



СЛУЖБА ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ОХРАНЕ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Одним из воздушных маршрутов ленд-лиза была засекреченная Красноярская воздушная трасса Аляска–Красноярск (АлСиб), проходившая через Чукотку, Колыму и Якутию. С осени 1942-го до августа 1945 года по ней перегоняли из США военные самолеты. Их ремонт и подготовку к отправке на фронт осуществляли в Красноярске.

Красноярская воздушная трасса «Аляска–Сибирь»

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И РАБОТЫ КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ «АЛСИБ»

АлСиб («Аляска–Сибирь», «воздушная трасса Красноярск–Уэлькаль», «Красноярская воздушная трасса») — воздушная трасса между Аляской (США) и СССР.

9 октября 1941 года принимается решение о создании специализированной воздушной трассы Аляска–Сибирь, конечным пунктом которой должен был стать Красноярск. Создание новой воздушной трассы было лично поручено Сталиным опытному полярному летчику генерал-майору Василию Молокову. Василий Молоков первым открыл маршрут Красноярск–Чукотка.

Ноябрь 1942 года становится знаковым для сибирского города Красноярска, так как в местном аэропорту приземлились первые американские самолеты, для того чтобы отсюда продолжить движение на запад страны. Так началась поставка самолетов из США в Советский Союз по секретной воздушной трассе «АлСиб», получившей впоследствии у историков название «Дорога мужества». На фронт с октября 1942 по октябрь 1945 года было доставлено более восьми тысяч самолетов.

В СССР было построено 16 аэродромов, в США и Канаде — 15.

ПЕРЕГОНОЧНЫЕ АВИАПОЛКИ

Летом 1942 года в Иванове была сформирована 1-я перегоночная авиационная дивизия ГВФ. Здесь летчиков знакомили с американскими самолетами и проводили тренировочные полеты. Командиром дивизии и начальником трассы был назначен полковник Илья Павлович Мазурук — полярный летчик, Герой Советского Союза. В дивизию входило пять авиаполков.

Личный состав трассы был укомплектован в общем количестве 681 человек. Авиаторы были молоды, средний возраст 25–35 лет, почти все женаты, многие со средним образованием, ниже 7 классов ни у кого не было.

15 июня 1943 года было создано Управление воздушной трассы Красноярск–Уэлькаль (УВТКУ), которому подчинялись все аэропорты трассы. Возглавил УВТКУ генерал-майор авиации Илья Сергеевич Семенов. А с августа 1944 года — генерал-лейтенант Марк Иванович Шевелев.

Американские экипажи доставляли самолеты от авиационных заводов, расположенных на севере США, через Канаду в Фэрбанкс.

На отрезке Фэрбанкс–Уэлькаль (протяженность 1560 км) работали летчики 1-го перегоночного авиаполка (командир — подполковник Н.С. Васин).

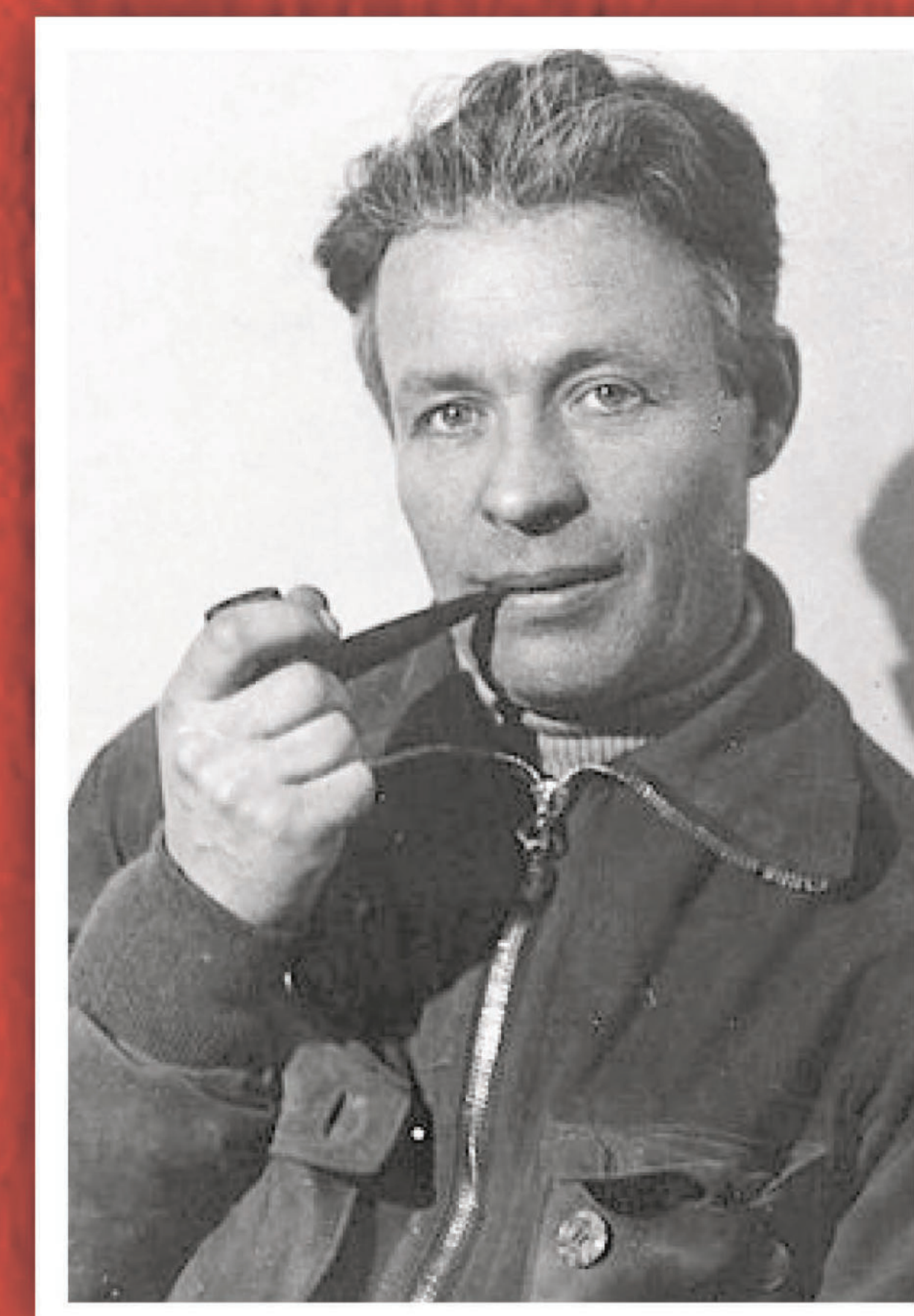
2-й авиаполк (командир — подполковник А.Г. Мельников, в дальнейшем подполковник М.И. Павленков) перегонял самолеты по сложнейшему (1400 км) участку — над безлюдной Чукоткой и Колымским хребтом до Сеймчана. Маршрут от Сеймчана до Якутска (1167 км) вели летчики 3-го полка, которым командовал подполковник Ф.А. Твердохлебов, а затем майор Б.И. Фролов.

Участок от Якутска до Киренска протяженностью 1293 км проходил над глухой тайгой, обслуживал его 4-й перегоночный авиаполк (командир — майор П.Е. Смоляков, позже полковник П.И. Дмитриев и Герой Советского Союза майор И.П. Власов).

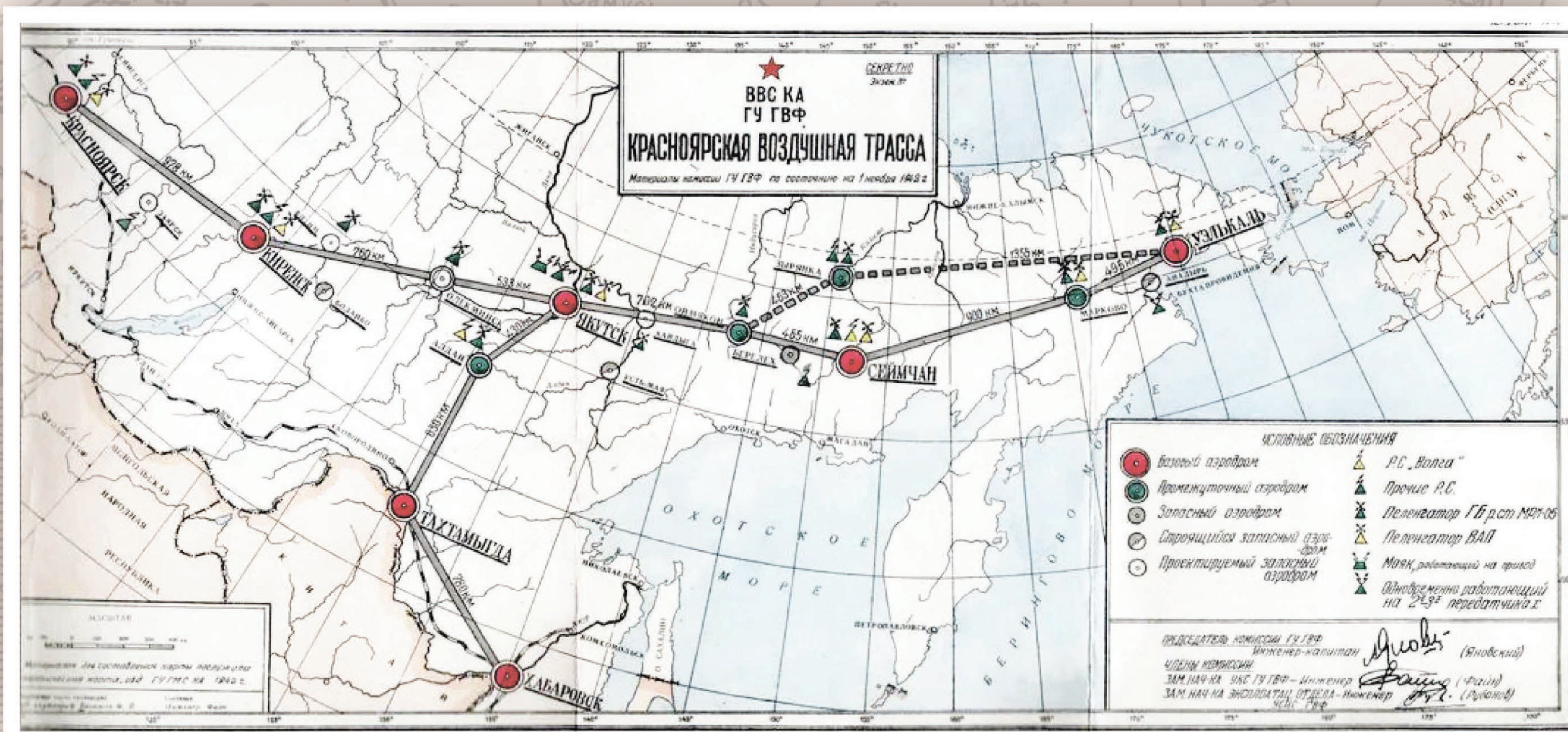
На 945-ти км отрезке воздушного пути от Киренска до Красноярска работал 5-й перегоночный авиаполк (командир — подполковник П.П. Матюшин, позже подполковник И.И. Пронюшкин).



Здание, где размещались управленческие службы Красноярской гидроавиабазы полярной авиации Главсевморпути, летчики которой принимали активное участие в освоении Енисейского Севера и Арктики



Василий Сергеевич Молоков
летчик



Красноярская
воздушная трасса
«АлСиб»

9 мая
1941-1945

Память бессмертна