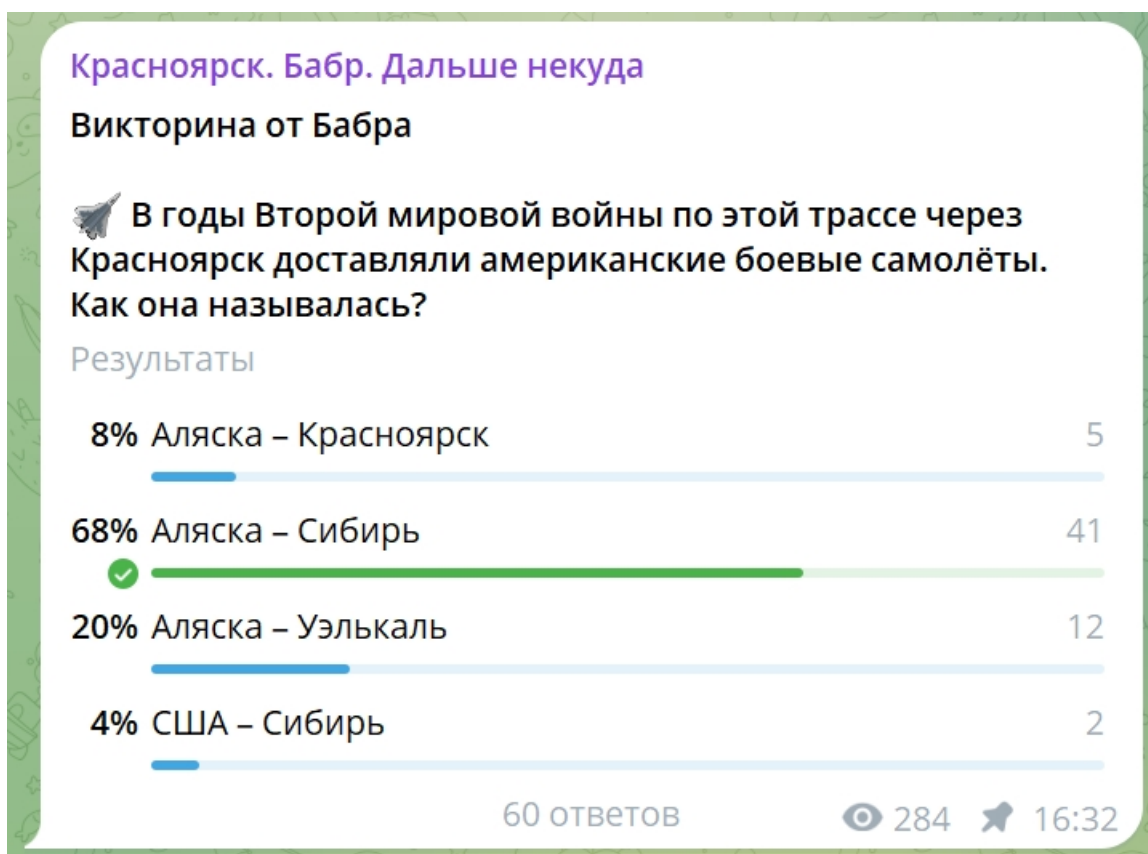


Аляска – Сибирь: путь для боевых самолётов.

Итоги викторины Бабра

Во время Второй мировой войны через Красноярск на фронт доставляли американские боевые самолёты. Трасса, по которой летели суда, называлась Аляска – Сибирь. Об этом знало большинство участников викторины, которую Бабр в прошлые выходные проводил в своём телеграм-канале.

Боевые самолёты из США перегоняли по территории Сибири и Дальнего Востока от Аляски до Красноярска. По трассе на фронт с ноября 1942 года по октябрь 1945 года доставили около восьми тысяч самолётов. Трасса ещё известна как «АлСиб», но есть и другие названия: «Красноярская воздушная трасса ВВС Красной Армии» или «Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль».



Необходимость в боевых самолётах возникла потому, что к концу 1941 года советские ВВС потеряли 21 тысячу судов. С западных территорий страны пришлось перебросить промышленность в Сибирь. Заводы работали под открытым небом, но до их выхода на полную мощность было далеко.

Тогда программа ленд-лиза, которую предложили США, пришлась кстати. По ней американцы отправляли своим союзникам боевые припасы, технику, продовольствие. Помощь по ленд-лизу доставлялась несколькими путями. Самым быстрым, но опасным маршрутом были арктические конвои. Тихоокеанский путь был рискованным из-за Японии, иранский имел ограничения по пропускной способности дорог и портов.

Секретное решение о создании воздушной трассы Аляска – Сибирь приняли 9 октября 1941 года. Конечным пунктом назначили Красноярск.

На строительство трассы ушло девять месяцев. Расширили аэродромы в Якутске, Красноярске и Киренске, построили новые в Уэлькале и Маркове на Чукотке, в Сеймчане на Колыме. Возвели и запасные промежуточные аэродромы в Олёкминске, Витиме, Тёплом Ключе, Оймяконе, Омолоне, Зырянке. Вдоль трассы возвели узлы связи, радионавигаторы, метеорологические станции. 26 аэродромов построили к октябрю 1942 года.



Изначально считалось, что первые американские самолёты приземлились в Красноярске 16 ноября 1942 года. Однако красноярский историк-краевед, подполковник авиации Вячеслав Филиппов выяснил, что это произошло на несколько дней раньше:

«Первый прилёт перегоночных самолётов в Красноярск состоялся 11 ноября. Я нашёл архивные документы, подтверждающие эту дату, и даже номера самолётов и фамилии лётчиков».

Также Филиппов рассказал, что для работы на перегоночной трассе из фронтовых авиационных полков отбирали лётчиков, инженеров и техников с боевым опытом. Или отдавали предпочтение тем, кто в довоенное время работал на сибирских авиалиниях «Аэрофлота» в Арктике.

Отбор был строгим. После трёх неудачных попыток взлёта и посадки пилота отчисляли в распоряжение ВВС. Из каждой пятёрки прибывших только один попадал в формируемый полк.



На аэродроме в Красноярске

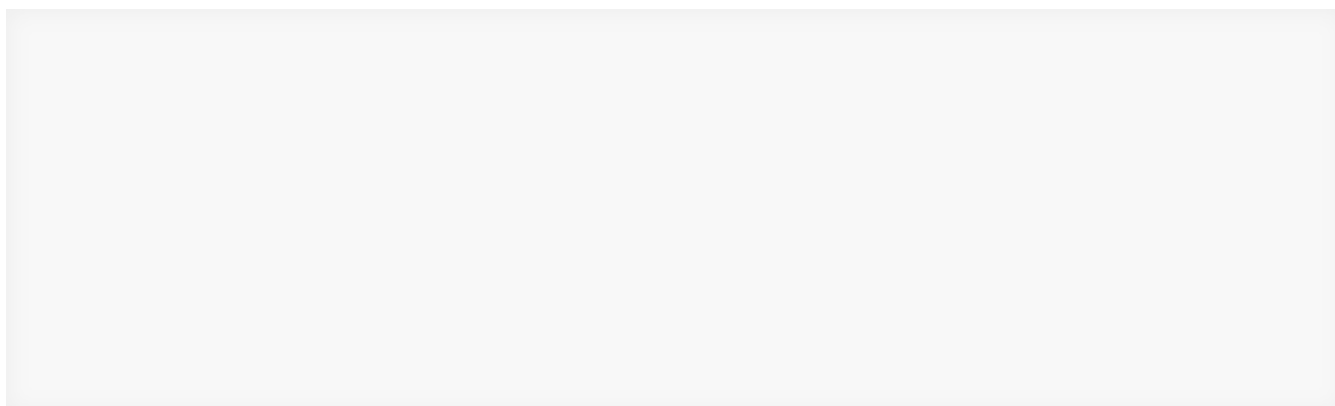
Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перегонялись поодиночке или по два-три, а истребители – группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. За ними клином следовали самолёты-истребители, а замыкал строй бомбардировщик или истребитель командира эскадрильи.



Таким строем самолеты прилетали из США: впереди – лидер-бомбардировщик B-25, в левом и правом пеленге – истребители P-63 «Кингкобра». 1944 год

Маршрут от Фэрбенкса до Красноярска, протяжённостью 6500 километров, разделили на пять отрезков, потому что дальность полёта у истребителей была небольшой. На каждом этапе страховал перегоночный авиаполк.

Американские лётчики вели самолёты от авиазаводов в Фэрбенксе, где их принимали представители советской военной миссии. Дальше советские пилоты перегоняли самолёты через Берингов пролив до Уэлькаля – аэродрома на берегу Анадырского залива. Там подготовка самолётов к вылету была очень трудной. В тридцатиградусные морозы при сильном ветре техники в обычных шинелях и сапогах не один час прогревали моторы. Угля и дров было мало, в условиях болотистой местности Уэлькаля построить землянки было невозможно. Временные жилища делали из обрезков стройматериалов и разрезанных бочек из-под бензина.



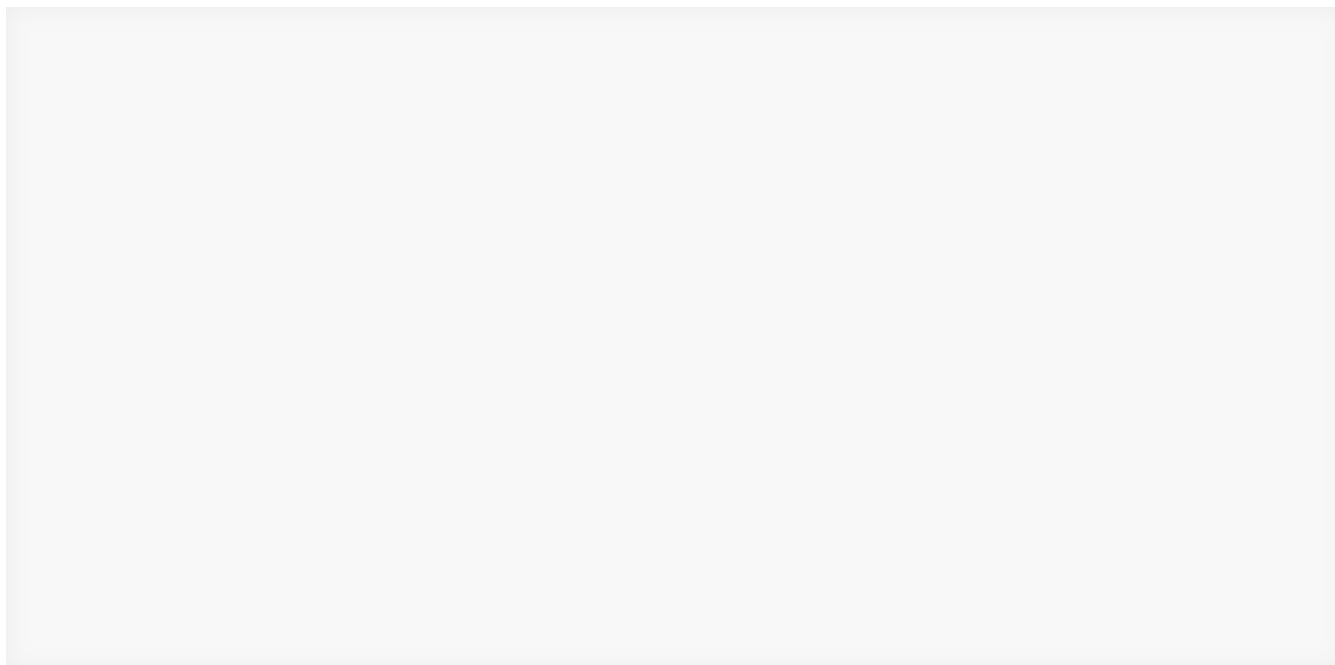


«Кобра», опутанная шлангами с горячим воздухом. Так приходилось прогревать самолеты перед запуском двигателей в условиях сибирских морозов. Один из шлангов через форточку двери вставлен в кабину, поскольку тепло нужно не только мотору, но и летчику. Под днищем фюзеляжа закреплен ПТБ.

Уэлькаля самолёты вели по сложнейшему маршруту – 1400 километров над безлюдной Чукоткой и Колымским хребтом до Сеймчана. Потом были 1167 километров до Якутска. Оттуда до Киренска, а после до Красноярска, где самолёты сдавали на приёмку ВВС Красной армии.

На фронт бомбардировщики доставляли по воздуху, а истребители в частично разобранном виде на железнодорожных платформах.

Перелёты по Красноярской трассе проходили в весьма трудных условиях: во время снегопадов, туманов или морозов, над тайгой или заснеженными и непроходимыми горами. Нередко на большой высоте пилоты летели в кислородных масках и при очень низкой температуре.



От



Аляски до Красноярска перегонная авиадивизия потеряла 115 человек и 81 самолёт. На территории Красноярского края при перегоне и обучении произошло 60 авиакатастроф, погибло 123 лётчика. На красноярском Троицком кладбище создан мемориал, где на плитах выбиты имена всех погибших авиаторов в крае в военные годы. У многих погибших лётчиков нет могил. Судя по архивным данным, часто самолёты сгорали вместе с экипажем.

В конце августа 1945 года штаты прекратили поставку самолётов. В начале 1946 года перегонная трасса Аляска – Сибирь прекратила свою деятельность.

Мемориал в
Аляске

Благодаря
созданию трассы



усовершенствовали оборудование местных аэродромов. А в мирное время они связали города и сёла с центрами и позволили освоить необжитые места Сибири, Якутии и Чукотки. Большинство сибирских авиамаршрутов, по которым летают современники, были изучены и освоены в военные годы.

Другие итоги викторин:

[«Секретное» чудо природы. Итоги викторины Бабра](#)

[Королёв, Решетнёв и Гагарин. Итоги викторины Бабра](#)

Фото: [krsk.aif.ru](#), [cont.ws](#), [topwar.ru](#)

Автор: Валерий Лужный © Babr24.com ИСТОРИЯ, ОБЩЕСТВО, ТРАНСПОРТ, КРАСНОЯРСК 08.05.2026, 18:52 👁 53

URL: <https://babr24.com/?IDE=291728> Bytes: 6849 / 5616 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Красноярском крае и Хакасии:
krasyar.babr@gmail.com

Автор текста: **Валерий Лужный.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)