

## Трасса мужества

В истории Великой Отечественной войны есть подзабытая страница, рассказывающая о событиях поистине мирового значения. Они происходили на территории Сибири и Чукотки в 1942–45 годах.

Люди старшего поколения, конечно же, помнят название уникальной авиационной трассы «Аляска – Сибирь», или сокращённо АлСиб, соединившей американский город Фербенкс на Аляске и Красноярск в Сибири. Она была предназначена для перегонки самолётов, поставлявшихся по ленд-лизу на Западный фронт из Америки. Эта авиационная трасса протяжённостью более шести тысяч километров была проложена в рекордные сроки в диких, необжитых местах Крайнего Севера, Дальнего Востока и Восточной Сибири. Проходила она и по территории Иркутской области.

Мне довелось быть участником строительства Нижнеилимского аэропорта. И я могу с полным основанием утверждать: подвиг сибиряков-строителей по праву сравним с подвигом солдат, защищавших нашу Родину на полях сражений Великой Отечественной войны.

Решение о строительстве трассы было принято Государственным Комитетом Обороны в октябре 1941 года, когда немцы подходили к Москве. Но уже 23 июня 1942 года президент Соединённых Штатов Франклин Рузвельт, проинформированный о ходе строительства воздушного моста, писал Сталину: «Я готов отдать распоряжение американским экипажам, занятым перегонкой самолётов, доставлять Вам самолёты до озера Байкал». На что Сталин ответил: «Учитывая это, Советское правительство уже дало необходимые указания об окончании в ближайший срок проводившихся в Сибири работ по подготовке трассы... Что касается того, силами чьих лётчиков доставлять самолёты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно поручить советским лётчикам». И вот в «ближайший срок», 29 сентября 1942 года, начался перегон самолётов на фронт по трассе от чукотского посёлка Уэлькаль на Зырянку, Оймякон, Якутск, Олёкминск в Якутской АССР и далее – на Киренск, Нижнеилимск в Иркутской области, Красноярск. Далее – на фронт.

Сегодня трудно представить масштабы работы и физические усилия строителей, закончивших трассу по законам военного времени в рекордные сроки. На всём её протяжении только два аэропорта – в Якутске и Красноярске – имели взлётно-посадочные полосы, предназначенные для приёма тяжёлых самолётов. Все остальные были построены заново. В зонах вечной мерзлоты, в непроходимой тайге была создана необходимая материально-техническая база для обслуживания самолётов, радиомаяки, подготовлены кадры радиоспециалистов, базы заправки.

Особенно трудно было строителям аэро-дрома на Чукотке, в зоне вечной мерзлоты, куда строительные материалы доставлялись пароходами. Основанием взлётно-посадочной полосы были деревянные плиты. Они укладывались на ребро, скреплялись гвоздями и засыпались специальной грунтовой смесью. Все работы велись вручную. Люди самоотверженно трудились по 15-18 часов.

Не легче было и нам, сибирякам, в наших малообжитых местах. Я помню, как в середине 1942 года человек в лётной форме обследовал поля Нижнеилимского и Игнатьевского колхозов. Это был Я.М. Подышев, будущий начальник строительства аэропорта, под который Нижнеилимский райисполком выделил 64 га пахотной земли. Остались воспоминания старожилов Н.Голубева, В. Погодаева, М. Макарова: «На планировку полосы выходило более семисот человек. Привлекались учащиеся старших классов, учителя, служащие, колхозники. Всё выполнялось вручную – техники не было. Бугры срезались лопатами, ямы засыпались пескогравием, который подвозили с реки Илим на лошадях. Трамбовка шла вручную...». И так было по всей трассе.

В итоге за короткое время строителями было построено и реконструировано 16 аэродромов, 274 здания и сооружения. Бензин для заправки самолётов доставлялся в Киренск и Якутск через Иркутск по Лене. В Нижнеилимский аэропорт – сначала до пристани Заярск по Ангаре, затем 112 километров на автомашинах «ЗИС-5» треста «Якутсктранс» до села Илимск. А отсюда по реке Илим ещё 110 километров на плотках в бочках.

Но, несмотря на все невероятные трудности, капризы погоды, сложности воздушных маршрутов над

необозримыми таёжными просторами, по АлСибу было переброшено более восьми тысяч самолётов. Среди них – американские истребители Р-39 «Аэрокобра», Р-63 «Кингкобра», бомбардировщики В-25, А-20 «Бостон», транспортные самолёты С-47. Вся эта техника вовремя доставлялась советскими лётчиками на Западный фронт. Самая массовая поставка самолётов пришлась на 1943 год. Так что в нынешнем году мы вправе наравне с героическими победами нашего народа под Сталинградом и на Орловско-Курской дуге отмечать 65-летие массового перегона боевых самолётов по маршруту «Аляска – Сибирь».

Наш долг – добрыми словами вспомнить лётчиков, бортмехаников, штурманов, радистов, всех тех, кто в суровых условиях Сибири на пределе человеческих возможностей выполнил свой долг перед Родиной. Подлинно героической стала история единственной в мировой практике авиационной трассы Аляска – Красноярск. Весь её маршрут отмечен памятниками на местах авиационных катастроф. До сих пор на трассе мужества поисковые отряды находят фрагменты самолётов и останки членов лётных экипажей. Вечная им память!

Однако летопись АлСиба ещё не дописана до конца. Ибо, как сказал командир одного из авиационных полков, обслуживавших трассу, Илья Павлович Мазурук, «этой странице войны ещё не воздано должное, и она ждёт своих исследователей и летописцев». Советское правительство в своё время по достоинству оценило подвиг тружеников перегоночной авиадивизии, наградив орденами Ленина и Трудового Красного Знамени более трёхсот лётчиков и строителей. Возведённые в те далёкие годы аэродромы уже в мирное время позволили связать города и сёла с центрами, освоить необжитые места Сибири, Якутии и Чукотки. Аэродромы эти продолжают служить и по сей день. А подвиг строителей и пилотов, выполнивших столь тяжёлую и необходимую для Победы работу, навсегда останется в памяти благодарных потомков.

Т.И. ВЛАДИМИРОВ, ветеран Великой Отечественной войны, подполковник в отставке, участник строительства Нижнеилимского аэродрома

Автор: Артур Скальский © Восточно-Сибирская правда ИСТОРИЯ, ИРКУТСК 👁 3139 02.09.2008, 14:22 📄 174  
URL: <https://babr24.com/?ADE=47269> Bytes: 6024 / 6009 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

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

*Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:*  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto: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: equatoria@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](#)