще раньше, 6 мая, в тайгу в 30 километрах от деревни Белорусской Советского района Красноярска рухнул "Ильюшин", пилотируемый лейтенантом Александром Бондаревым, - вошёл в облачность и сорвался в штопор. Может возникнуть вопрос: а что это за деревня в городском районе? Была такая, пока не начали строить под Красноярском горно-химический комбинат. Поселение оказалось в запретной зоне и приказало долго жить. Но очевидцы-то, может, остались, а? Если кто был свидетелем этой авиакатастрофы, откликнитесь.

3 августа 1943 года при перелёте с аэродрома Омск в Троицк разбился Ил-4 под управлением командира первой эскадрильи Харитона Халаева - врезался в тумане в лес. Вместе с ним погибли штурман эскадрильи Николай Малышев, борттехник Николай Шитик и стрелок-радист Виталий Бритарев.

14 января 1944 года. Аэродром Выдропужск (ну и назовут же!). Невнимательность при посадке и рулении. Лётчик не попал на взлётно-посадочную полосу, промахнувшись метров на триста. Он и бортмеханик остались живы, штурман Валентин Долматов погиб.

12 февраля. 10 мая. 24 мая... Врезался в землю. Разбился. Сгорел. Столкнулся с другим самолётом. Неправильный прогноз погоды. Это тоже всё про Ил-4. Последний из бомбардировщиков разбился уже после Победы - 2 июня 1945-го в районе Невьянска Свердловской области капитан Дмитрий Морозов пошёл на вынужденную. Горючее кончилось. При посадке бомбер перевернулся. Экипаж, слава богу, остался жив.

В годы Великой Отечественной и до неё Ил-4 делали в Москве, Иркутске, Комсомольске-на-Амуре. С 1937 года по 1945-й их "на-



клепали” 6785 штук. Эти машины даже Берлин бомбили, пока радиуса действия хватало, пока не потеряли аэродромы на Балтике.

С 1941-го по май 1943-го на фронт их перегоняли гражданские лётчики - 12-я особая авиагруппа ГВФ. Потом группу передали под крыло авиации дальнего действия - сформировали 73-ю вспомогательную авиадивизию. Только с мая 1943-го по май 1944-го лётчики этого формирования перегнали на фронт 2021 самолёт. И не только наши “илы”, но и американские “бостоны”, “митчеллы”, “дугласы”, которые выпускали в Ташкенте под псевдонимом Ли-2. Правда, и катастроф хватало - только за этот “отчётный период” их было 11. Восемь - по вине лётного состава. Это не считая поломок авиатехники, когда экипажи оставались живыми (37 случаев). Опыта ребятам не хватало. Налёт маленький у многих был, ведь топливо нужнее на фронте. А в тылу можно и “мысленно” полетать-потренироваться. С деревянными модельками самолётов в руках лётчики “взлетали”, “занимали походный строй”, “совершали посадку”.

Самое удивительное, что в советские годы о перегоне самолётов из Сибири на фронт и особенно из Америки через Сибирь официально не говорилось. Так, рассказы бывших летунов родным за рюмкой супа. Потому как дадена была подписка о неразглашении. Даже какой-нибудь авиамеханик, который и в воздух-то никогда не поднимался, такую бумагу подписывал. А люди, они ведь всё видят. И красноярцы, и жители окрестных деревень частенько становились свидетелями авиакатастроф с военными самолётами.

Почему же они так часто падали именно в районе Красноярска? Да по очень простой причине: здесь базировался 45-й запасной бомбардировочный полк ВВС (с 26.6.43 - 9-й перегонный авиаполк ВВС). Основная его задача - научить фронтовых лётчиков летать на американских истребителях и бомбардировщиках, а авиамехаников - обслуживать эту технику.

Всё было как у людей. Как у нас, у русских. Фронтовики, ребята лихие, порой и к непривычной заокеанской технике относились по принципу “Эх, где наша не пропадала!”. Могли взять в полёт постороннего - прокатиться, на Красноярск сверху посмотреть, когда ещё такой шанс выпадет. В общем, лихости и куража хватало, а вот лётного мастерства...

3 марта 1943 года при выполнении полёта “бостон”, пилотируемый сержантом Сметухиным, в районе станции Снежница под Красноярском свалился в штопор да так из него и не вышел.

28 марта у деревни Старцево аналогичная катастрофа: штопор, самолёт сгорел, экипаж погиб.

11 апреля. Заместитель командира эскадрильи, фронтовик, показывал на “аэрокобре”, что такое высший пилотаж. По собственной инициативе. Высота была очень низкой...

29 апреля “бостон” рухнул в Енисей в районе железнодорожного моста. 28 ноября там же утонула “аэрокобра”. Уж не пример ли Валерия Чкалова сподвигнул? Помните, как он лихо под мостом пролетал?

Гора у деревни Дрокино, которую облюбовали сегодняшние дельтапланисты, тоже фигурирует в документах военных лет: 12 июня 1943 года лёт-



чик на высоте 1200-1300 метров решил на “аэрокобре” по собственному почину сделать “бочку”. Сделал. На свою голову. Врезавшись в упомянутую гору.

Сколько лётчиков тогда побилось? Есть лишь разрозненные данные по годам. Точно не скажет даже самый въедливый архивный крот.

Так или иначе, 31 марта 1943-го 22 бомбардировщика “бостон” вылетели из Красноярска на Сталинградский фронт. За 1943 год в Красноярске прошли переучивание на американскую технику более тысячи человек. В среднем на переучивание личного состава одного фронтового полка уходило два-три месяца. А всего за время существования красноярской лётной “учебки” отсюда улетели на фронт 2148 самолётов.

За это награждали. Но скромно: чай, не на фронте. 52 человека получили за доставку самолётов для фронта знаки воинской доблести: пять орденов Красного Знамени, 23 - Красной Звезды, один орден Отечественной войны и два десятка медалей “За боевые заслуги”.

Владимир Ковалев



Лётчиков хоронят в братских могилах

“Немцы!” – с ужасом закричал кто из деревенских жителей.

Бомбардировщик со страшным ревом приближался к домам. Все, кто работал на огородах, увидев в небе это чудовище, стали прощаться друг с другом, обнимать детей, пытаюсь закрыть их от бомбы. Взрыв раздался уже за селом... Несколько дней самолет горел и взрывался. Когда жители Петропавловки смогли подойти к пепелищу, то увидели лишь обломки, где-то – кусок руки, где-то – кусок ноги, где-то – фрагмент кожаной лётчицкой куртки – немного, что осталось от членов экипажа. Эта катастрофа произошла 30 мая 1943 далеко от фронта – в Ирбейском районе Красноярского края.

Ведёрко из бензобака

Мы стоим с Ольгой Леонидовной Подборской в школьном музее красноярского лицея № 11 “Моя малая Родина”. Разглядываем экспонат: подаренное жителями Петропавловки алюминиевое ведерко с ушками, как у кастрюльки. Оно сделано из бензобака того самого самолета, который был не вражеский, а наш – советский. Много сделали тогда из его обломков в Петропавловке алюминиевых кружек, вилок, мисок. После катастрофы в село приезжала комиссия. Все, что осталось от лётчиков, захоронили прямо там, в поле. Потом уже перенесли их прах в центр села и установили памятник, но долго эта катастрофа была окутана тайной. Только в 1992 году с документов о воздушной трассе “Аляска – Сибирь” был снят гриф секретности.

–Этот самолет попал в грозовой вихрь, – рассказывает Ольга Леонидовна, – лётчики могли бы спастись, выпрыгнув с парашютом, но тогда бомбардировщик упал бы на село, и члены экипажа пошли на смерть, дотянули его до околицы и погибли, как герои песни “Огромное небо”...

За четыре года существования музея Ольга Подборская не раз выезжала с ребятами-старшеклассниками на места авиакатастроф, которых за годы существования трассы Красноярск – Уэлькаль было немало. Как это ни горько, но уникальная авиатрасса, просуществовавшая с 1942-го по 1946-й, на земле обозначена остовами погибших воздушных кораблей. Почти все они были американского производства и переданы нашим лётчикам по ленд-лизу в Аляске.

–Причины гибели разные, – говорит Подборская, – плохая связь, отсутствие навигационных приборов, низкие туманы (ориентироваться пилотам приходилось по рекам), лесные пожары, Самолеты США никак не были приспособлены для нашего переменчивого климата и сибирских холодов, иногда лопались и выходили из строя шины колес, радиаторы... Война заставила проложить эту



трассу протяженностью в 6000 километров в краткие сроки, не было запасных аэродромов, из-за недостатка специалистов приходилось летать неуккомплектованными экипажами, горючего было в обрез, как и времени на освоение чужого самолета. Не случайно сами пилоты называли “алсибовцев” смертниками...

В школьном музее создан стенд, посвященный истории легендарных перелетов. Более 8000 американских самолетов перегнали наши летчики на фронт! Но перегнать борта с Аляски без потерь не удалось. Более 100 самолетов погибли во время перегонки.

Останки нескольких самолетов находятся совсем недалеко от Красноярска, но поисковики просят не называть этого места. Боятся, что тут же ринутся туда охотники за цветным металлом, растащат и пустят на продажу. А это – драгоценные музейные экспонаты, которым место не под открытым небом. До сих пор не все имена летчиков, нашедших последнее пристанище на красноярской земле, известны. Поэтому проект школьного музея, поддержанный “РусАлом”, так и называется: “Поднять самолеты, вернуть имена”.

Взлётка многое помнит

В городе Фербенксе, откуда уходили самолеты в свой долгий путь до фронта, стоит памятник летчикам, советскому и американскому, они смотрят в сторону Берингова пролива. В Красноярске, который был конечным пунктом авиатрассы, где жили пилоты-перегонщики, а некоторые остались здесь и после войны, никакого памятника нет.

–Место долго искать не надо, памятник должен стоять на Взлетке – на бывшем летном поле, там, где садились эти самолеты, там, откуда бомбардировщики отправлялись на фронт, – говорит Ольга Леонидовна.

Взлетка многое помнит. Помнит и страшную трагедию 17 ноября 1942-го, когда прямо на аэродроме погиб военный самолет, унеся жизни 30 человек. Летчиков похоронили в братской могиле на Троицком кладбище. Позже им установили памятник, но до последнего времени не было на нем ни одного имени, пока поисковики не разыскали когда-то засекреченные имена и не увековечили их на братской могиле. Но почему именно лицей № 11 ведет эту работу, ничего “авиационного” вроде бы нет на правом берегу Енисея.

–А вот и ошибаетесь! – сказал Ольга Леонидовна Подборская – Я выросла в этом микрорайоне, окончила сороковую школу, которая была здесь до преобразования в лицей, здесь – моя малая родина. Еще с детства я задавалась вопросом, почему красивое жилое здание рядом со школой называют Авиадомом? Но никто мне на этот вопрос так и не ответил. И, когда благодаря энтузиазму директора школы Галины Григорьевны Толстоноговой мы взялись за создание музея, удалось



выяснить: именно в этом доме и жили авиаторы, сначала те, кто служил в полярной авиации, потом – те, кто перегонял самолеты по трассе Уэлькаль-Красноярск.

Это здание еще называли домом Мазурука. Герой Советского Союза, легендарный полярный летчик Илья Павлович Мазурук был первым командиром 1-й перегонной дивизии и начальником Красноярской воздушной трассы ВВС. Об этом асе бытовала даже поговорка: “Не будь дураком-летай с Мазуруком”. Но все эти данные были засекречены. Теперь на мучивший меня когда-то вопрос отвечает мемориальная табличка, которую мы установили на Авиадоме. Потом мы стали искать самих летчиков, их родных. А теперь вот – останки самолетов и тех, кто погиб, выполняя задание...

Экипаж на базу не прибыл

Минувшим летом поисковики лица отправились в Ирбейский район вместе с поисковиками школы № 148 и партнером по проекту – бывшим авиатором, подполковником запаса Вячеславом Викторовичем Филипповым. В поселке Степановка к ним присоединились ребята из местной школы во главе с директором заслуженным учителем России Виктором Яковлевичем Оберманом. Они-то и повели красноярцев совсем на другой конец села и вывели к болотцу, поросшему травой. Из него выглядывало, устремившись небо... крыло самолета. Оказалось, что в тот роковой день 30 мая 1943-го грозовой вихрь оторвал от летевшей на фронт эскадрильи два бомбардировщика. Второй экипаж, точно так же, как и первый, спас петропавловцев от гибели, и не успел воспользоваться парашютами. Бомбардировщик вонзился прямо в болото практически одновременно с другим, что взорвался. Кажется, что сама земля выносит его на поверхность земли. Несколько раз были предприняты попытки вытащить самолет силами района, но сделать это ирбейцы так и не смогли.

...Где-то там, в этой топи, спит вечным сном боевой экипаж. Прошли годы, крыло, устремленное в небо, стало памятником погибшим. Но в голодную эпоху перестройки охотники за алюминием совсем обгрызли его. Остались от него одни очертания.

– У нас у всех одна заветная мечта: все-таки поднять этот борт наверх и похоронить членов экипажа в братской могиле, тут же в Петропавловке, – говорит бывший морской авиатор Вячеслав Филиппов.

Благодаря переписке с пререгонщиками ребята нашли песню “смертников”, где есть такие слова: “За снегами белыми страшный бой идет. Дотяни, прошу тебя, друг мой, самолет!” Тянули эти самолеты молодые парни, которые как говорили на недавно прошедшей в Красноярске конференции, посвященной трассе “Красноярск- Уэлькаль, работали не только на фронт, но и на будущее освоение Сибири и Дальнего Востока .



–Когда мы стали рассматривать фотографии летчиков, погибших под Петропавловкой, – рассказывает Ольга Подборская, – одна наша девочка подошла, взглянула на снимок Константина Соболева и сказала: “Да, Голливуд отдыхает...” Мужественные и красивые это были люди. Так неужели мы оставим их в болотах, в таежных дебрях без погребения и воинского салюта?

Недавно пришло письмо из Белоруссии. На братскую могилу летчиков собираются приехать в Красноярск родственники заместителя командира эскадрильи Алексея Арсентьевича Мартынова. Почти 66 лет прошло со времени его гибели, а боль не утихла.

Долги надо возвращать

– Зачем вам это надо? - то и дело спрашивали нас: грязных, усталых, перемазанных глиной с ног до ушей, возвращающихся из леса, местные жители. Наша экспедиция наделала немало шума среди обитателей дачного поселка, что находится к западу от Красноярска по железной дороге. Мы приехали сюда с одной целью: попытаться достать останки погибших здесь во время Отечественной войны летчиков. Найти и перезахоронить их с почестями на Троицком некрополе в Красноярске.

Инициатор и организатор этой экспедиции — Ольга Подборская — руководитель

музея лица номер 11 г. Красноярска не уставала рассказывать каждому интересующемуся, о том, что в мае 43-го - юго-западнее станции Кача, сорвавшись в отвесное пике, в лес упал и разбился американский бомбардировщик А-20 В «Бостон». В кабине находилось 4 человека: командир эскадрильи капитан Петр Степанов, штурман — капитан Василий Кравец, стрелок-радист - старший сержант Виктор Панов и техник звена — лейтенант Гариф Шайхутдинов. Согласно архивных данных, на месте катастрофы тогда обнаружили половину туловища летчика, в кармашке гимнастерки которого находились документы на Петра Степанова. Что стало с останками других членов экипажа: лежат ли они в земле или были захоронены в братской могиле, тогда же в 43-м, - не известно.



Раскопки на ст. Крючково

Трасса титанов

Вообще-то, как установлено энтузиастами-исследователями, в лесах и болотах Красноярска лежит почти два десятка самолетов, потерпевших по разным причинам крушение в годы войны. Среди них — и американские, и свои, отечественные, с заводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре: ИЛы, ЛИ, Пе. Американ-



ские бомбардировщики и истребители прилетали своим ходом в Красноярск по секретной военной трассе «Аляска-Сибирь» по программе ленд-лиза. Из капиталистического Фербенкса через тысячи километров: тайги, сопки, тумана и холода — в глубокий советский тыл, в Красноярск. Весь «АлСиб» - это череда кровавых отметин. Кости непогребенных летчиков, радистов, техников, не все имена которых установлены, до сих пор находятся в тайге, болотах. Красноярск — это конечный пункт американско-сибирской трассы. Трассы титанов, потому что как иначе назвать этих людей? Они вынесли сверхчеловеческие нагрузки, которые сейчас и представить сложно: восемь-десять часов в воздухе, в кабине, за бортом

которой — 70 градусов ниже нуля. Отсутствие каких бы то ни было наземных ориентиров, летом — сплошная завеса дыма от лесных пожаров, зимой — туманы. Только прилетов и немного передохнув, иные летчики на транспортниках возвращались назад, чтобы снова сесть за штурвал. Тамара Казачинская, работавшая в 43м году метеорологом в аэропорту Красноярск, говорит, что слышала среди летчиков выражение: «Лучше на фронт, чем здесь».

Из Красноярска самолеты летели дальше - на фронт. Вот только долетали не все... Бомбардировщик Степанова, разбившийся в 50-ти километрах от краевого центра, входил в состав эскадрильи 45-го запасного авиаполка. Этот полк занимался переучиванием боевых летчиков на импортные самолеты, лидировал маршевые полки и перегонные группы боевых полков при перелетах по трассе, перегонял иностранные бомбардировщики и истребители на фронт.



Капитан Петр Степанов

В архиве найдено заключение комиссии, расследовавшей обстоятельства гибели экипажа Петра Степанова. Причиной катастрофы названа потеря самолетом скорости, из-за чего тот перевернулся на крыло, начал пикировать и врезался в землю. Что тогда произошло? Почему опытный летчик, а именно таких набирали для выполнения этого ответственного задания, приравненного к боевому, не смог справиться с управлением самолета? Отвлекся? Уснул? Ударил в глаза солнечный луч и, пилот на мгновение потерял ориентацию? Этого мы уже никогда не узнаем. Сейчас из большой семьи братьев Степановых (все они стали военными), осталась только приемная дочь одного из них — Галина Александровна Безукладникова. Видеть своего погибшего родственника ей никогда не приходилось. Но от своего отчима — Тимофея Степанова, она знает, что летчик дядя Петя до войны жил в Липецке. Там у него остались две дочери.



– В 43-м он находился в Красноярске. Тут же — в поселке «1-го августа» (на правом берегу, район нынешней улицы Матросова-авт.) проживали его родители, сестра Алла. Но никто из родных не знал, что их сын и брат рядом с ними, в одном городе. А ведь не виделись они несколько лет!

Вспомнила Галина Александровна и такой рассказ бабушки Ксении — матери братьев Степановых:

– В конце войны к ней пришла соседка и стала звать ее в церковь. Та ответила: «Больше никогда туда не пойду! Бог мне не помог! Один сын погиб, а другой — не известно где». Это она о погибшем Петре Михайловиче говорила, а второй ее сын, мой отчим — артиллерист Тимофей Степанов под Киевом попал в плен в 41-м году. Его освободили американцы уже перед самой Победой.

Сквозь грязь — к истории

– Скользко, поддержите! Принимай! Ведро! - у небольшой, по диаметру, но глубокой воронки, цепочкой вытянулись несколько человек.

Семнадцатилетний Егор, поддерживаемый Ольгой Подборской — руководителем лицейского музея, организовавшей эту экспедицию, зачерпывает ведром мутную, холодную воду. Передает его по цепочке.

– Ой! - охаю я каждый раз и передаю ведро дальше Фаилю — подростку с необычайно добрыми глазами. Все они — участники поисковой экспедиции, фанаты темы: трасса «АлСиб». Разбуди ночью любого, не просыпаясь оттараторят, какие самолеты, какого типа, откуда и куда гнали. Для них история войны вот в таких поездках, становится не параграфом в учебнике, а горячей и осязаемой. Собща принято решение, вычерпать воду из воронки, от упавшего бомбардировщика капитана Степанова. А потом, насколько возможно, раскопать ее лопатами.

За час непрерывного вычерпывания, справились с этой работой. Грязные, как черти, мальчишки взялись за инструмент. У восьмиклассника Алексея кусочек глины застрял даже в ухе. С каждым новым копком, воронка снова начала заполняться водой. Несмотря на это, азарт возможной находки, охватил всех.

Лопата добровольного помощника — Артема, уперлась во что-то твердое. С усилием выволокли из земли какой-то большой и тяжелый комок глины. Оказалось — масляный фильтр от бомбардировщика. Подобных железных находок в тот день было немало. Вытащили даже большой кусок обшивки, на котором, оттерев грязь, разобрали маркировку: F25.

– Смотрите, что это? - Саша показывает всем небольшую треугольную кость, явно человеческую. Признаюсь, у меня тогда похолодело внутри: неужели сейчас мы вызволим, пролежавшие 55 лет в лесной болотине, останки героев? Однако прорваться глубже, как ни старались, мальчишкам и взрослым, так и не удалось. Нужна специальная техника.

Кому это надо?

А вот с техникой, способной помочь в раскопках, дело обстоит плохо. Нет у нас в крае серьезного опыта раскопок такого рода. Многие на-



слышаны о вахте Памяти в Новгородской области-под Старой Руссой. Ездят туда ни один год красноярские школьные и студенческие экспедиции. Но в Красноярске начать это дело, пока не под силу немногим энтузиастам.

С марта этого года Вячеслав Филиппов — подполковник авиации и Ольга Подборская — руководитель музея «Моя малая Родина» в лице № 11, ходят по кабинетам всевозможных чиновников краевой и городской администрации. Ходят с одной целью: чтобы им помогли с пиротехниками, саперами, техниками - для ведения серьезных раскопок. В этом году была задумка организовать экспедицию в Ирбейский район, где под деревней Петропаловкой в 1943-м году разбились экипажи лейтенантов Коновалова и Соболева, пилотировавших иркутские военные ИЛы. В самолетах находились боеприпасы, поэтому раскопки нужно проводить, соблюдая все нормы безопасности.

— Мы не можем рисковать безопасностью подростков, участвующих в раскопках, - считает Вячеслав Филиппов, и тут же продолжает:

— Нам никто не препятствует, все вроде хотят помочь. Но вопрос упирается или в отсутствие полномочий, или средств. Есть специальная техника для подобных работ, но где на это разрешение и средства? У других есть компетенция, но нет техники. Так и ходили из кабинета в кабинет, уже не один месяц.

А Ольга Подборская эмоционально добавляет:

— Как будто мы для себя стараемся! Ведь дети, которые вместе с нами занимаются историей, становятся совсем другими, более серьезными, взрослыми...

Отчаявшись, найти помощи у властей, подростки и их школьный учитель, отправились на раскопки бомбардировщика Степанова (не надо) на собственные деньги. Энтузиазма было в избытке, но довести дело до конца, помешало отсутствие необходимых технических средств.

Достойны ли их памяти?

Так уж случилось, что о великой Победе и ее рядовых, вспоминаем мы только один раз в году- 9 Мая. Сколько их осталось? По пальцам пересчитать. А что знают наши дети об этой войне, которую когда-то, в семидесятых годах прошлого века, американский режиссер назвал «Неизвестной войной»? Помню, как смотрела эти 20 серий, снятые капиталистическим режиссером, моя бабушка — фронтовичка, коммунист с 1943-го года, служившая в годы войны в авиации. Закончив поскорее деревенскую работу, усаживалась она у черно-белого телевизора, в маленькой горнице. Двдцатичетырехлетней девушкой вернулась она домой в 46-м году. Уже после того, как американцы сбросили ядерную бомбу на японские города. Бабушкина часть в то время стояла в Корее. Как я жалею, что не слушала, не запоминала редких бабушкиных рассказов о ее фронтовой молодости! И лишь сейчас, соприкоснувшись с темой: Война и Сибирь, авиация Великой Отечественной и Красноярск- я словно отдаю ей свой долг памяти.

Возвращаясь домой из этой поездки, я все думала: когда же мы, наконец, начнем ценить, свою историю? Когда станем достойны собственных предков? Ведь история страны складывается из истории отдельных семей, людей, фамилий. Невозможно стать патриотом, рассматривая комиксы и читая малогра-



мотные блокбастеры а-ля-история. Когда? Или это только риторический вопрос?

Галина Эйсер

Секретная трасса: долг живых перед павшими

На протяжении от Аляски до Красноярска со времен Великой отечественной лежат останки американских самолетов и непогребенные тела советских летчиков, которые переправляли крылатые машины по трассе АлСиб. Воздушный мост Аляска-Сибирь — это тысячи километров тайги, болотистых низин и сопок. Путь от американского континента через Берингово море, над Чукоткой, Якутией, через Восточную Сибирь до Красноярска. Отсюда бомбардировщики и истребители, сделанные на заводах жаркой Калифорнии по программе ленд-лиза для СССР — союзника по антигитлеровской коалиции, летели дальше — на фронт. Протяженность всей трассы перегона от Аляски до Москвы — более 6 тысяч километров.

Целую экспозицию, посвященную истории создания и работы секретной трассы, действующей с ноября 1942 по 1945 год, оформили Ольга Подборская — руководитель музея лица № 11 — и ее добровольные помощники, учащиеся 8–10-х классов. Собирают материалы они не только в письменных источниках, но и ездят в поисковые экспедиции. Вместе с ними в одной из них недавно удалось побывать мне.

Трасса героев

В мае 43-го юго-западнее станции Кача, сорвавшись в отвесное пике, в лес упал и разбился американский бомбардировщик А-20 В.

В кабине находились 4 человека: командир эскадрильи капитан Петр Степанов, штурман — капитан Василий Кравец, стрелок-радист — старший сержант Виктор Панов и техник звена — лейтенант Гариф Шайхутдинов. Согласно архивным данным, на месте катастрофы тогда обнаружили половину туловища летчика, в кармане гимнастерки которого находились документы на имя Петра Степанова. Что стало с останками других членов экипажа, лежат ли они в земле или были захоронены в братской могиле тогда же, в 43-м, — неизвестно. Подборская и ее команда предприняли эту поездку с одной целью: попытаться откопать останки летчиков, чтобы с почестями перезахоронить их на Троицком кладбище.

Красноярск — это конечный пункт американско-сибирской трассы, которую без преувеличения можно назвать трассой героев. Летчикам приходилось переносить сверхчеловеческие нагрузки: восемь-десять часов в воздухе, за бортом — 70 градусов ниже нуля. Отсутствие каких бы то ни было наземных ориентиров: летом — сплошная завеса дыма от лесных пожаров, зимой — туманы. Едва прилетев, иные пилоты возвращались назад на транспортниках, чтобы снова сесть за штурвал. Тамара Казачинская, работавшая в 43 году метеорологом в аэропорту «Красноярск», слышала, как летчики говорили: «Лучше на фронт, чем работать здесь».



Как установлено энтузиастами-исследователями, в лесах и болотах края лежит около сотни разбившихся по разным причинам самолетов. Кроме ленд-лизовских американских есть и отечественные, собранные на заводах Иркутска и Комсомольска-на-Амуре: ИЛы, ЛИ, Пе. Весь «АлСиБ» — это сотни кровавых отметин. До сих пор в тайге, болотах находятся останки непогребенных летчиков, радистов, техников. Имена многих из них так и не установлены.

Оставленные Богом

Бомбардировщик Степанова, разбившийся в 50 километрах от краевого центра, входил в состав эскадрильи 45-го запасного авиаполка. Этот полк занимался переучиванием боевых летчиков на импортные самолеты, лидировал маршевые полки и перегоночные группы боевых полков при перелетах по трассе, перегонял на фронт иностранные бомбардировщики и истребители. В архиве найдено заключение комиссии, расследовавшей обстоятельства гибели экипажа Петра Степанова. Причиной катастрофы названа потеря самолетом скорости, из-за чего тот перевернулся на крыло, начал пикировать и врезался в землю. Что тогда произошло? Почему опытный летчик, а именно таких набирали для выполнения этого ответственного задания, приравненного к боевому, не смог справиться с управлением самолетом? Отвлёкся? Уснул? Ударил в глаза солнечный луч, и пилот на мгновение потерял ориентацию? Этого мы уже никогда не узнаем.

Сейчас из большой семьи братьев Степановых, всех, как один, военных, жива только приемная дочь одного из них — Галина Александровна Безукладникова. Своего родственника, погибшего на войне, видеть ей никогда не приходилось. Но из воспоминаний отчима Тимофея Степанова она знает, что летчик дядя Петя до войны жил в Липецке. Там у него была своя семья, остались две дочери.

— В Красноярске, в поселке 1 августа (район нынешней улицы Матросова — авт.) жили его родители и сестра Алла, и Петр Степанов в 43-м тоже находился здесь, но передать весточку родным он не имел права! Поэтому никто из родных не знал, что их сын и брат рядом с ними, в одном городе. А ведь не виделись они несколько лет!

Вспомнила Галина Александровна и рассказ бабушки Ксении — матери братьев Степановых:

— В конце войны к ней пришла соседка и стала звать ее в церковь. Та ответила: «Больше никогда туда не пойду! Бог мне не помог! Один сын погиб, а другой — не известно где». Это она о погибшем Петре Михайловиче говорила, а второй ее сын, мой отчим — артиллерист Тимофей Степанов, под Киевом попал в плен в 41-м году. Его освободили американцы уже перед самой Победой.

Весной этого года Вячеслав Филиппов, подполковник авиации, интересующийся темой истории военной авиации Сибири еще со школьных лет, и Ольга Подборская в передаче краевого радио рассказывали об истории «АлСИБа», о том, что удалось найти в архивах, какие фамилии погибших смогли установить. Тогда и прозвучала фамилия Петра Степанова.

— После этой передачи мы с Вячеславом получили много откликов. Откликнулась и Галина Безукладникова. Она рассказала, как братья Степановы несколько десятилетий безуспешно искали в архивах сведения о том, где жерзбылся Петр. Ког-



да стало известно место крушения, они рядом с воронкой установили ему памятник.

Сквозь грязь — к истории

Небольшая воронка в лесу, залитая грязной холодной водой, — здесь в мае 43-го врезался бомбардировщик. Это был удар ужасающей силы, ведь только емкость бензобака — несколько тонн горючего. Запчасти разлетелись на 300–500 метров. Невдалеке и сейчас растут две старых пихты со срезаемыми верхушками. Части шасси, фюзеляжа, заросшие травой, лежат тут же. Маленькая голубая пирамидка со звездой — памятник — также уже зарос травой в человеческий рост. Мы очистили его и принялись вычерпывать воду из воронки ведрами. Но с каждым новым копком воронка вновь заполнялась водой. Несмотря на это, азарт возможной находки охватил всех.

Лопата добровольного помощника — шестнадцатилетнего Артема — уперлась во что-то твердое. С усилием выволокли из земли большой и тяжелый комок глины. Оказалось — масляный фильтр от бомбардировщика. Подобных железных находок в тот день было немало. Вытащили даже большой кусок обшивки, на котором, оттерев грязь, разобрали маркировку: F25.

— Смотрите, что это? — Саша показывает всем небольшую треугольную кость, явно человеческую. Признаюсь, у меня тогда похолодело внутри: неужели сейчас мы вызволим пролежавшие 55 лет в лесной болотине останки героев? Однако прорваться глубже, как ни старались, так и не удалось. Нужна специальная техника.

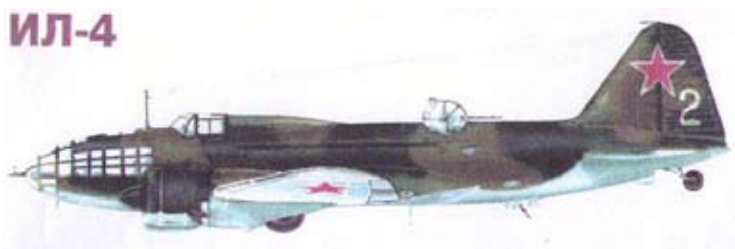
Кому это надо?

С техникой, способной помочь в этой ситуации, дело обстоит плохо. Нет у нас в крае серьезного опыта раскопок такого рода. Многие слышаны о вахте Памяти в Новгородской области — под Старой Руссой. Красноярские школьные и студенческие экспедиции ездят туда уже не один год. Но в Красноярске начать вахту Памяти пока не под силу немногим энтузиастам.

— Серьезных результатов можно достичь только тогда, когда все усилия объединятся. Когда в раскопках будет задействована специальная техника, — считает Вячеслав Филиппов. — Самолеты лежат в болоте или глубоко в земле. Есть большая вероятность того, что там же лежат останки летчиков. Силами школьников, вооруженных лопатами, их не достать. Нам никто не препятствует, все вроде хотят помочь. Но вопрос упирается или в отсутствие полномочий, или средств.

А Ольга Подборская добавляет:

— У нас в крае лежит много исторического материала. Его надо только собрать. Власть, энтузиасты, специалисты должны объединиться для того, чтобы провести раскопки и предать земле непогребенные останки летчиков. Это нужно не только мертвым, но и живым, ведь так мы отдадим свой долг памяти погибшим героям.



ИСТОРИЯ САМОЛЕТА ИЛ-4

Поисковый отряд музея «Моя малая Родина» лица № 11 (бывшая школа № 40 Кировского района г. Красноярск) под руководством О.Л.Подборской уже продолжительное время занимается поиском потерпевших аварию самолетов, которых перегоняли на фронт советские летчики из США по трассе «Аляска - Сибирь».

В 2007 году отряд предпринял экспедицию в Ирбейский район, где ранее были найдены два самолета, потерпевших аварию весной 1942 года. Целью экспедиции было выяснение причины аварии, а также ее возможной связи с работой трассы «Аляска - Сибирь».

Выяснилось, что эта авария имеет отношение к другой трассе – трассе перегонки самолетов на фронт с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре. Оба самолета ДБ-3ф (Ил-4), перегоняемые экипажами, попали в грозу и потерпели катастрофу, спасая от гибели жителей деревни Петропавловка.

Весной 2008 года группа участников экспедиции подготовила небольшое сообщение, в котором коротко сказано о находке и ни слова о самом самолете ИЛ-4. Этот самолет был создан молодым авиаконструктором С.В.Ильюшиным (создателем легендарного КБ самолетов «Ил»). Он сыграл важную роль в истории не только авиации, но и страны.

Данное сообщение – это рассказ о самолете, который не должен быть забыт не только за его перелеты на дальние расстояния. В ночь с 7 на 8 августа 1941 года, в самые тяжелые для нас дни, 12 самолетов этого типа из состава ВВС Балтийского флота совершили налет на Берлин, сбросили бомбы на важные цели и без потерь возвратились на базу.

Весь полет проходил на очень большой высоте, в мороз 30-40 градусов, над вражеской территорией. Несмотря на то, что боевые самолеты не имели герметических кабин и экипажи находились в очень тяжелых условиях много часов подряд, летчики сумели блестяще выполнить задание.

Таким образом, данный факт говорит нам как о блестящей подготовке экипажей, так и о великолепном качестве самолетов, созданных советскими инженерами.



Довольно часто можно услышать рассуждения о героях подлинных и мнимых, которые сводятся к следующему: одни развенчивают героев прошлых лет; другие – их защищают, слезно сетуя на то, что нет в стране героев настоящих. И те, и другие оппоненты могут быть спокойны на этот счет: герои в России есть и будут.

В конце 20-30-х годов прошлого столетия бомбардировщики А.Н.Туполева ТБ-1 и ТБ-3 произвели в мире фурор. Они были эффективны и надежны, но приближалось время их морального старения. Очень скоро потребовался самолет, который на большой высоте мог лететь с дальностью 3 000 км и со скоростью не ниже 350 км/час.

По этой причине в 1932-1933 гг. советские авиалаборатории начали работы по созданию новых самолетов. В этом направлении работали несколько конструкторских бюро, но победило КБ молодого инженера С.В.Ильюшина – его инженеры не только весьма детально проработали схему самолета, но также на основе лабораторных исследований создали крыло новой конструкции.

Таким образом, именно принципиально новая конструкция крыла позволила самолету иметь следующие выдающиеся летные характеристики:

- очень хорошо проработанный планер самолета позволил наиболее эффективно разместить на его борту бомбы;
- экипаж из четырех человек мог работать на разных режимах полета с большей эффективностью за счет совмещения специальностей (штурман мог выполнять обязанности летчика, не сходя со своего места).

В середине 1934 года начали строить самолет смешанной конструкции: фюзеляж и киль – деревянный, а крыло и горизонтальное оперение – цельнометаллические. Летом 1935 года летчик-испытатель В.К.Коккинаки поднял машину в воздух и этот полет показал, что самолет Ильюшина по всем характеристикам превосходил самолет Туполева АНТ-37.

В частности, В.К.Коккинаки впервые в СССР во время испытаний самолета выполнил петлю Нестерова, что красноречиво говорит о выдающихся летных качествах этого самолета. Эксплуатационные же перегрузки показали высокую прочность конструкции летательного аппарата и сделали возможными опыты с разными вариантами оборудования и вооружения.

В конце лета 1935 года был представлен уже цельнометаллический вариант машины и с 17 июля 1936 года по 26 августа 1937 года летчик-испытатель В.К.Коккинаки установил на нем шесть мировых рекордов высоты и дальности полета.

Весной 1936 года начал полеты вариант самолета, снаряженный как бомбардировщик, который в том же году был принят на вооружение под наименованием ДБ-1. Данный самолет имел скорость 403 км/час, высоту полета 4500 м при дальности 3100 – 4000 км.

В 1937 году самолеты-бомбардировщики начали поступать в строевые части ВВС, и в Советском Союзе появилась авиация дальнего действия на уровне самых высоких мировых стандартов.

В 1938-39 гг. на новом модифицированном варианте самолета летчики В.К.Коккинаки и А.М.Бряндинский совершили перелет в США через Северную Европу и Атлантический океан, а также перелет Москва-



Хабаровск через Сибирь. В обоих случаях самолет был оборудован для беспосадочного перелета на расстояние 7850-8000 км со скоростью более 300 км/час.

Выдающиеся перелеты В.К.Коккинаки, А.М.Бряндинского и М.Х.Гордиенко заставили правительство предпринимать шаги для создания новых модификаций ДБ-3. На 1940-1941 гг. планировались новые дальние перелеты.

Следует отметить, что еще с 1937 года начались испытания самолетов с двигателями повышенной мощности: на высоте 5000 м их скорость превышала 440 км/час [1, с.44-45].

В эти же годы на вооружение ВВС военно-морского флота был принят специализированный ДБ-3-торпедоносец, способный выпускать торпеды таким образом, чтобы поражать любые корабли врага. С принятием на вооружение этих самолетов мощность советского ВМФ выросла.

Но значительного роста мощности ВМФ все же не произошло: из-за запаздывания введения в строй специальных аэродромов самолетов такого типа строилось мало [1, с.47].

Кроме вышеназванного варианта строились также:

- небольшая серия самолетов-штурмовиков, вооруженных двадцатью автоматическими пушками;
- самолеты для ВДВ, способные перевозить 10 бойцов или 45-мм пушку, или 120-мм минометы, мотоциклы и любые грузы до 1 тонны;
- самолеты, используемые для всевозможных научно-исследовательских целей [1, с.48-50].

21 мая 1939 года совершил первый полет новый вариант самолета ДБ-3ф (Ил-4), который имел новую конструкцию носовой части и развитое радионавигационное оборудование. Этот самолет был оснащен двигателями мощностью 1100 л.с. и развивал скорость 450 км/час на высоте свыше 6000 м. Дальность его полета была свыше 3300 км, а высота полета - до 8000 м.

Уже в ночь на 24 июня 1941 года самолеты Ил-4 бомбили военно-промышленные объекты Кенигсберга и Данцига, а с 25 июня они совершали массированные налеты на аэродромы врага на территории Польши. В глубокий тыл врага самолеты летали на больших высотах и ночью, действовали неожиданно. Потери были либо минимальными, либо их не было совсем [1, с.55].

В связи с тем, что советская фронтовая авиация в первые недели войны понесла очень большие потери, самолеты Ил-4 стали использовать на фронте. Теперь они бомбили передовые позиции врага и ближние подступы к ним, летать приходилось днем без должного истребительного прикрытия, с риском быть сбитыми.

Таким образом, дорогие и сложные по конструкции самолеты вынужденно применялись не по назначению, что приводило к огромным потерям, которые промышленность просто не успевала восполнять [1, с.56].

Следует также отметить, что большую роль самолеты Ил-4 играли в военно-морских силах: они совершали продолжительные дальние полеты над морем, во время которых бомбили вражеские морские порты, ставили мины, топили корабли противника.

В ночь с 7 на 8 августа 1941 года двенадцать экипажей Ил-4 из состава



ВВС Балтийского флота под командованием полковника Е.Н.Преображенского совершили налет на Берлин. Все машины вернулись на свою базу без потерь.

И хотя с большой высоты было сброшено только 6 тонн бомб, сам факт бомбардировки вызвал очень большой психологический эффект: враг, кричавший, что у русских нет дальних бомбардировщиков, получил хороший ответ. В дальнейшем полеты совершала боевая группа майора В.И.Щелкунова, которая утроила и учетверила бомбовую нагрузку.

Тем временем, не взирая на военное лихолетье, авиаконструкторы продолжали совершенствовать машину, постоянно повышая ее летные качества. К концу войны под этой маркой выпускалась уже другая машина. Всего таких самолетов вышло 5300 и они составили основу нашей дальней авиации [1, с.62].

Завершая свой доклад, хотелось бы отметить, что самолеты Ил-4 не только сыграли важную роль во время морской войны, но и выполняли самые разные задания в тылу врага. Именно они бомбили важные военные объекты, транспортные магистрали, обслуживали отряды партизан на вражеской территории.

Заводы в Иркутске и Комсомольске-на-Амуре были основными производителями этих великолепных самолетов, а летчики-перегонщики перегоняли их через Красноярск на фронт. И подвиг героев, ценой своих жизней спасших жителей села Петропавловка, не должен быть забыт...

Евгений Сметанин

Памяти нашего папы Киндякова Владимира Иннокентьевича

На одном из праздников в нашей семье, когда уже разошлись гости, моя младшая сестра спросила нашего папу: «А почему твои друзья называют тебя не по имени Володя, а «Славный»?

И мы услышали рассказ, который нас удивил:

«Это было зимой 1943 года. Мы жили в поселке «Августа» и часто слышали гул самолетов. Взрослые шепотом говорили, что самолеты прилетают с Востока, а затем улетают на фронт. Мне исполнилось 14 лет, и я пошел работать в мастерские авиационной школы. Работал учеником моториста. Однажды мы не выходили из мастерских несколько дней, ремонтировали «Дуглас», американский самолет. Спали и ели здесь же. Когда с опухшими ногами и оглохший от гула двигателей, я прилег на ящик, стоящий неподалеку, меня заметил военный, который стремительно шел к самолету. Росточка я был небольшого, недокормленный, в промасленной фуфайке не по размеру, и в валенках. Он остановился, подошел ко мне, а я и встать-то не мог: силенок не было. Снял он шапку с меня, увидел, что ребенок перед ним. Домой меня довели на лошади, мама плакала, когда меня занесли в дом. Да еще и паек дали, что для летчиков предназначался. Отлежался я дома, а, как пришел в цех свой, старый мо-





торист дает мне сверток и говорит: «На, Вовка, это тебе тот летчик передал. Отдай, говорит, этому славному мальчишке». Сверток я развернул, а там ... шоколад!

Прошло какое-то время. Ремонтировали и «Бостоны» и «Аэрокобры». И вот однажды подходит ко мне тот самый летчик: «Здорово, Славный», - это он ко мне обратился. И снова угощает шоколадом. С тех пор меня и стали называть, кто Володя, а кто «Славный».

А другой летчик со звездой героя Советского Союза, может, кто и не поверит сейчас, так тот посадил меня и друга моего из нашего цеха Гошу, такого же пацана, как и я, в самолет и над нашим поселком пролетел с нами. Я как внизу увидел, что мама моя с коромыслом идет за водой, стал кричать: «Ма-ма!» А он мне в ответ: «Сейчас мы ей крылом помашем!»

Папа говорил, что самолеты прилетали к нам в Красноярск с Аляски. А мы, будучи уже взрослыми, не верили ему и даже насмеялись над его «выдумками». Мы были убеждены, что этого не могло быть: ведь все было под строжайшим секретом, любая информация о трассе. А он утверждал, и очень горячился при этом, что все правда и ни одно слово не выдумано. Папа с восторгом и завистью смотрел в небо на самолеты, видимо, тоскуя о своей несбывшейся мечте-стать летчиком.

Долгие годы после войны он работал на судоремонтном (авиаремонтном) заводе им. Побежимова. В кругу близких друзей его так и называли – «Славный».

Он умер в 2000 году.
Прости нас, папа. Теперь мы знаем, что ты всегда говорил правду.

Галина Козьмина

ПИСЬМО ИЗ ПЕНЗЫ

Статья о летчиках секретной трассы «Аляска-Сибирь» получила неожиданное продолжение. Пришло письмо из Пензы от женщины, мама которой в годы войны была радистом на трассе, а родной дядя – летчиком-истребителем. Самолеты на фронт он гонял с красноярского аэропорта, а обучение в Бирмской летной школе заканчивал в Черногорске, куда школа была эвакуирована в 1942м году из Ленинск-Кузнецкого (Кемеровская область).

Потянулась ниточка

Сначала письма появились на сайте красноярского школьного музея лица №11. Его руководитель – Ольга Леонидовна Подборская вместе с ребятами не один год ведет розыскную работу по теме «АЛСИБа». Разработан замечательный проект: «Поднять самолеты, вернуть имена». В музее выставлена подробная экспозиция, рассказывающая об истории создания трассы, ее участниках, результатах работы. Кроме этого, ребята вместе с своим руководителем ездят в поисковые экспедиции – в места гибели самолетов. (Об одной из них – «КР»№ от...-авт.). В типах американских ленд-лизских самолетов разбираются, наверно, не хуже, чем профессиональные историки. Ольга Леонидовна передала мне два коротеньких письма, поступивших из Пензы еще в июне этого года.



Первое: Долги надо возвращать

“В семейном архиве хранится фотография летчика, на обратной стороне которой написано маминой рукой: “Саша Азаров погиб на моих глазах -упал самолет”. Нет ли его в списках тех летчиков, которые погибли в аэропорту Красноярска Кр-ска в ноябре 42 года?”. (К сожалению, нет – авт.)

Второе:

“Мой дядя -Дорофеев Анатолий Степанович, перегонял “Кобры” из Красноярска к линии фронта. Погиб 11 февраля 1944 года под Казанью во время одного из перегонов. Их этого полета вернулись двое из 14 летчиков. Еще один был тяжело ранен. Есть ли у вас какие-нибудь сведения о моем дяде? Я даже не знаю, в каком полку он служил. В этот роковой полет он попал случайно, заменив заболевшего летчика, хотя был из другого полка. Был самым молодым в эскадрилье. Сохранились его фотографии с боевыми друзьями. И отдельные фотографии летчиков. Может, кто-то узнал бы на них своих родных или даже себя. Жду любых сообщений о дяде, а также о маме-Дорофеевой Александре Степановне. Она была радисткой в Киренске, а после войны в Сеймчане и Уэлькале. Оба они родились в с. Тангуй Иркутской области.

С уважением, Елена Станиславовна.

Цена ошибки

У нас завязалась переписка. Некоторые отрывки из писем Елены, я приведу здесь, с ее согласия. Надеюсь, что ниточка поиска потянется дальше и еще одна военная судьба будет выяснена. Несколько слов об обстоятельствах гибели истребителя Анатолия Дорофеева. Один из двух выживших в том роковом полете летчиков – Владимир Алексеевич Смирнов рассказал в 1995м году, в газете «Правда» (статья «Гибель эскадрильи»), как произошла эта трагедия. Десять истребителей и один ведущий – бомбардировщик «Бостон» (командир – капитан Екимов) вылетели в сторону фронта, получив хороший метеопрогноз. Но в районе Казани низкая облачность прижала самолеты к земле. Потеряв ориентацию, сначала разбился ведущий. Весь экипаж погиб. Оставшись без направляющего, истребители стали биться по одному. Кто-то не сумел выправить крен и сорвался в штопор. Кто-то зацепился за вмерзший в берег Волги обледеневший столб. Еще один летчик погиб во время аварийной посадки самолета. Спаслось всего два истребителя: Смирнов и Евгений Иванов, выбросившийся с парашютом и перебивший обе ноги. Начальник метеостанции, давший неверный прогноз, после гибели эскадрильи- застрелился. Руководителя перелета разжаловали до рядовых и отправили в штрафбат.

Письмо №1

«Владимир Алексеевич (Смирнов) перечисляет всех летчиков по именам(7 человек), которые разбивались в разных местах поодиночке, а значит летели на “Кобрах”. Среди перечисленных - дяди нет. А вот членов экипажа “Бостона”, кроме командира Екимова, он не называет. Казалось бы, вполне логично предположить, что дядя летел в “Бостоне”. Тем более что недавно я узнала, что дядя мой похоронен в одной могиле с Екимовым (кроме дяди и Екимова в этой могиле лежат Ткебу-



чава, Крюков, Фомичев) . Но сомнения остались. Во- первых, потому что Екимов летел с тремя членами экипажа, а похоронены они в одной могиле впятером. Поэтому можно предположить, что с экипажем “Бостона” мог быть захоронен летчик, который летел на “Кобре” сразу за “Бостоном и разбился где-то рядом с ними....



*Группа лётчиков.
2-й слева: А. С. Дорофеев*

Вы заметили конечно, на газетных”полях”внизу приписку. Это мама подписала там, что дядя Толя в этом полете оказался случайно: заменил заболевшего летчика и что он вообще был из другого полка. Я думаю, что мама ошиблась. Он был, скорей всего, из этого же полка. Просто из другой эскадрильи. Так вот, я думаю, что Смирнов ошибся. Ведь прошло более50 лет. Сегодня просмотрела сведения из Подольского архива, которые прислала мне Ольга Леонидовна (сведения предоставлены подполковником Вячеславом Филипповым,

это он ездил в Подольский архив, занимается историей трассы с 17ти лет – ЭЙ-СНЕР)- перечислены все одиннадцать погибших летчиков, в том числе и мой дядя, но нет фамилии Кириченко. Смирнов мог забыть, о том что, с ними летел мой дядя, т.к. он был не из их эскадрильи. Или мог даже не знать о том, что полетел не Кириченко, а мой дядя- замена могла произойти в последний момент. Вот к какому выводу я пришла. Но это надо проверять. Как? Пока не знаю.....

Вы правы, можно сделать запрос в архив Черногорска- это, наверное, что -то прояснит. Да, я знаю, что дядя был в Черногорске. Сохранилось у мамы одно-единственное письмо от дяди- оно прислано именно из Черногорска. Написано 1.06 42г....

Я Вам и Ольге Леонидовне выслала фотографии. На одной из них женщина в шляпке. на обороте надпись:” Любимому другу Анатолию от Ирины”. А дальше карандашом рукой маминой старшей сестры Анны подписано: Красноярский край, г.Черногорск, ул. Ленина, 26, кв.6. Ирина Соломонова...А, может быть, эта Ирина и сейчас жива и может что-то рассказать о том времени?».

Письмо №2:

Мама «говорила, что после дежурств их часто заставляли еще чистить аэродром от снега . Иногда грузили , выбиваясь из сил, тяжелые бочки с топливом .Рабочий день часто длился 11-12 часов. Голодно было. Однажды кормили плохо очищенным овсом вместо крупы . Есть ужасно хотелось- жевали, жевали, а проглотить невозможно. Иногда летчики, жалея их, отдавали свой неизрасходованный в полете НЗ. От цинги выдавали чеснок- это были единственные витамины, но все равно у многих была проблема с деснами и зубами. Но самое страшное- это



были энкеведешники стоящие за спиной. Напряжение было страшное. Ошибиться было нельзя и все надо было делать быстро, а слышимость часто была плохая, помехи.. Однажды один летчик положил около мамы свой секретный пакет с назначением полета и куда-то вышел. А другой летчик вместо пакета с данными, которые должен был получить от мамы, схватил чужой пакет- торопился в полет. Когда тот первый летчик вернулся и свой пакет не нашел, то стал спрашивать у мамы, но она ничего не заметила т.к принимала сводку в этот момент. Тут же была арестована. Ей было очень страшно! За нее вступился и отстоял ее непосредственный начальник . Мама говорила, что редкой души был человек..

«...мама с 1 августа 1942г. и до 1 июля 1945 г. работала в Киренске. с 1 .07 45 г. переведена была радисткой в Уэлькаль, в марте 46 г. переведена была в Сеймчан».

Письмо №3

«Вы спрашивали как погиб Саша Азаров? (См. начало статьи-ЭЙСНЕР).Наверное, когда-то мне мама рассказывала эту историю, но в памяти у меня не осталась. Когда мама умерла и я стала разбирать ее архив, то нашла маленькую фотографию , на обратной стороне которой маминой рукой написано:” Саша Азаров. Погиб на моих глазах, упал самолет”. Прошлой весной я рассказала об этой фотографии своей старшей двоюродной сестре. Вот она мне и сказала, что мама с ним встречались, хотели пожениться... Для мамы это был страшный удар. Наверное, это было в аэропорту Киренска, наверное, она его провожала в полет раз видела как упал самолет. А может быть, это было уже позже? В Уэлькале? Как теперь это узнаешь? Только если кто-то из родственников узнает, если Вы опубликуете».



*А. С. Дорофеев
с сестрой
Александрой*

Письмо 4:

Я буду очень благодарна Вам, если Вы сделаете журналистский запрос в Черногорск. Правда, сегодня обнаружила на обратной стороне фотографии курсантов школы пилотов дядиной рукой написано: Ленинск_Кузнецкий. 2.02.1942г. Это Кемеровская область. Наверно там учились, потом учились летать в Черногорске. Среди фотографий присланных Вам в прошлый раз есть фотография мамы и дяди Толи, довоенная-20 апреля 1941г фотографировались. Дядя уже в военной форме. С середины 30-х годов и до войны их семья жила в г.Нижеудинске Иркутской области. Мама с 1937 года работала в Иркутском Управлении Гидрометслужбы при АМСГ Нижнеудинск техником -радистом, а дядя еще раньше там работал. Он был старше ее на 3 года. Видимо, и оказалась мама в авиации вслед за дядей.

По маминым данным дядя родился 21 апреля 1917 года в с. Тан-



гуй Иркутской обл. По данным Архива Минобороны РФ Подольска 1916 г. , город Тулун. Но в Тулуне их семья жила в начале 30-х годов недолго. Видимо сам дядя прибавил себе год, чтоб приняли на работу(семья бедствовала)...Призвали его из Нижнеудинска в первые дни войны.....

Когда дядя погиб и пришла на него похоронка, то в полк поехал за его вещами и документами их младший брат- дядя Леня. Командир полка и рассказал ему, что дядя Толя в этом роковом полете оказался случайно, заменил внезапно заболевшего летчика. Встречался он и с летчиками...Если бы не они, то наверно не узнали бы, где он точно погиб. Что там осталось от тел?».

Галина Эйсер, фото из архива семьи Дорощевых

ПОДАРКИ ФРОНТУ

В годы Великой Отечественной войны жизнь нашей страны определяли два лозунга. Первый: «Наше дело правое, враг будет разбит, победа будет за нами!», второй: «Все для фронта! Все для Победы!». Первый лозунг определил характер войны – справедливый и дал установку на победу. Второй лозунг подчинил всю жизнь и деятельность тыла интересам фронта, направил все усилия его на достижение победы.

Массовое движение по оказанию материальной помощи фронту началось в первые месяцы войны. С этой целью был создан фонд обороны, куда тысячами ручейков стали стекаться народные деньги. Это были отчисления однодневных заработков, средств за неиспользованный отпуск, досрочных расчетов по займам, средств, заработанных на воскресниках и субботниках. Поступали в фонд обороны деньги от продажи лотерейных билетов и облигаций государственных займов. Также в фонд обороны делались взносы продуктами, теплыми вещами, сдавались личные сбережения и дорогие вещи.

Активно включились в это движение и жители Красноярского края. В фондах Красноярского краевого краеведческого музея отложились и хранятся документы, свидетельствующие об этом. Это – справки, квитанции, накладные, счета-фактуры, акты, телеграммы, донесения, фотографии.

Ярким проявлением патриотизма является поступок Анны Михайловны Пастуховой, труженицы рудника «Коммунар» Ширинского района, матери троих сыновей, ушедших на фронт. Она сдала в фонд обороны семейную реликвию – серебряную медаль своего деда, награжденного ею за участие в разгроме армии Наполеона в 1812 году, и свое обручальное кольцо. Она не могла поступить иначе, когда над Родиной ее нависла смертельная опасность.

С первых месяцев войны развернулось еще одно народное движение – сбор теплых вещей и подарков для воинов Советской Армии. Была создана Центральная комиссия по общему руководству этим движением. Трудящиеся нашего края на протяжении всей войны к праздникам 7 ноября, 1 мая, ко Дню Красной Армии и к Новому году отправляли большое количество индивидуальных и групповых посылок своим подшефным - защитникам Ленинграда и воинам Карело-Финского фронта.



Наибольший размах сбор средств на нужды обороны получил в 1942 году. Шла Сталинградская битва, и снова остро стоял вопрос кто кого, стоял вопрос о жизни и смерти нашей страны. Теперь сбор средств приобрел целевой характер, деньги собирались на военную технику: танковые колонны, авиационные эскадрильи, пушки. Инициаторами сбора средств на вооружение стали тамбовские и саратовские колхозники. Так саратовский колхозник Ферапонт Петрович Головатый внес из личных сбережений 100 000 рублей на постройку самолета.

В нашем крае его примеру последовал председатель колхоза «Память Чапаева» Березовского района Калина Яковлевич Мордовский. Символом же этого движения в крае стала Кристина Шумкова, комсомолка, колхозница из сельхозартели «Гудок» Советского района. 30 декабря 1942 г. она обратилась с письмом к Верховному Главнокомандующему И.В. Сталину: «Узнав о патриотическом почине колхозника Ферапонта Головатого и прочитав Ваш теплый ответ ему, я, воспитанница Ленинского комсомола, решила последовать его примеру. С чувством глубокого удовлетворения я сегодня внесла в Госбанк 121 тысячу рублей и прошу заказать на мои сбережения, заработанные честным трудом в колхозе, боевой самолет «Красноярский комсомолец». Пусть мои сверстники – советские соколы на этом самолете беспощадно громят немецко-фашистских варваров. Пусть эта машина в боевом строю с сотнями других самолетов, построенных на трудовые сбережения колхозников, приблизит нашу победу над врагом».

В ответ Кристина получила телеграмму И.В. Сталина следующего содержания: «Примите мой привет и благодарность Красной Армии, товарищ Шумкова, за Вашу заботу о воздушных силах Красной Армии. Ваше желание будет исполнено».

Через некоторое время Кристину пригласили в 45-й авиационный запасной полк, базировавшийся в Красноярске, для передачи ее самолета гвардии подполковнику Николаю Соболеву. Фотография этой передачи была опубликована во многих газетах того времени. Долгое время летчик Соболев воевал на этой машине, пока не был сбит в одном из боев и не пересел на другую машину. После войны, в июне 1945 г., Николай Соболев с боевыми товарищами прилетел в Красноярск, чтобы еще раз поблагодарить Кристину за боевую машину.

Замечательный почин комсомолки Кристины Шумковой был поддержан комсомольцами Норильска и Дудинки, полярниками Диксона, женами фронтовиков Черногорска, трудящимися многих районов края. Вот строки из заявления полярников Диксона: «На наши трудовые деньги построена танковая колонна. Грозные боевые машины попали в руки настоящих героев. Орлы-танкисты «дают жару» поганым фрицам. Отдадим свои сбережения на эскадрилью самолетов. Пусть советские соколы из эскадрильи «Советский полярник» помогают героям-гвардейцам танковой колонны «Советский полярник» беспощадно уничтожать проклятых врагов». В короткий срок полярники Диксона собрали на постройку боевых самолетов 250 000 рублей.

Еще более юная землячка Кристины Шумковой ученица Маганской неполной средней школы Советского района Лида Евдокимова 1 января 1943 года внесла в Госбанк 10 тысяч рублей, заработанных во время летних каникул, на строительство танковой колонны «Юный пионер».



“Хозяйка” самолета Кристина Шумкова передает самолет Гвардейской части

В сборе денег на танковую колонну приняли участие и алсибовцы. Они собрали наличными деньгами 410 800 рублей и облигациями госзайма на сумму 90 900 рублей. Кроме того, они внесли в фонд Государственного воздушного флота на постройку дома для детей партизан 58 600 рублей, отправили на фронт 42 посылки.

В начале 1945 года знатному снайперу 2-го Прибалтийского фронта Тимофею Герасимовичу Бондаренко из села Маковского Енисейского района командир части перед строем вручил именную снайперскую винтовку. На припаянной пластинке было выгравировано: «Снайперу Т.Г. Бондаренко. Стреляй метко врага. От жены Марии». Для приобретения винтовки Мария Николаевна внесла в фонд обороны тысячу рублей.

Завсювойну на создание, приобретение боевой техники в крае было собрано свыше 150 миллионов рублей личных сбережений. Вообще же помощь красноярцев государству в покрытии военных расходов составила около двух миллиардов рублей.

Созданные на эти деньги, шлинаврагата танковые колонны «Красноярский рабочий», «Красноярский колхозник», «Советский полярник», «Красноярский железнодорожник», «Советская Хакасия», «Сибиряк», «Юный пионер», летели эскадрильи самолетов «Красноярский рабочий», «Красноярский комсомолец», «Патриотка», «Красный медик», «Счастливое детство», «Советский полярник», «Норильский металлург», «Норильский комсомолец», «Комсомолец Севера», вели огонь артиллерийская батарея «Юный красноярец», зенитная пушка «Красный чекист», именные автоматы и винтовки. Так труженики красноярского тыла приближали Победу.

Галина Чиханчина

Покой нам только снится...

В 2010 году вся наша страна отметит 65 лет со дня великой Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Более 20 миллионов жизней унесли с собой те страшные четыре года. Нет семьи, где бы не было своего героя. Но, говорят, война не окончена до тех пор, пока не будет похоронен последний солдат. И чем дальше время уносит от нас те дни, тем актуальнее становятся эти слова. А сколько еще безымянных, без вести пропавших героев ждут своего часа! Об одной такой истории мы и хотим поведать сегодня.

В один из майских дней 1943 года жители Усть-Баргинских деревень были встревожены оглушительным грохотом летевшей в небе большой крылатой машины. Самолет шел со снижением в сторону Красноярска. Через две недели охот-



ники, пришедшие из тайги, принесли весть: самолет упал в районе впадения речки Рыбная в реку Кан. Следом привезли одного раненого, но оставшегося в живых, летчика и еще троих погибших. Обмыв обгоревших от пожара в самолете пилотов, их похоронили в братской могиле на маленьком сельском кладбище. Очевидцы вспоминали, что на внутренней стороне крышек гробов химическим карандашом написали имена и фамилии погибших, списав их из уцелевших документов. Через несколько дней в деревню прибыли сотрудники НКВД, забрали документы пилотов и оставшегося в живых летчика и увезли в Заозерный. Дальнейшие следы его потерялись в бурном потоке военных лет, и об этой истории забыли на долгие сорок лет.

Один из очевидцев случившегося В.В. Лопаткин вспоминает: « Дело было в войну. Летом. Наверное, в сорок третьем. До конца войны было шагать да шагать. Я выкроил время и пошел на веслах в речку Рыбную рыбачить. Там рыбы ловилось столько, что она свое название оправдывала: стерлядь, осетры, таймени. Да еще одна выгода имелась: у займки Барабанова имелся ледник, где можно было рыбу сохранить. В войну соль дороже золота ценилась, так что только во льду рыба не портилась. Рыбная с левого берега в Кан вливается, намыла там косу себе.

Вот иду я себе на веслах. Жарынь! Солнце светит прямо в глаза. Что за черт? Что это там блестит? Подхожу ближе и вижу: у самого горла Рыбной, чуть правее лежит самолет, нос на берегу, а хвост в воде. Вокруг ни души. А когда подошел поближе, увидел, что на берегу Кана лежит что-то белое. Оказалось – парашют. А под парашютом – мертвый человек в лётной форме. Ну, жара уже сделала свое дело. Мухота! Дух тяжелый. Голова у летчика вся в крови. Бок самолета разорван.

Сначала перепугался: вот скажу, что нашел – затаскают ведь. Может, повернуть домой!? Но вспомнил братанов своих, что на фронте воюют. И подумал, что может такое случиться и с ними. Так ведь ничего и не узнаем, где они и что с ними. Решил перво-наперво увезти свои снасти и припасы в избушку. Перекусить после дальней дороги, обмозговать. Помощи ждать неоткуда. В войну в эти края могли люди весь летний сезон не заглянуть. Значит, мне одному необходимо все решить. Может, даже выкопать яму и похоронить летчика, ведь жара и мухи докончат свое дело. И сколько ден он тут лежит – неведомо.

Как испуг-то прошел, догадался я, что не мог сам мертвый себя так выложить, да еще парашютом укрыться с головой. Значит, есть кто-то другой? А, может, какой немец сюда залетел? Самолет-то не наш, не русский. А звезды для маскировки могли пририсовать. Больно нас в войну шпионами да диверсантами пугали. Так что поймите меня правильно. Поскорей стал грести к избушке, ну к займке то есть. Гребнул несколько раз и вот она, займка, на высоком берегу. Все чин – чинарем. Только плахи, покрывавшие её куда-то исчезли. Скрадонулся и почти бесшумно пробрался к избушке, заглянул в окошко. Ничего не видно. Постоял: сказал себе:»Двум смертям не бывать!» - и резко открыл дверь. Изнутри раздалось:

- Стой! Кто идет?

Передо мной с наганом в руке вырос заросший щетиной человек в лётной форме. «Русский?! Или подделывается?» - пронеслось в голове. И все-таки я назвал себя и спросил:

- А ты кто?



Дальше все пошло как по маслу. Летчик рассказал о том, как он и его командир перегоняли американские самолеты аж от самой Аляски, какая с ними случилась беда из-за перегруза, так как дали им попутный груз, который коман-



*Группа исследователей.
Речка Рыбная. 2008*

дир должен был обязательно доставить в Красноярск. О себе он сказал, что является штурманом, что командир погиб и лежит там, на берегу, что он сам был без памяти. А потом спросил день недели и число и сосчитал, что случилась авария три дня назад. Сам при падении почти не пострадал, только вот руки повредил. И этими руками вытащил еще живого командира из кабины, но в это время начали взрываться патроны, которые они везли в бомбовом отсеке. Одна из пуль ранила его в ногу, а командир пошел в голову. Самолет сгорел.

диру несколькими осколками пробило

Когда понял, что командир мертв и ему ничем не помочь, отполз подальше от все еще «стреляющего» пулями самолета и там потерял сознание. И очень странную сказал вещь:

- Только вот опять мне не поверят. Я также вот на фронт попал. Там погибли командир и стрелок. Как, мол так могло случиться, что все погибли, а ты живой?

Доставили мы с ним тело погибшего командира в Ильинку. Вечером того же дня в клубе, куда пришли почти все жители, рассказал штурман о положении на фронте, о гибели самолета. К утру девушки приготовили к похоронам тело погибшего, украсили его гроб цветами, а мужики поставили гроб на телегу и отвезли на лебедевское кладбище. Похоронили. Могила приметная – окрылок самолета да из листвяка вырезанная звезда. Ну так вот – листвяк вкопан в землю, а если сверху смотреть, то звезда видится. Там просто найти можно. Недалеко от чугунной оградки.

А за живым летчиком вскорости приехали из Заозёрного, из военкомата двое: майор и солдат с винтовкой. Что-то с ним говорили, руки связали за спиной и увезли. Руки-то были переломаны да натружены: он же ими из плах заимки мастерил плот, чтобы сплавиться к людям. Больше никто и ничего о нем не слышал», - закончил свой рассказ очевидец.

В середине восьмидесятых годов историю с погибшим самолетом «вспомнили» учащиеся 161-й школы г. Зеленогорска. Под руководством своих наставников Татьяны Леонидовны Соломатиной и Ю. Долговой ребята вместе с родителями отыскивали на тогда уже заброшенном старом кладбище неприемную могилку пилотов, поставили небольшой памятник и оградку, собра-



ли сохранившиеся на тот момент обломки крылатой машины и передали их в музей города, установили переписку с адъютантом командира первой перегонной дивизии трассы АЛСИБ. Тогда и родилась версия о том, что погибший самолет был американского производства. Удивительно, что никто из очевидцев не вспоминал о каких-либо опознавательных знаках, номерах или окраске самолета. Неизвестно куда делись и двигатели. Все материалы по трассе АЛСИБ на тот момент еще были строго засекречены и все попытки вернуть имена захороненных на старом кладбище пилотов остались безуспешными.

«Открой забытые страницы»

“Наша родина могуча и не пообедима, поэтому у что ее сыны отдают ей не только энергию и силы, но когда надо, и жизни.” Прошли еще 20 лет и эта истории вновь всплыла из глубины веков.

Оказалось, что за давностью лет в ней больше стало вопросительных знаков, чем ответов. Поисковики восьмидесятых давно уже стали взрослыми людьми и разъехались по всей большой стране. Прямые очевидцы авиакатастрофы ушли уже в мир иной, в рассказах их потомков уже больше вымысла, чем правды. Собранные в восьмидесятые обломки самолета непостижимым образом исчезли в неизвестном направлении, не осталось никаких описаний их и следов. А маленькая могилка так и остаётся безымянной. По словам корреспондента «Сегодняшней газеты» Андрея Ростовщикова ... «это история упущенных возможностей» и решить её можно только один раз.

Поэтому, готовясь к 65-й годовщине нашей Победы, мы хотим восстановить историческую справедливость и вернуть имена погибшим героям.

Что же известно на сегодняшний день?

1. В районе впадения речки Рыбная в реку Кан в годы войны разбился самолет.

2. Трое погибших захоронены в братской могиле на старом Лебедевском кладбище.

3. Имена на их неизвестны.

4. Оставшийся после аварии живой пилот был достав-





лен	в	военкомат	г.Заозерного.
5. Имя		его тоже	не известно.
Что		требует	уточнения?
1. Время аварии	(понекогорым данным – май 1942, по другим – май 1943 года).		
2. Марка самолета	(американского	производства,
с трассы АЛСИБ,	или	советский	транспортник).
3. Кому принадлежал и какой рейс выполнял (для установления имени)	п	о	г и б ш и х) .

Для решения этих задач в июле 2008 года была организована поисковая экспедиция к месту предполагаемого падения самолета в годы войны. В составе экспедиции были учащиеся 165 школы г. Зеленогорска, воспитанники кадетского корпуса. Нашими партнерами в поиске стали: Академик ПАНИ Медведев Владимир Яковлевич, зам. главы города Зеленогорска по социальным вопросам Листвин Георгий Валентинович, директор музея «Моя малая родина» Лицея №11 г.Красноярска Подборская Ольга Леонидовна, председатель маршрутно-квалификационной комиссии г. Зеленогорска Бурмакин Валерий Витальевич, редактор «Сегодняшней газеты» Андрей Ростовщиков, собственный корреспондент газеты «Красноярский рабочий» Виктор Решетень, съемочная группа «Вести- Красноярск», водолазы КГУ «Спасатель».

Поисковые работы велись в течение двух суток. Результатом стали:

1. определение точного места аварии самолета;
 2. консервная банка, датированная декабрем 1942 года (банка американского производства, поставлялась в Советский Союз по Ленд-Лизу), она позволила уточнить дату аварии – май 1943 года;

3. В результате прочесывания дна водолазами никаких деталей самолета не было найдено. Но уже в районе реки Немкино была найдена деталь топливно-распределительной системы самолета. Это позволило сделать вывод о том, что если в Кану и лежали какие-то крупные остатки самолета, то они могли быть стянуты весенними ледоходами в крупные ямы в районе порогов. Или же по каким-то причинам вывезены еще в годы войны. Упоминания об этом содержатся в собранных рассказах очевидцев.

4. В результате повторного исследования устья Рыбной были найдены часть обшивки, карабинные и pistolетные гильзы и патроны. После исследования части обшивки было сделано экспертное заключение:

- обшивка принадлежит самолету ЛИ-2, советского производства. На обшивке сохранилась темно-зеленая краска, в которую он был выкрашен, а обратная





сторона сохранила часть грунтовки. В темно-зеленую краску были окрашены только советские транспортники, американцы свои самолеты не красили.

5. Хвостовое оперение Ли-2 – однокилевое. Каркас оперения – металлический, для обшивки рулей использовался алюминий АМ-100. Обшивка стабилизатора была из дюрали толщиной 0,6 и 0,8 мм.



Из истории ЛИ-2

“Исчезнувшие обнаруживаются где И.П.Мазурук, в о е н н ы й участник в	их	самолеты не полярный поисков 1937-1938	всегда там, разыскивали.” и к, Н-209 гг.
---	----	--	--

В 1932 году в СССР завершилась череда мероприятий в гражданской авиации, в результате которых на свет появился Аэрофлот. Это дитя первой пятилетки начало быстро развиваться: с 1933 по 1935 год объем пассажироперевозок увеличился без малого в 4 раза. Для столь стремительного роста требовалось все большее количество самолетов, а конкуренция на международных линиях заставляла задуматься и об уровне сервиса. Самой массовой машиной Аэрофлота в то время был К-5 и отечественный лайнер АНТ-9. Но обе эти машины стремительно устаревали. Нужен был новый самолет и он был найден в США.

15 июля 1936 года было подписано соглашение о приобретении лицензии на производство самолета Douglas DC-3 в СССР. В ноябре того же года был приобретен один DC-3-196 (№ 1589) с двигателями Wright SGR – 1820 – G2, кроме этого в соответствии с лицензионным соглашением компания Douglas передавала один самолет в виде комплекта узлов и агрегатов, два комплекта заготовок и покупных изделий.

Производство нового самолета было развернуто на авиазаводе № 84 в Химках, разработка документации производилась силами КБ Мясищева, а после его ареста работами руководили главный инженер завода Лисунов и главный конструктор завода Сеньков. 16 февраля 1938 года совместная комиссия Управления Военно-Воздушными Силами и Управления Гражданского Флота СССР рассмотрела макет самолета, который после внесения ряда изменений был принят 11 января 1939 года.

Уже летом 1939 года был построен первый образец и с 3 сентября по 17 декабря он прошел Государственные испытания, выполнив в общей



сложности 166 полетов общей продолжительностью 73 часа 45 минут. После испытаний этот экземпляр использовался в советско-финской войне 1939 года для перевозки раненых. Уже к концу 1939 года было выпущено 6 самолетов, получивших обозначение ПС-84 (пассажирский самолет завода № 84). Все самолеты были переданы в Военно-Воздушные Силы СССР.



Захоронение погибших летчиков г. Зеленогорск

Для серийного производства ПС-84 была проведена модернизация завода №84 в Химках и началось строительство нового завода № 34 в Ташкенте. 10 самолетов были построены в 1940 году на заводе №124 в Казани. Все построенные в 1940 году машины были переданы в ГВФ. К началу войны в составе «Аэрофлота» было 72 ПС-84, в составе ВВС – 49 самолетов, в морской авиации – 5 самолетов, а также несколько ПС-84 принадлежали НКВД.

В начале войны все гражданские ПС-84 вошли в состав отдельных авиагрупп ГВФ, осуществлявших перевозку войск, грузов и вооружения. На первых машинах этой марки стоял авиационный пулемет ШКАС калибра 7,62 мм. К концу декабря 1941 года, начиная с экземпляра №1842001, машина приобрела заверченный облик.

Поздней осенью 1941 года, когда немецкие войска подступали к Москве, 84-й завод, подобно другим предприятиям, был эвакуирован. Процесс этот занял несколько месяцев, и в Москве продолжали сдавать самолеты почти до конца года, выпустив в общей сложности более 230 ПС – 84. Выпуск самолетов возобновился в Ташкенте, на территории завода №34. Налаживание производства там шло очень трудно, ведь многие москвичи остались защищать столицу, а их место заняли женщины и дети, которым просто не хватало квалификации. Тем не менее уже со второй половины 1942 года выпуск ПС-84 стал неуклонно нарастать. В том же году самолет обрел имя, под которым стал широко известен: 17 сентября ему присвоили обозначение ЛИ-2 – по фамилии Лисунова, руководившего внедрением машины в серийное производство. Следует отметить, что вплоть до окончания Великой Отечественной войны название ЛИ-2 применялось только к военным вариантам машины, и лишь затем было присвоено пассажирским самолетам.

В истории ЛИ-2 было несколько модификаций:

- Ли-2 (ПС-84) - пассажирский вариант. Выпускался большой серией.
- ПС – 84К – военно-транспортный самолет. Предназначался для перевозки 26 десантников и до 2400 кг груза.
- ПС-84И – санитарный вариант, предназначался для перевозки до 18 лежачих, 3 сидячих и одного санитаря. (Под этот вариант была переоборудована часть ДС-3, купленных в США).
- Ли-2 (военный) – транспортный самолет, ноч-



ной бомбардировщик. Выпускался серийно с 1943 года.

До 1962 года, когда эти самолеты были сняты с производства, были выпущены еще 17 вариантов этой машины для аэрофотосъемки, почтово-пассажирский, учебный, сельскохозяйственный варианты и другие.

Для нашей истории интересен вариант самолета, выпущенный в 1943 году с экспериментальными двигателями М-88, мощностью по 1100 л.с. Обычно на самолетах Ли-2 устанавливались двигатели М-62ИР, мощностью по 1000 л.с.

Если принять во внимание показания очевидцев о том, что с места аварии двигатели были вывезены сотрудниками НКВД, тогда это объясняет этот факт. Только экспериментальные двигатели могли быть интересны конструкторам при изучении причин аварии. Во всех известных нам случаях авиакатастроф никакие детали с места аварии не вывозились.

Ли-2 (с двигателями М-88, по 1100 л.с.) – как военно-транспортный вариант был рассчитан на перевозку до 25 солдат с вооружением. Имел один пулемет ШКАС калибра 7,62 в верхней турели. Максимальная скорость самолета на высоте 2000м достигала 350 км/час.

Гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны

Когда началась Великая Отечественная война, Аэрофлот был подчинен Наркомату обороны, и на базе его подразделений сформировали 6 авиационных групп ГВФ особого назначения (АГОН). Количество Ли-2 в них было далеко не одинаковым. Так в Московской группе насчитывалось не менее 50 таких машин, а в Киевской – всего 4. Осенью 1942 года Московская АГОН была преобразована в 1-ю транспортную дивизию ГВФ, а остальные группы в полки.

5 марта 1942 года постановлением ГКО СССР была создана авиация дальнего действия, возглавил которую генерал-майор А.Е.Голованов. Вошедшие в состав этой авиации Ли-2 были объединены в 1-ю авиатранспортную дивизию, в которую вошли 101-й и 102-й воздушные полки (командиры В.Гризодубова и Б.Осипчук). Сначала дивизия располагала только «воздушными грузовиками», что и отразилось в её названии.

Кроме частей дальней авиации и ГВФ, советскими «Дугласами» располагали вспомогательные авиаподразделения флотов, а также авиадивизии особого назначения, занимавшиеся прежде всего правительственными перевозками и полетами высшего командования. Некоторое количество Ли-2 было передано в распоряжение польских авиаполков «Краков» и «Варшава». Закрепились Ли-2 и за некоторыми заводами, прежде всего Наркомата авиапромышленности.

Универсальность Ли-2 позволила возложить на вооруженные ими части широкий спектр задач. В начале войны это в основном были транспортные перевозки, которые первыми стали выполнять летчики ГВФ. Так, в начале июля 1941 года экипажи ПС-84 Московской авиагруппы осуществляли доставку боеприпасов, медикаментов и горючего войскам Западного фронта, попавшим в окружение под Минском. Обратными рейсами вывози-



лись раненые. Когда в сентябре 1941 года блокада Ленинграда с суши стала реальностью, на экипажи ПС -84 была возложена задача по транспортировке в осажденный город необходимых грузов и эвакуации оттуда детей, женщин, специалистов различных профессий. Для этого выделялись 30 воздушных кораблей и самолеты Особой северной группы гражданской авиации. За весь период авиаторы доставили в осажденный город более 6000т продовольствия, медикаментов, боеприпасов, оружия и вывезли на «Большую землю» 53 000 человек.

Перевозки в интересах сражавшихся на фронте частей подразделения Ли-2 выполняли в течение всей войны. Так, во время Сталинградской битвы только 102-й полк АДД доставил почти 800 т различных грузов, 1448 солдат и офицеров из свежих пополнений и эвакуировал 5220 раненых. Объёмы перевозок на Ли-2 в те годы впечатляют даже сейчас.

Ли-2использовалисьдлядоставкигрузоввпартизанскиеотряды,участвовали в крупных десантных операциях, доставляли грузы и оказывали помощь повстанцам других стран Европы, бомбили Берлин. Именно самолеты Ли-2 доставляли советскую делегацию на Тегеранскую конференцию в 1943 году, в Берлин в победном 1945-м.

Степень участия этой машины в Великой Отечественной войне трудно переоценить. После Победы Ли-2 ещё долго трудился на мирных трассах России и был снят с производства только в 1962 году.

Лидия Коршунова, г. Зеленогорск

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ В ПРИЕНИСЕЙСКОМ КРАЕ И ЕЁ РОЛЬ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ (1925-1945 гг.)

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Развитие Гражданской авиации началось лишь в начале 20 века, когда общими усилиями России и некоторых стран Европы (Германия, Англия, Франция) удалось создать такие виды авиатехники, как пассажирско-грузовые дирижабли и самолеты. В России начала XX века гражданская авиация не успела получить должного развития по многим причинам, и история российского воздухоплавания приходится на советский период, а именно на 20-е, 30-е годы. Начинается он с зарождения Гражданского воздушного флота. Началом Гражданской авиации в СССР можно считать принятый 17 января 1921 декрет «0 воздушных передвижениях», в котором впервые устанавливались правила полётов для советских и иностранных воздушных судов над территорией РСФСР и её территориальными водами. Положения декрета легли в основу Воздушного кодекса СССР (утвержден в 1932, 1935, 1961. 1983). Первая эпизодическая авиалиния Москва - Нижний Новгород протяженностью 420 км. была открыта в 1923 году. В ноябре 1921 было об-



разовано смешанное «Русско-германское общество воздушных сообщений» («Дерулюфт»), и 1 мая 1922 начала успешно действовать регулярная международная линия Москва-Кенигсберг (современный Калининград). В 1926 году линия была продлена до Берлина. 1923 год занимает особое место в истории Гражданского воздушного флота. Партия и правительство, наряду с созданием Совета по гражданской авиации, ОДВФ, приняли в этом году еще целый ряд мер, которые определили пути развития воздушного транспорта, структуру и формы его организации, широкое использование авиации в различных отраслях народного хозяйства.

17 марта СНК СССР создает первую авиатранспортную организацию - Российское общество добровольного воздушного флота – ДОБРО-ЛЕТ, а 30 апреля утверждает его устав, в котором было записано, что ДОБРО-РОЛЕТ создан «для развития гражданской авиации в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемок и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности»⁴⁴

Созданное в марте 1923 г. Общество друзей воздушного флота (ОДВФ), уже через 3 месяца имело в своих рядах 196 895 чел., а через год — около 1 млн. чел. ОДВФ сыграло важную роль в укреплении материально-технической базы, пропаганде достижений Гражданской авиации СССР. 19 октября 1923 г. СТО утвердил ориентировочный план развития воздушных линий на 1924—26, предусматривавший открытие новых авиалиний протяженностью свыше 6 тыс. км в промышленных районах, а также в Сибири, на Дальнем Востоке, в Закавказье и Средней Азии.

На внутренние линии вышли отечественные самолеты АК-1, У-2, К-5. 28 сентября 1923 года Совет Труда и Оборона принял решение об отводе земельных участков для устройства аэродромов и посадочных площадок, а 19 октября утвердил разработанный Советом по гражданской авиации первый трехлетний ориентировочный план развития гражданской авиации на 1924 – 1926 гг., предусматривавший строительство авиалиний в Сибири и на Дальнем Востоке.⁴⁵

Указанные постановления и решения сыграли важную роль в строительстве аэропортов, аэродромных сооружений, необходимых для развития воздушных сообщений, положили начало организованному, планомерному строительству авиалиний в нашей стране.

Идея создания транссибирской воздушной магистрали возникла давно. Еще 29 июня 1923 года учредительное собрание пайщиков ДОБРОЛЕТА дало категорический наказ избранному правлению: «Организуйте совместно с Советом гражданской авиации призывной перелет «Петроград-Владивосток» таким образом, чтобы в дальнейшем этим было положено начало регулярному сообщению между Петроградом и Владивостоком».

Выполняя этот романтический для того времени наказ, правление ДОБРОЛЕТА в сентябре 1923 г. организовало перелет по маршруту Москва-Ка-
44 Е.В. Алтуниин «Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока. 1923-1945 гг». Издательство Иркутского университета, 1990 г.Стр. 24-25.



зань-Свердловск-Курган-Омск-Новосибирск, который совершил летчик П.И. Лозовский. Прибывший вместе с ним в Новосибирск зам. председателя правления ДОБРОЛЕТА И.Л. Дзевялтовский в интервью корреспондентам рассказал, что целью перелета Москва-Новосибирск является ознакомление с местными особенностями, с тем, чтобы ДОБРОЛЕТУ можно было строить свои предложения в отношении развития воздушных линий между Москвой и Сибирью.

Строительство линии шло поэтапно. В 1924 году была организована воздушная линия Москва-Казань, на которой с 30 июня по 15 сентября было перевезено 15 пассажиров и 233 кг грузов. В следующем году советские летчики на шести самолетах выполнили групповой грандиозный перелет по маршруту Москва-Иркутск-Улан-Батор-Пекин. В 1927 году командир самолета С.А. Шестаков с бортмехаником Д.В. Фуфаевым совершил через Сибирь сверхдальний перелет СССР-Япония. Вылетев 20 августа из Москвы, экипаж 1 сентября прибыл в Токио.

В деле авиационного освоения Сибири важное значение имел перелёт, организованный в 1925 г. Добролётom и ОСОАВИАХИМом. 10 июля шесть самолётов, в том числе, четыре построенных на отечественных заводах, взяли старт и успешно совершили грандиозный перелёт по маршруту: Москва – Нижний Новгород – Казань – Омск – Новониколаевск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин. Значение перелёта заключалось в том, что он дал возможность продемонстрировать мировой общественности мастерство советских лётчиков и технического состава, достижение нашей науки и авиационной промышленности.

Эта экспедиция положила начало связи центра страны с Сибирью, Дальним Востоком, с дружественными народами Монголии и Китая.

АВИАЦИЯ В ПРИЕНИСЕЙСКОМ КРАЕ

До 1926 года единственным средством сообщения с Севером Красноярского края была водная артерия Енисея и его притоков. Летом вниз по Енисею ходили суда, а зимой по льду пролагался санный путь. На факториях Енгосторга месяцами залеживалась пушнина. Между тем, «мягкое золото» во внешнеторговом обороте молодого Советского государства занимало тогда довольно значительное место. Организация регулярного воздушного сообщения между Красноярском и районами Крайнего Севера было делом первой необходимости. Кроме того, в постоянных контактах со всей территорией огромного края был и еще один немаловажный аспект – идеологический.

В обращении Сиблета ко всем губисполкомам, уисполкомам, волисполкомам, сельсоветам, ко всем советским учреждениям, к рабочим, крестьянам, ко всем гражданам Сибири говорилось:

«...Нужно указать еще на одну роль воздушного флота, не менее важную. Речь идет об участии авиации в культурной работе. Если каждая наша губерния будет располагать 4-5 самолетами, то каждая наша изба-читальня даже в наиболее глухих медвежьих углах будет иметь свежую газету на второй день.



А теперь она не видит ее месяцами. Мы соединим деревню с городом неразрывными нитями культуры и знания.»⁴⁶ Чтобы массы трудящихся убедились в необходимости развития авиации и ее достижениях, «Сиблет» выслал по губерниям Сибири агитационный самолет «Сибревком». 4 июля 1925 года «Сибревком» прибыл в Красноярск из Томска. Расстояние из Ачинска до Красноярска (186 км) самолет покрыл ровно за 1 час. Это был первый самолет в городе.

Встречать его вышло почти все население города. Разбросав по городу листовки, самолет опустился у Затона на подготовленную площадку. Это был самолет «Общества друзей воздушного флота Сибири» (ОДВФ), которому в том же году был выделен еще один самолет – «Красноярец». Пилотом на нем был Р.А. Батулин, бортмехаником – А. Потылицын. Под аэродром была выбрана небольшая площадка за ипподромом, там же построили и ангар. Так было положено начало авиапорта у нас в городе.

Началом же пассажирских рейсов в крае послужил самолет «Моссовет».

Представители Госторга Сибири заключили договор с Добролётком о вывозке самолётом пушнины из Туруханска в Красноярск, и 10 февраля 1926 г. из Красноярска в Туруханск отправилась экспедиция под руководством бывшего военного лётчика Р. А. Батурина, в задачу которой входили подбор посадочных площадок и доставка бензина к местам предстоящих посадок. Вскоре в Красноярск прибыл поездом самолёт «Моссовет» с лётчиком В.Л. Галышевым и механиком Ф. И. Грошевым.

Что представлял собой «Моссовет»? В полярных условиях он раньше не летал, весил 112 пудов, развивал скорость до 160 км в час. Кроме двух лётчиков, самолет поднимал еще 4-х пассажиров или 15 пудов груза. Полная заправка горючего была рассчитана на 8-9 часов полета.

4 марта В.Л. Галышев произвел взлет с ледяной протоки около острова Посадского и повел «Моссовет» на Север. Кроме груза и почты самолет вез и первого пассажира, корреспондента краевой газеты «Красноярский рабочий» В.И. Попова. В день вылета в местной газете сообщалось: «Сегодня на Север улетает «Моссовет»... В историю Приенисейского края вписывается новая страница... Первый самолет, появляющийся над чумами туземцев Туруханского края, - невиданное явление. Он несет в далекий край свет, несет весть о том, что перспективы развития хозяйства Туруханского края широки. Пусть первый перелет на далекий Север выразит глубочайшую связь, существующую между народами, населяющими СССР»⁴⁷

Чтобы представить себе трудности, связанные с организацией в то время воздушного сообщения между Красноярском и Дудинкой, достаточно сказать, что трасса полета протяженностью 1500 км была совершенно не исследована. Она пролегла над местностью, исключавшей возможность вынужденных посадок. С обеих сторон Енисея на тысячи километров простиралась глухая тайга. Не только радио, но даже удовлетворительной телефонной связи между населенными пун-

46 Газета «Красноярский рабочий», № 35, 1926 г.

47 Газета «Воздушный транспорт» от 30.04.81г



ктами, расположенными по трассе полета, не было. Совершенно не были изучены метеорологические условия Туруханского края. И все-таки полет состоялся!

Газета «Красноярский рабочий» все время информировала своих читателей об этом полете:

« 4 марта 1926 года самолет «Моссовет», пилотируемый В.Л. Гладышевым, в 10 часов 40 минут благополучно пролетел Большую Мурту. В 11 часов 7 минут прошел Казачинское. В 12 часов 5 минут прибыл и опустился в городе Енисейске.

22 марта в 8 часов 35 минут утра самолет «Моссовет» завершил перелет Красноярск-Туруханск, последние 640 км пройдены за 4 часа.

31 марта самолет вылетел в обратный рейс из Туруханска в 11 часов утра.

10 апреля 1926 года самолет «Моссовет» прибыл в Красноярск.

Так была открыта воздушная линия «Красноярск-Туруханск».

А вот как осваивалась другая авиалиния Красноярск-Тура. Проложить этот воздушный путь поручили работникам Енисейской авиагруппы Я.С. Липпу и С.К. Фрутецкому. Им выделили самолет МБР-2 или «имбарушку», как все называли его тогда. Это была по существу летающая лодка, которая садилась только на воду. Мотор у самолета был один. Воздушный винт стоял сверху, над кабиной.

Исходя из особенностей самолета и был predetermined его маршрут: летчики летели строго по руслу Енисея. Шли на высоте 300-500 м. Первая остановка была сделана в Енисейске. Потом - Подкаменная Тунгуска. К концу дня Я.С. Липп и С.К. Фрутецкий были в Туруханске. Утром предстояло сделать бросок до Туры. Здесь не летал еще ни один самолет.

Местность вдоль Нижней Тунгуски гориста. Самолет поднялся на высоту 1000 метров. Справа и слева виднелись возвышенности. Река причудливо извивалась между ними. Иногда МБР-2 срезал дугу и шел прямо, над сушей. Вот тут-то и случилась авария: разрушилась помпа с ветряным пропеллером, которая подавала бензин в расходный бак. Почти чудом дотянули до воды. Течение реки здесь было быстрым. Летчики бросили якорь. Устранив поломку, они снова поднялись в воздух.

Через несколько часов пункт назначения – Тура - был достигнут. Встреча была радостной и сердечной. Состоялся митинг. Выступающие говорили о том, что это очень здорово, что самолет в такой короткий срок достиг Туры. Раньше почта сюда шла 2-3 месяца, а сейчас на это понадобилось всего два дня.

Подводя итоги к этой главе, можно с уверенностью сказать, что, выполняя решение правительства, Добролет в 1926 г. организовал зимний коммерческий перелет Красноярск - Туруханск - Красноярск, провёл большую организаторскую работу по подготовке к открытию первой в Сибири и на Дальнем Востоке регулярной почтово-пассажирской внутренней и первой в стране международной авиационной линии. Добролёт, заключил соглашение с МНР и на его основе открыл транспортно-связные полёты между СССР и Монголией.



АВИАРЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Самолетов, способных летать в условиях Севера, промышленность не выпускала, к тому же, Енисейская авиалиния не имела (кроме Красноярска) сухопутных аэродромов, поэтому для полетов на Север использовались небольшие гидросамолеты, у которых летом шасси заменялись поплавками, зимой - лыжами. В народе их называли “летающими лодками”, взлетной и посадочной полосой служила Абаканская протока Енисея. В 1934 г. на острове Телячьем (впоследствии о. Молокова) ударными темпами начала строиться главная гидроавиабаза авиалинии. В деле освоения Северного морского пути её строительству придавалось большое значение. Полярные летчики вообще считали Красноярск “воротами Крайнего Севера”. Были построены: ангар, бетонные гидроспуски, два плота-причала для приводнения гидросамолетов, складские помещения и другие сооружения.

В двухэтажном бревенчатом доме с верандой на первом этаже разместились: радиорубка, диспетчерская, служебные помещения, на втором — уютная гостиница для летного состава. Летная профессия на берегах Енисея стала настоящим символом героизма. Когда самолет приземлялся за околицей села или на окраине города, к нему неслись все мальчишки и девчонки (да и взрослые тоже). А потом с песней “Нам разум дал стальные руки-крылья, а вместо сердца -- пламенный мотор” люди возвращались домой -- к нужде, рутине, неблагоустроенному быту...

Именно в те годы Борис Горбатов довольно едко описал Красноярск: “... Задыхается в пыли, захлебывается в грязи. Давно прогнившие доски деревянного тротуара - экзотика. И ассенизационный обоз, в 5 часов вечера медленно и торжественно путешествующий по самой главной улице, - экзотика. Тяжелая, мрачная лапа глухой провинции лежит на Красноярске. Стиснула его, давит...”

Посмотрел бы Борис Леонтьевич на современный Красноярск - не узнал бы! Правда, нет уже “института Арктики” на Мира, 33, как называли когда-то бойкую, вездесущую контору “Арктикснаба”. То есть контора осталась, но в единственной комнатухе, и вывески на здании нет. О былой славе города напоминает лишь название “остров Молокова” (бывший Телячий), но и он сегодня не остров уже, а как бы полуостров - с тех пор, как отсыпали дамбу.⁴⁸

Возвращающимся с Севера гидросамолетам требовался ремонт, замена моторов. Нужен был завод, который бы занимался ремонтом и, кроме того, приспособлял бы обычные самолеты к работе на Севере. Такой завод было решено построить в Красноярске, в составе гидроавиабазы. Строительство требовало времени, поэтому в январе 1934 г. временно были открыты небольшие авиамастерские на левом берегу Енисея (ул. Дубровинского, 20). Все производство разместилось в двух деревянных ангарах и жилом доме, переоборудованном под производственные нужды. Штат составлял всего 30 человек. Мастерские, конечно, не удовлетворяли растущие потребности, поэтому уже в марте 1935 г. их перевели на о. Телячий — в ангар, барак и складские помещения гидроавиапорта. С августа этого же года они стали называться авиаремонтным заводом (КАРЗ), со

⁴⁸ Газета «Красноярский пилот», статья «Славная страница из истории нашей авиации», 18.08.1968 г.



штатом в 150 человек, хотя техническое оснащение оставалось на уровне мастерских. Но и здесь условия работы оставляли желать лучшего. В неотопляемых помещениях теснились по нескольку цехов, неделями производство не работало из-за наводнений и ледохода, не было регулярного снабжения металлом, мешала работе и неуккомплектованность оборудованием, и т.д. Поэтому было принято решение строить завод отдельно от гидроавиабазы, на правом берегу Енисея.

Началось строительство, и в июле 1938 г., когда был сдан в эксплуатацию первый ангар, в него перебазировалась часть цехов. В 1940 г. были сданы второй ангар и заводоуправление, и завод полностью переехал на правый берег.⁴⁹

Полеты на Север требовали от летчиков высокого профессионализма и мужества. Они летали на примитивных машинах через необжитые пространства, зачастую не имея ни достоверных карт, ни метеообеспечения, ни радиосвязи. 30-е годы были годами замечательных длительных беспосадочных перелетов, полетов в Арктику, годами многих мировых рекордов, устанавливаемых нашими летчиками. Большинство рекордных авиатрасс проходило через Красноярск, где на КАРЗе готовили для этих перелетов материальную часть. В нашем городе побывали многие знаменитые летчики того времени: Чкалов, Громов, Мазурук, Водопьянов, Леваневский, Алексеев и другие. Но самый заметный след оставили два человека: В.С. Молоков и Г.Т. Побежимов. Оба летали на Енисейской авиалинии с начала ее организации, открывали новые трассы, перевозили людей, продукты, оборудование и прочие грузы. В 1934 г. Молоков за участие в спасении челюскинцев получил звание Героя Советского Союза. Воздушный мост с Москвой, Восточной Сибирью, Крайним Севером. К 1928 году созрели условия для организации регулярной скоростной воздушной связи между Сибирью и Москвой, потребность в которой была чрезвычайно велика.

Создание в Иркутске центра воздушных сообщений, строительство здесь авиационно-ремонтных мастерских способствовало реализации этой важной задачи. В начале 1928 года правительство поручило ДОБРОЛЕТУ начать работу по изысканию аэродромов и посадочных площадок и организации экспериментальных полетов на линии Москва-Новосибирск. ДОБРОЛЕТ приступил к изысканиям, оборудованию и маркировке воздушной трассы. Особенностью строительства этой авиалинии было то, что впервые в стране два участка трассы Москва-Ковров и Курган-Омск, протяженностью 1 360 км, через каждые 30 км были оборудованы светосигнальными средствами для обеспечения ночных полетов. Для организации опытных полетов на этой трассе была выделена специальная авиаэскадрилья. С 15 июля 1928 г. начались полеты до Казани, с 22 июля – до Свердловска, а с 1 августа – до Новосибирска.

Ночью 19 сентября из Москвы в Иркутск вылетел самолет со 100 кг почты и через 50 часов совершил в нем посадку. Всего с июля по сентябрь было перевезено авиаэскадрилей 47 пассажиров и 1 353 кг почты. Летчики Ардазиани, Мансветов летали с почтой и грузом строго по расписанию почты в любую пого-



ду. Об этих полетах Мансветов писал: « С железнодорожной станции за два часа до вылета самолета по расписанию поступали телеграммы-сводки погоды. Никаких текущих сведений, никаких синоптических прогнозов мы не имели. Не было у нас и радиосвязи с землей, а также самолета с самолетом. Поэтому летчик с момента вылета и до прихода на аэродром назначения оказывался отрезанным от всего остального мира и действовал в соответствии со своим опытом, умением и сообразительностью. Для полета вслепую на самолете был только единственный прибор – указатель крена «Пионер». Поэтому летали мы в те годы лишь по земным ориентирам. И, главным образом, по железнодорожной магистрали Иркутск-Красноярск. Причем, при низкой облачности и в дождь нам нередко приходилось прижиматься к самой земле и идти бреющим полетом, чтобы ни в коем случае не оторваться от этого единственного, верного и надежного путеводителя. В условиях горно-таежной местности это было, конечно, большим риском, но борьба за регулярность почтовой связи со столицей, считавшаяся основным показателем нашей работы, вынуждала нас идти на такой риск». Иркутские летчики в 1930 году на участке Иркутск-Красноярск перевезли около 4 т почты и 11 пассажиров.⁵⁰

Полеты авиаэскадрильи показали, что обеспечить регулярные рейсы на трассе Москва-Иркутск возможно. Однако огромное расстояние, на котором необходимо было за летний период оборудовать более 100 посадочных площадок, требовало больших материальных затрат... В тридцатые годы наши летчики осуществили проводку Северным морским путем судов, которые шли на Диксон и Игарку. Трудились здесь такие известные полярные асы, как Герои Советского Союза В.С. Молоков, А.Д. Алексеев, И.П. Мазурук, летчики и штурманы Я.С. Липп, Е.Н. Николаев, Л.В. Петров и другие. Центром Енисейской группы ГУСМП (Главное управление Северного морского пути) стал Красноярск. Авиаторы работали на самолетах Р-6 и гидросамолетах Д-В с мотором М-17. Самолеты Р-6 были двухмоторными... и поднимали до пяти пассажиров.

Большим событием было тогда и открытие в 1929 году почтово-пассажирской авиалинии Москва-Иркутск через Красноярск. Протяженность. 4 500 км. Она была самой длинной в мире.

В 1931 году на линии Красноярск - Игарка стали уже регулярно работать грузовые и пассажирские самолеты. Первооткрывателем почти всех воздушных трасс стал наш земляк летчик Ян Степанович Липп. С ним работали Е.О. Федоренко, М.И. Козлов, Л.Г. Задков и др. На этих трассах летали экипажи В. Молокова, В. Задова, П. Головина, Я Липпа, В Махоткина. В них были коренные красноярцы-бортмезаники: Г. Побежимов, И. Шмандин, С. Фрутецкий. Кстати, гидросамолеты Красноярской группы ГУСМП базировались на р. Енисей в акватории острова Телячий (Молокова).

Для более успешного решения задач, поставленных перед Гражданской авиацией СССР в годы предвоенных пятилеток, требовались новые, более совершенные формы её организации.

25 февраля 1932 ВОГВФ было преобразовано в Гл. управле-



ние ГВФ (ГУГВФ) при СНК СССР, получившее название «Аэрофлот».

В 1935 году проходил испытания самолет ПР-5. 25 февраля летчик В.С. Молоков вылетел из Москвы на этом самолете по маршруту Красноярск-Игарка- Дудинка-о.Диксон. С Диксона он пробился в Усть-порт, затем на мыс Ласкина. 1 мая экипаж закончил арктический перелет, выполнив задание партии и правительства. В середине мая В.С. Молоков был уже в Красноярске.

Постановлением Красноярского исполкома краевого Совета депутатов в честь этого перелета о. Телячий был переименован в остров Молокова.

В 1938 году был создан игарский авиаотряд полярной авиации Главсевморпути (командир – П.В. Левандовский) на базе переданной в ГВФ енисейской авиалинии. За 1939-1940 гг. грузооборот составил 8 279 пассажиров, 52,7 почты и 567,6 т грузов. Такой большой объем грузопассажирских перевозок, выполненных летчиками, был связан с обеспечением строительства Норильского горно-металлургического комбината.⁵¹

Василий Сергеевич Молоков



Об удивительной крылатой судьбе этого легендарного летчика напоминают названные его именем улица в Красноярске и остров, в прошлом носивший название Телячий, пересекающий русло Енисея в паре с островом Отдыха. В 2005 году в Красноярске установлена мемориальная доска в его честь.

Воздушная биография Молокова во многом уникальна. С начала 1930-х крылья управляемой им авиатехники прокладывали вдоль Енисея первые воздушные трассы в Заполярье. Летом 1932 года Василий Молоков выполнил перелёт из Красноярска в Игарку. В послужном списке лётчика первый зимний рейс на Диксон, открытие трассы Красноярск - Якутск - Колыма - Чукотка, знамени-

тое воздушное кольцо над Арктикой длиной свыше 30 тысяч километров, перелёт на Северный полюс. А ведь каждый из этих полётов был довольно рискованным предприятием хотя бы потому, что даже сегодня, при современном уровне развития авиации полёты в условиях Севера - серьёзное испытание как для техники, так и для пилотов. Вот как рассказывает о подобных крылатых вояжах в прошлом командир экипажа Як-40 Михаил Цуркан, которому не раз доводилось в спецрейсах сажать свой “небесный трамвайчик” на заполярные аэродромы: “На северах удобной лётной погодой мы с коллегами считали те условия, когда не было хотя бы сильного бокового ветра, а ходить на эшелонах при плотной облачности или садиться в застилавшем всё вокруг морозном тумане было, по сути, привычным делом. Как-то раз садить машину пришлось по кострам и в метель - видимость минимальная, да и лампочек на той площадке не было. Летали ведь не только



в порты, но и грузы возили для полярных станций на дрейфующие льдины”.

Один из папанинцев, Евгений Федоров, записал в своем дневнике после высадки на Северном полюсе: «Необычайно скромен Василий Сергеевич Молоков. Везет груза больше всех, садится и взлетает лучше всех и всегда держится в тени». «Мы и не думал о своих полетах как о каком-то героизме, рассказывал впоследствии Василий Сергеевич. - Это была наша работа, правда, очень тяжелая и опасная. Я считал своим долгом как можно скорее помочь людям, попавшим в беду. Но на нас теперь равнялись миллионы людей, и славу я воспринял как наказ народа работать еще больше и еще лучше».

Вмиг ставший известным всему миру, летчик наотрез отказался от предложенной ему должности начальника Полярной авиации. Стал опять летать на Енисейской авиалинии и в Арктике.

Писатель Борис Горбатов в 1930-е годы, будучи специальным корреспондентом «Правды», много летал с Молоковым. В своей книге рассказов «Обыкновенная Арктика» он дал обобщенный образ полярного пилота, «энергичного, молчаливого парня с обветренным лицом, пропахшего бензином и пространством, настоящего линейного летчика, одного из тех лихих ребят, что летают в любую погоду на северных линиях, берутся доставить в любое место любой груз». Прототипом пилота во многом послужил Молоков.

В 1942 году В.С. Молоков с мандатом уполномоченного Государственного комитета обороны руководил изысканиями и строительством знаменитой трассы «АЛСИВ», по которой перегоняли с Аляски через Берингов пролив, Чукотку, Колыму и Якутию в Красноярск для дальнейшей отправки на фронт американские боевые и транспортные самолеты, поставлявшиеся по ленд-лизу. В конце 1942 года генерал-майор Молоков ушел на фронт, где до конца войны командовал 213-й ночной бомбардировочной авиадивизией. После войны был заместителем начальника Главного управления гидрометеослужбы СССР. Затем – председателем Высшей квалификационной комиссии при Главной инспекции ГУ ГВФ.

Остаётся только преклонить голову перед мужеством отважных пилотов минувших лет, осваивавших тот же суровый Север на относительно простой авиатехнике. В их ряду достойное место занимает и Василий Молоков – Герой Советского Союза, награждённый тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова и Кутузова II степени, орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды, медалями. Не случайно имя Василия Молокова по-прежнему бороздит небесные просторы - в качестве бортового названия среднемагистрального пассажирского самолёта Ту-214 авиакомпании “КрасЭйр.

Крепкая, многолетняя дружба связывала В.С. Молокова с бортмехаником «от бога» Г.Т. Побежимовым. Он писал в своей книге «Родное небо»: «Я хотел взять бортмехаником своего испытанного помощника Г. Т. Побежимова, но он в то время готовился к полету с Леваневским в Америку...». И дальше, отвечая на просьбу назвать его основные черты характера, медленно пречислял: — Отличный товарищ, добрый, чуткий — всегда готов был прийти на помощь. Вообще у него было много друзей. Жизнерадостный, обаятельный, веселый — очень любил жизнь и детей. Принципиальный. В работе был



неутомим. И чрезвычайно скромный...Он достал фотографию человека в форменном кителе Главсевморпути с орденами и сказал дрогнувшим голосом:

—Мой любимый бортмеханик Гриша Побёжимов.⁵²

Григорий Трофимович Побежимов



Григорий Трофимович Побезжимов родился в 1897 году в селе Усманка Самарской губернии. Во время службы в царской Армии получил профессию авиамоториста. Окончил Самарскую морскую школу авиационных специалистов. В 1927 году участвовал в авиаперелете на остров Врангеля, за что был удостоен ордена Красного Знамени. Учился на курсах Военно-воздушной академии им. Жуковского. С 1931 года в Красноярске. В 1932-36 годах в качестве бортмеханика принимал участие в воздушной ледовой разведке, прокладке воздушных трасс на Севере Красноярского края, в Арктике. Награжден орденом Ленина. На Красноярском авиаремзаводе руководил ремонтом авиамоторов, помогал осваивать технику. В 1937 году в составе экипажа С.А. Леваневского на самолете Н-209 принял участие в перелете из Москвы в Америку через Северный полюс. Полет завершился катастрофой самолета и гибелью экипажа. Григорий Трофимович Побезжимов прожил всего сорок лет, и жизненный путь его был типичным для людей, которым дала крылья Советская власть.

Особая страница в жизни Г.Т. Побезжимова – крепкая, многолетняя дружба с летчиком В.С. Молоковым. А познакомились они — два малограмотных крестьянских парня, попавшие служить «царю и отечеству» на остров Дегербю в Аландских шхерах на Балтике, в 1916 году. Там строили станцию морской авиации. Смышленного матроса Григория Побезжимова, забритого из села Усманка Самарской губернии (ныне Куйбышевская область) вместе с Молоковым направили учиться на авиамотористов. Революцию оба, хотя по малограмотности слабо разбирались в политике, приняли всем сердцем. Добровольно вступили в Красную Армию. И уже в мае 1918 года участвовали под Самарой в боях с белочехами. Потом попали в Нижний Новгород, где создавался авиационный гидроотряд Волжской военной флотилии. Нескольких мотористов, среди них и Побезжимова с Молоковым, направили в Красное Село под Петроградом — служить в авиашколе. Дальше пути их разошлись, чтобы снова пересечься в Красноярске и в Арктике. Молоков попал на Северный фронт, Побезжимов — в Севас-

ва – крепкая, многолетняя дружба с летчиком В.С. Молоковым.

А познакомились они — два малограмотных крестьянских парня, попавшие служить «царю и отечеству» на остров Дегербю в Аландских шхерах на Балтике, в 1916 году. Там строили станцию морской авиации. Смышленного матроса Григория Побезжимова, забритого из села Усманка Самарской губернии (ныне Куйбышевская область) вместе с Молоковым направили учиться на авиамотористов. Революцию оба, хотя по малограмотности слабо разбирались в политике, приняли всем сердцем. Добровольно вступили в Красную Армию. И уже в мае 1918 года участвовали под Самарой в боях с белочехами. Потом попали в Нижний Новгород, где создавался авиационный гидроотряд Волжской военной флотилии. Нескольких мотористов, среди них и Побезжимова с Молоковым, направили в Красное Село под Петроградом — служить в авиашколе. Дальше пути их разошлись, чтобы снова пересечься в Красноярске и в Арктике. Молоков попал на Северный фронт, Побезжимов — в Севас-

⁵² «Сто знаменитых красноярцев», ИД «Издательские проекты», Красноярское книжное издательство, 2003 год, В. Ярославцев «Полярный летчик», «Присягнувший Арктике».



топольскую морскую школу авиационных специалистов, окончив которую, служил там бортмехаником. Он был инструктором учебной эскадрильи, его избрали членом городского Совета. Как опытного бортмеханика, Побежимова включили в 1927 году в экипаж гидросамолета «Савоя» летчика Ефима Кошелева, который впервые совершил перелет на арктический остров Врангеля.

Любопытна грамота, которую получили все авиаторы, в том числе Побежимов: «Дорогой товарищ! Вы сделали огромное и трудное дело, совершив в чрезвычайно тяжелых условиях перелет с «Колымы» на остров Врангеля, а также и перелет над неисследованной в воздушном отношении великой рекой Леной. Вы своим перелетом еще раз доказали, что советская авиация стоит на высоте последних достижений человеческого гения. Ваш перелет имеет огромное значение во всесоюзном масштабе, но для ЯАССР он имеет исключительное значение. Вы своим перелетом установили, какие условия нужны для осуществления тесной воздушной связи веками оторванной от культурных центров нашего Союза Якутии. Вы явились пионером этого имеющего огромное значение для нас дела. В ознаменование этого Президиум ЯЦИК и Президиум ОСОАВИАХИМа ЯАССР жалуют Вас шкурой белого медведя, белого песка, настоящей грамотой и ходатайствуют перед ВЦИК и РВС Союза о награждении Вас рденом Красного Знамени.»

Мужество и высокое мастерство авиаторов были оценены по достоинству. Вместе с капитаном Миловзоровым они были награждены орденами Красного Знамени. Мирная экспедиция по трудностям, которые пришлось преодолеть ее участникам, была приравнена к боевому подвигу. Побежимов присягнул Арктике и больше с нею не расставался. Летал бортмехаником с пионером ледовой разведки Б. Г. Чухновским. В 1931 году приехал в Красноярск: там на пустынном Телячьем острове (сейчас остров Молокова) создавалась гидроавиобаза — тыл Енисейской авиалинии, откуда начиналось планомерное авиационное освоение Красноярского Севера и Арктики, Побежимов и позвал в Красноярск своего друга Васю Молокова.

Бортмеханики — чернорабочие летного цеха. Остаются как бы в тени громкой славы, пилотов, пишут о них мало, упоминая обычно вскользь. О Побежимове тоже не много сохранилось сведений, живых подробностей. На Красноярском авиаремзаводе Побежимова хорошо знали. Он руководил ремонтом авиационных моторов, помогал рабочим осваивать технику, учил их. Газета «Красноярский рабочий» тогда писала о нем: «Говорят, что он бог в своем деле. И действительно, вряд ли кто лучше Побежимова знает условия работы мотора в Арктике.»

Григорий Побежимов, один из лучших бортмехаников полярной авиации, был настолько признанным специалистом, что, когда формировался экипаж самолета Н-209 (ДБ-А), который должен был в августе 1937 года совершить перелет Москва-Северный полюс-Аляска, его назначили старшим бортмехаником испытательных полетов.

Теперь мы знаем, что самолет ДБ-А (Н-209) был машиной «сырой». Она была сугубо экспериментальной. Над ней еще надо было работать. Но Сталин одобрил перелет на этом самолете, и опытный полярный летчик, Герой советского Союза С.А. Леваневский, назначенный командиром экипажа,



человек самолюбивый и одержимый, ринулся в омут, очертя голову. Добиться цели любой ценой! Произошла катастрофа, в результате которой погибли все.

Вскоре после этого трагического перелета по просьбе трудящихся судостроительному заводу присвоено имя Г.Т. Побежимова. Его имя носит и небольшая улица неподалеку от завода, теперь уже не существующего. В честь погибшего экипажа Н-209 названо несколько географических объектов в Арктике и Антарктике. На земле Франца – Иосифа есть мыс Побежимова – это северная оконечность острова Циглера.

АЭРОКЛУБЫ

Красноярский авиаспортклуб РОСТО (ДОСААФ) основан в 1934 году, как организация для первоначального лётного обучения курсантов-лётчиков и военно-патриотического воспитания молодежи. За период работы в аэроклубе подготовлено более 69000 парашютистов, более 5000 лётчиков и более 500 планеристов. Подготовлено 22 мастера парашютного спорта, 27 самолётного и 4 планерного спорта. Среди них 5 участвовали в установлении рекордов Мира по парашютному спорту.

В период ВОВ на базе Красноярского аэроклуба был сформирован авиационный полк. В годы Войны 17 выпускников аэроклуба получили звание Герой Советского Союза.

В настоящее время в аэроклубе ежегодно готовится до 2000 парашютистов первоначального обучения, регулярно проходят подготовку и переподготовку парашютисты-спасатели и специалисты силовых структур. Общее количество выполняемых парашютных прыжков в 2006 году составило более 5000. Парк авиационной техники аэроклуба составляют 15 учебно-тренировочных самолётов типа Як-52 и Як-55, 3 самолета Ан-2, 3 вертолета Ми-2, самолет Ан-28. Красноярцы с большим вниманием относились к зарождению авиации в Приенисейском крае. А началось все с создания кружков ОДВФ (общество друзей воздушного флота) в 1923-24 годах. ОДВФ вместе ОСАВИ-АХИМом были главным источником пополнения авиационных школ, где без отрыва от производства молодежь осваивала авиационные специальности.

Вот как описывает атмосферу того времени в книге «Повесть о парашюте» наш земляк, один из первых рекордсменов мира по парашютному спорту, награжденный многими орденами и медалями за испытания парашютов, Константин Федорович Кайтанов:

« В 1926 году я впервые с непередаваемым чувством потрогал рукой настоящий самолет. Тогда его называли аэропланом. Случилось это в Красноярском авиакружке. Аэроплан был старый-престарый Ньюпор. Летать он не мог, двигатель вскоре замер окончательно».

Вскоре такие кружки не смогли удовлетворить запросы кадров для Воздушного Флота страны. Бурное развитие авиации конца 20-х - начала 30-х годов потребовало пересмотра подготовки специалистов: летчиков, планеристов,



парашютистов, техников. В 1929 году открылась планерная станция, разместилась она в церкви около деревни Солонцы и называлась она «школа пилотов».

В этой обстановке к лету 1934 года была оформлена идея создания Красноярского аэроклуба. С его открытием молодежь получила долгожданный центр первоначального авиационного обучения без отрыва от производства. Большую помощь в организации этого движения оказала газета «Красноярский рабочий».

В 1935 году состоялся первый выпуск 25 летчиков и десяти планеристов.

В 1938 году в крае было открыто несколько новых аэроклубов. В центральном архиве мы нашли докладные записки политотдела Енисейской авиагруппы ГВФ в разделе «Авиационная работа»:

« В 1938 году открыты три новых аэроклуба четвертой категории в гг. Канске, Ачинске, Черногорске и Красноярске. Кроме этого, при дорожно-транспортном совете ОСАВИАХИМа открыт филиал Красноярского аэроклуба, а в г. Абакане открыта теоретическая школа пилотов для практической окончательной отработки в Черногорском аэроклубе. На основании Постановления ЦС ОСАВИАХИМа 1938 год является годом переходным от одногодичного обучения в аэроклубах к двухгодичному.»

АЭРОКЛУБЫ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Осенью 1941 года на базе красноярских аэроклубов начал формироваться 679 авиаполк. Уже в феврале 1942 года полк на самолетах У-2 вылетел на Карельский фронт. В конце 1942 года из части личного состава 679-го полка был сформирован 828-й штурмовой авиаполк на самолетах ИЛ-2.

Летчики красноярских аэроклубов дошли до Берлина, оставляя свои фамилии на стенах Рейхстага.

Многие красноярские аэроклубовцы стали высшими офицерами. Это генерал К.Ф. Цедрик, генерал-лейтенант А.Л. Кожевников, генерал-майор Н.И. Статкевич, генерал-майор Грабежов Д.И. и другие.

В послевоенное время аэроклуб был открыт осенью 1948 года. Начальником его стал Герой Советского Союза полковник Неменко, заместителем по летной подготовке Марков, затем полковник Тупало.

Учебное здание и штаб разместились в большом одноэтажном деревянном доме (ныне не существующем) по адресу: ул. Кирова, 28, напротив нынешнего универмага «Детский мир». Классы, штаб, медицинский пункт, библиотека хорошо расположились в центре города, это было удобно для жителей любого района.

В 1970 году аэроклуб был переведен на правый берег на ул. Затонская, 22 в здание объединенной технической школы. Кстати, он стал находиться на месте снесенного ангара Злобинского аэродрома около железнодорожной платформы «Первомайская».

Основными	задачами	клуба	являлись:
-	первоначальная	летная	подготов-



ка для поступления юношей в летные училища;
 - парашютная подготовка;
 - развитие авиационных видов спор-
 та (самолетный, планеризм, парашютизм, авиамоделизм).⁵³

ПОСЛЕ ВОЙНЫ

За время Великой Отечественной войны территория аэродрома была основательно застроена эвакуированными предприятиями, и аэродром стал небезопасным для полетов и прыжков с парашютом.

В связи с этим в 1950 году стали использовать бывший военный аэродром Установо на правом берегу Енисея. Самолеты утром летали сост. Злобино, личный состав вывозился на автомобилях. После окончания летной работы возвращались обратно.

В 1953 году аэроклубом начал командовать полковник С.Г. Янковский, бывший военный летчик, Герой Советского Союза. Под его руководством аэроклуб достиг своего наивысшего развития и летных успехов. Все, что построено на аэродроме Установо, служило десятки лет и сейчас используется для учебных целей Аэрокосмической академии.

Все для фронта, все для Победы!

Война внесла кардинальные изменения и в деятельность полярной авиации Главсевморпути. К 1941 году в ее составе находилось в эксплуатации 150 самолетов.

С первых же дней войны 54 человека летного состава ушли добровольно на фронт, в их числе С.А. Асямов, М.В. Водопьянов, Э. Пусэп, А.Н. Тягунин, А.П. Штепенко и др.

В связи с тем, что в 1941 г. 72 % летного состава Красноярского транспортного авиаотряда (вместе с самолетами и летным и инженерно-техническим составом), енисейский авиаотряд и абаканское отдельное звено убыли на фронт, практическое обеспечение воздушных перевозок Красноярского края осуществляла полярная авиация.

Енисейская авиагруппа обеспечивала только перевозки, имеющие большое народно-хозяйственное значение. Доставка грузов, в основном, производилась для треста «Енисейзолото», и обогатительной фабрики «Соврудник». Завозили также продовольствие, товары для коллектива Пит-городка. В результате, по сравнению с 1940 годом отправка грузов в 1941 году возросла на 148 % при снижении пассажирских и почтовых перевозок. Большой объем (1 435 Часов) был выполнен на патрулировании, аэротоксаци, обследовании лесов и на полеты по санитарным заданиям (2043 часа). За год было сэкономлено 31, 2 т авиабензина и масла.

Игарская авиагруппа обслуживала две авиалинии: Игарка-



Диксон, Игарка – мыс Косистый, общей протяженностью 2 860 км. За 1941 год ей было перевезено 4 522 пассажира, 35 т поты и 346 т грузов.

С 1942 года Енисейская и Игарская авиагруппы, кроме перевозок для Главсевморпути, основным заданием имели обеспечение Норильскстроя и ГМК авиаперевозками. 29 апреля 1942 года комбинат выдал первую тонну высококачественного никеля, в котором нуждалась металлургическая промышленность, выпускающая продукцию для фронта. Полярные летчики доставляли из Красноярска в Норильск грузы для комбината. А оттуда вывозили выплавленный металл. Так «воздушный мост» соединил комбинат с фронтом.

В навигацию 1942 года посреди Енисея зазимовал большой караван судов с грузом для Норильскстроя. По заданию ГКО начальник Управления полярной авиации Ф.Кузичкин 21 января 1943 года издал приказ, в котором возложил доставку грузов с параходов в Дудинку на Игарскую авиагруппу, а из Красноярска в Дудинку – на Енисейскую (командир А.А. Нехлопченко). Этим же приказом для Игарской авиагруппы было выделено 5 самолетов.

Помня призыв « Все для фронта! Все для Победы!» сутками не выпуская штурвал из рук, вели самолеты летчики авиаотряда «Норильскстроя», который входил тогда в Главное управление лагерей НКВД СССР. А доставлялась продукция на материк, главным образом, по воздуху. Пилоты часто умудрялись садить свои ТБ-1 прямо у стен корпусов оборонных заводов. И тогда продукция Норильска прямо с борта самолета шла в заводские цеха.

Не считаясь со временем, летчики на устаревших самолетах, в короткие зимние световые дни, вывезли из Сухой Тунгуски и Полоя 204 тонны срочных грузов, а из Дудинки доставляли продукцию Норильского комбината. Личный состав Игарской авиагруппы, несмотря на изношенность авиатехники, жесткие требования по экономии горючего, мобилизовали свои внутренние ресурсы и резервы, с исключительным вниманием относились к технической эксплуатации и обслуживанию самолетов и моторов, экономии материалов, принимали все меры к повышению коммерческой загрузки. Соревнуясь с Енисейской авиагруппой, коллектив Игарской авиагруппы неоднократно выходил победителем соц. соревнования среди предприятий Главсевморпути. А с марта 1944 года постоянно удерживал переходящие красные знамена ЦК профсоюза, игарского горкома ВКПб и горисполкома. Из 380 работников 72, а в авиационно-ремонтных мастерских из 31 работника 14 имели звание стахановцев и ударников.

ТРАССА АЛСИБ

Разведка путей и проложение маршрута перегона было осуществлено летчиками-полярниками: М. И. Шевелевым, И. П. Мазуруком, В. С. Молоковым и другими, не менее достойными летчиками: они имели огромный опыт в освоении Севера. Другое название трассы «Красноярск-Уэлькаль»

Эта трасса была проложена из г. Фербенкс (штат Аляска)



ка США) через промежуточные аэропорты до Красноярска.

Работа трассы «Аляска – Сибирь» имела, безусловно, неопределимое значение для фронта. Всего за три военных года (с 1942 по 1945 гг) функционирования трассы по ней из США в СССР доставили 7908 боевых и транспортных самолетов, что составляет 52% от общего числа самолетов, поставленных союзниками по антигитлеровской коалиции за годы войны.

АЛСИБ являл собой хороший пример сотрудничества двух великих народов в общей борьбе с фашизмом.

1. Благодаря объединенным усилиям военнослужащих и тружеников тыла воздушная магистраль «Аляска-Сибирь» превратилась в слаженный механизм, который бесперебойно обеспечивал поставку новой импортной техники на фронт. Это в значительной степени ускорило победу над фашизмом.

2. Создание такой мощной сети воздушного сообщения в самых северных, неосвоенных районах нашей страны стало основой для развития воздушного транспорта на территории Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока.

3. Летный состав получили бесценный опыт полетов в сверхсложных климатических условиях.

ЧТОБЫ ЗНАЛИ И ПОМНИЛИ

Трудом полярных летчиков многое сделано в 30-е годы. Нужно было очень любить Север, чтобы вершить там столь большую и опасную работу. Они летали через необжитые пространства, зачастую не имея ни достоверных карт, ни метеообеспечения, ни радиосвязи, на примитивных, в сущности, машинах. То и дело приходилось вступать в борьбу с суровой стихией. И, если приходилось идти на вынужденную посадку, то делалось это наугад. Кому как повезет...

Именно благодаря их героическому труду освоены и связаны между собой по воздуху огромные пространства Красноярского края. Север перестал быть таким далеким и недоступным. Нарушено его холодное молчание.

Мы считаем, что молодое поколение должно знать об этих скромных и, в тоже время, выдающихся людях и быть благодарным их памяти.⁵⁴



*Укладка взлётно-посадочной полосы на аэродроме
г. Якутска*



Содержание

И. НЕГЕНБЛЯ АЛСИБ: ТРАССА МУЖЕСТВА И ДРУЖБЫ	3
В. КОВАЛЕВ СЕКРЕТНЫЕ ПОСТАВКИ ДЛЯ ДЯДЮШКИ ДЖО	28
Г. ЭЙСНЕР ТРАССА ЗАБЫТЫХ ТИТАНОВ	34
В. КОВАЛЕВ И В СИБИРЬ ПРИШЛА ВОЙНА...	41
Г. ЭЙСНЕР ЛЁТЧИКОВ ХОРОНЯТ В БРАТСКИХ МОГИЛАХ	48
Г. ЭЙСНЕР СЕКРЕТНАЯ ТРАССА: ДОЛГ ЖИВЫХ ПЕРЕД ПАВШИМИ	55
Е. СМЕТАНИН ИСТОРИЯ САМОЛЕТА ИЛ-4	58
Г. КОЗЬМИНА ПАМЯТИ НАШЕГО ПАПЫ КИНДЯКОВА В. И.	61
Г. ЭЙСНЕР ПИСЬМО ИЗ ПЕНЗЫ	62
Г. ЧИХАНЧИНА ПОДАРКИ ФРОНТУ	66
Л. КОРШУНОВА ПОКОЙ НАМ ТОЛЬКО СНИТСЯ...	68
 <i>ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ</i>	
<i>В ПРИЕНИСЕЙСКОМ КРАЕ И ЕЁ РОЛЬ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ (1925-1945 ГГ.)</i>	76
АВИАЦИЯ В ПРИЕНИСЕЙСКОМ КРАЕ	78
АВИАРЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ	80
ВАСИЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ МОЛОКОВ	84
ГРИГОРИЙ ТРОФИМОВИЧ ПОБЕЖИМОВ	86
АЭРОКЛУБЫ	88
ТРАССА АЛСИБ	91
ЧТОБЫ ЗНАЛИ И ПОМНИЛИ	92

Материалы научно-практической конференции
“Трасса АлСиб - вчера, сегодня, завтра“

ПОЛЕТ В ВЕЧНОСТЬ

Школьный музей “Моя малая Родина“
Лицей № 11

Литературный редактор: О. Л. Подборская
Компьютерная верстка: И. И. Назаренко

На первой странице обложки: самолет Аэрокобра Р-39

Формат А5, 24 печатных листа, бумага мелованая,
термальная печать.

Отпечатано в Центре печати. Россия, Красноярский край,
г. Красноярск, проспект “Красноярский рабочий”, 91
тел. +7 (391) 278-38-47



Летчики на красноярском аэродроме.
1943 г.