**Красноярская страница войны**

**(Красноярская воздушная трасса, Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль)**

Одной из ярких страниц истории Великой Отечественной войны является деятельность Красноярской воздушной трассы Гражданского воздушного флота. С 15 июня 1943 г. – Воздушной трассы Красноярск-Уэлькаль авиации дальнего действия Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Сегодня всему миру трасса больше известна как перегоночная трасса «Аляска – Сибирь» или Алсиб.

В начальный период войны Советский Союз ощущал острую нехватку вооружения, производственной техники, продовольствия и стратегических материалов. И для Советского Союза имело большое значение заключенное осенью 1941 года соглашение, по которому США обязались поставлять в СССР все необходимое (частично - на возмездной основе). 11 июня 1942 года Советский Союз и Соединенные Штаты подписали соглашение о безвозмездных поставках по ленд-лизу. В программу этих поставок вошли также союзники США Великобритания и Канада.

Одним из путей доставки в Советский Союз американских самолетов стала Красноярская воздушная трасса - воздушный путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Якутии и ряда сибирских регионов.

Были реконструированы аэродромы в Якутске, Красноярске и Киренске, строились новые в Уэлькале и Марково на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные в Олекминске, Витиме, Теплом Ключе (Хандыге), Оймяконе, Омолоне, Зырянке. Вдоль трассы были оборудованы узлы связи, радионавигаторы, метеорологические станции. Уточнялись полетные карты.

Сроки строительства, продиктованные нуждами фронта, были крайне напряженные. Строительство аэродромов южнее Якутска вели, в основном, вольнонаемные работники из гражданского населения, а севернее и восточнее Якутска – трест Дальстрой НКВД, использующий труд заключенных.

В небывало короткие сроки – менее чем за год – была построена авиалиния протяженностью около пяти тысяч километров. Строительство аэродромов перегоночной трассы продолжалось вплоть до ее закрытия. В СССР было построено 17 аэродромов, в США и Канаде – 15. Алсиб стал крупнейшим проектом советско-американского сотрудничества.

Формирование Управления и частей Красноярской воздушной трассы, которым предстояло доставлять самолеты из Соединенных Штатов в Советский Союз, началось в августе 1942 года в городе Иваново, расположенном вблизи линии фронта, имевшем относительно неплохие аэродромы и инфраструктуру тренировочной базы ВВС. Было сформировано пять перегоночных авиаполков с базированием в Фербенксе (Аляска, США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске и Киренске. Для наземного обеспечения перегонки самолетов создавались авиационные базы с дислокацией в Уэлькале, Марково, Сеймчане, Оймяконе, Якутске, Олекминске и Киренске. Административным центром перегоночной трассы был выбран Якутск, расположенный примерно посредине трассы. По штату трасса насчитывала около трех тысяч человек личного состава.

Постановлением ГКО от 3 августа 1942 года начальником Красноярской воздушной трассы был назначен Герой Советского Союза полковник И.П. Мазурук.

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 самолетами – к местам постоянного базирования. 1-й полк для ускорения транспортировки перевезли самолетами Ли-2 из Иваново на авиабазу Ледд-Фильд близ Фербенкса.

 Перегонка самолетов по трассе началась в октябре 1942 года. Первые американские самолеты произвели посадку в Красноярске 11 ноября 1942 года.

Красноярск был конечным пунктом трассы для перегонщиков дивизии Мазурука. Но на этом перегон не заканчивался. В Красноярске самолеты сдавали Военной приемке ВВС Красной Армии. Из Красноярска на фронтовые аэродромы самолеты доставлялись по воздуху личным составом 45-го запасного (с июня 1943 г. – 9-го перегоночного) авиационного полка и летчиками маршевых авиаполков, прошедших переучивание в Красноярске, а также на железнодорожных платформах.

За время войны по трассе было доставлено около 8 тысяч крылатых машин, десятки тонн грузов, 307 тонн почты, а также ряд международных пассажиров. Героическая работа авиаторов на трассе получила высокую оценку Верховного Главнокомандования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1944 года за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолетов 1-я перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а 551 человек личного состава удостоен боевых орденов и медалей.

Не обошлось без потерь. За время работы перегоночной трассы произошло 279 лётных происшествий: 131 поломка, 60 вынужденных посадок, 49 аварий, 39 катастроф, в которых погибло 114 человек. Случались катастрофы также при перегонке из Красноярска на фронт. Поисковая работа на местах летных происшествий ведется до настоящего времени.

В сентябре 1945 года, в связи с окончанием войны, поставка самолетов из США прекратилась и началось поэтапное расформирование структур перегоночной трассы. В начале 1946 года Воздушная трасса Красноярск-Уэлькаль прекратила свою деятельность.

Функционирование перегоночной трассы обеспечивалось самоотверженным трудом не только советских летчиков-перегонщиков, но и сибирских железнодорожников и сотрудников транспортных военных комендатур, доставлявших американские самолеты на фронт по Трассибу, наземного персонала и работников тыла, обеспечивавших строительство аэродромов, работу авиатрассы и транспортировку по ней авиатехники, дипломатических и военных грузов, а также руководителей АлСиба, организовавших создание трассы и ее бесперебойное функционирование в чрезвычайно сложных условиях.

Источники:

Филиппов, В. В. 75 лет со времени начала работы воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль (Алсиб, «Аляска-Сибирь»), по которой перегонялись из США в СССР по договору Ленд-лиза боевые и транспортные самолеты / В. В. Филиппов // Край наш Красноярский : календарь знаменательных и памятных дат на 2017 год / Гос. универс. науч. б-ка Краснояр. края. – Красноярск : ГУНБ, 2016. – С. 189-192.

Крылов С. В. Воздушная трасса Аляска – Сибирь – фронт.// Военно-исторический журнал. – 2003. - № 1. – 47-57 с.

Орлов, Д. К. От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска – Сибирь / Даль Орлов, Константин Орлов, Вячеслав Филиппов. – Красноярск : Поликор, 2015. – 238 с.

Красноярск – Берлин, 1941-1945 : [историко-публицистическое краеведческое издание, посвященное 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне / автор концепции и редактор-составитель Т. Н. Елинская ; исследователи и авторы очерков А. Г. Елисеенко, А. В. Мармышев, А. В. Толмачева [и др.] ; предисловие Л. В. Кузнецова. – Красноярск : Поликор, 2010. – 445, [2] с.

Воздушная трасса «Красноярск – Уэлькаль» («Аляска-Сибирь»): вчера, сегодня, завтра... : материалы научно-практической конференции / [ред.-сост. О. Л. Подборская]. – Красноярск, 2007. – 121 с.

Аляска – Сибирь: Над тундрой и тайгой = Alaska - Siberia: Over the tundra and taiga / [сост. и авт. текста И. Е. Негенбля ; пер. на англ. У. И. Аржаковой]. – Якутск : Бичик, 2005. – 111 с.

Статья о поиске погибших летчиков: <https://www.rgo.ru/ru/article/naydeny-rodstvenniki-pilota-aerokobry-pogibshego-pod-krasnoyarskom-v-gody-voyny>