

ПОДВИГ ТРУЖЕНИКОВ ТЫЛА ПЕРЕГОННОЙ ТРАССЫ «АЛЯСКА – СИБИРЬ»

© 2022

Иванченко В.Н.

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова (г. Санкт-Петербург, Российская Федерация)

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны народ нашей страны встал на защиту своего Отечества. Была проведена мобилизация всех ресурсов страны для отпора врагу. Статья посвящена труженикам тыла, которым в суровые годы войны пришлось выполнять задание особой сложности и важности по налаживанию поставок боевых самолетов по ленд-лизу из США в Советский Союз. Трасса прокладывалась по более короткому пути через Аляску, Чукотку, Восточную Сибирь до Красноярска и далее на фронт, где требовались истребители и бомбардировщики, в которых крайне нуждалась Красная Армия, особенно в начальный период войны. В суровых климатических и природных условиях, труднодоступной безлюдной местности, куда затруднена доставка техники и строительных материалов, авиаспециалисты и местные жители сумели за короткий срок построить аэродромы, на строительство которых в мирные годы потребовалось бы 5 лет. Пилоты перегонной трассы «Аляска – Сибирь», проявляя мужество и героизм, в экстремальных условиях совершали полеты, осваивали новую технику, устранили неполадки американских самолетов, мало приспособленных для работы в условиях низких температур. Летный состав, авиаспециалисты и местные жители делали все, чтобы помочь фронту и одержать победу над фашизмом.

Ключевые слова: боевые самолеты; ленд-лиз; перегонная трасса «Аляска – Сибирь»; суровые климатические условия; пилоты перегонной трассы; истребители; бомбардировщики; авиаспециалисты; аэродромы; полеты; труженики тыла.

THE FEAT OF THE HOME FRONT WORKERS OF THE «ALASKA – SIBERIA» FERRY ROUTE

© 2022

Ivanchenko V.N.

Saint Petersburg State University of Civil Aviation named in honor of Air Chief Marshal A.A. Novikov
(Saint Petersburg, Russian Federation)

Abstract. During the Great Patriotic War, the entire Soviet people stood up to defend their homeland. All the resources of the country were mobilized to repulse the enemy. The paper is devoted to home front workers who during the Great Patriotic War carried out an important task of the State Defense Committee to arrange the supply of combat aircraft under lend-lease from the United States to the Soviet Union along a shorter route through Alaska, Chukotka, Eastern Siberia to Krasnoyarsk and further to the front, where fighters and bombers were needed, which the Red Army badly needed, especially in the initial period of the war. In harsh climatic and natural conditions, inaccessible deserted areas, where delivery of equipment and building materials was difficult, aviation specialists and local residents managed to build airfields in a short time, the construction of which would have taken 5 years in peaceful time. The pilots of the Alaska-Siberia ferry route, showing courage and heroism, made flights in extreme conditions, mastered new equipment and eliminated malfunctions of American aircraft, poorly adapted to work in low temperatures. The flight crew, aviation specialists and local residents did everything to help the front and defeat fascism.

Keywords: combat aircraft; lend-lease; Alaska-Siberia ferry route; harsh climatic conditions; ferry route pilots; fighters; bombers; aviation specialists; airfields; flights; home front workers.

В 2022 году исполняется 80 лет начала поставок самолетов из США в СССР по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. В настоящее время тема Великой Отечественной войны является как никогда актуальной, так как Запад пытается принизить вклад СССР в разгром фашизма. Предпринимаются попытки извратить исторические факты, отнять победу нашего народа над фашистской Германией. Поэтому необходимо сохранять историческую память, помнить о подвиге и мужестве нашего многонационального народа как на фронте, так и в тылу, способность мобилизовать все силы для отпора врагу. Статья посвящена созданию и функционированию трассы «Аляска – Сибирь», по которой советские пилоты в годы Великой Отечественной войны доставляли самолеты по ленд-лизу из США в СССР, подвигу тружеников тыла и мужеству пилотов, сумевших в тяжелейших условиях выполнить постав-

ленную перед ними задачу и помочь фронту. Важно отметить, что во время второй мировой войны две сверхдержавы – СССР и США – вместе боролись против фашистской Германии, лидеры стран смогли договориться о поставках в Советский Союз из США самолетов, техники, продовольствия, так необходимых нашей стране в начальный период войны.

Надо иметь в виду, что строительство трассы и перегон самолетов осуществлялись в условиях повышенной секретности. Только в период перестройки начали открывать архивы, появились публикации, касающиеся нашего исторического прошлого, в том числе статьи и очерки, посвященные воздушной трассе «Аляска – Сибирь». Можно выделить ряд авторов, в работах которых представлены различные аспекты этой темы. И.Е. Негенбля [1; 2] в своих публикациях уделяет внимание непростым дипломатическим переговорам между СССР и США о постав-

ках самолетов по ленд-лизу, процессу строительства аэродромов, приводит биографии людей, принимавших участие в работе трассы, сделана попытка комплексного подхода к строительству и функционированию трассы; В.В. Филиппов с соавт. [3–5] подробно описывает деятельность авиационных групп и полков Гражданского воздушного флота в годы Великой Отечественной войны, приводит биографии пилотов-красноярцев, перегонявших самолеты по легендарному маршруту; В.А. Борисов [6] рассматривает в общем виде историю авиатрассы «Аляска – Сибирь». В.Р. Котельников [7] исследует аспекты проблемы, касающиеся поставок по ленд-лизу в СССР самолетов и приспособлению их к специфическим условиям, доработкам и переделкам. Особую ценность имеют воспоминания непосредственных участников событий: В.С. Молокова [8], полярного летчика, начальника ГУ ГВФ, которому было поручено проверять ход строительства трассы; И.П. Мазурука, назначенного начальником Красноярской трассы, непосредственно выполнявшего полеты по перегонке самолетов [9; 10]. Интерес представляет публикация К.Ю. Липатовой, в которой представлена деятельность Красноярского аэропорта в период действия перегонной трассы [11]; С.И. Федорова – о помощи местных властей по сооружению запасного аэродрома и обеспечению его работы [12].

Целью исследования является героизм и мужество людей в тылу, их самоотверженный труд в тяжелейших климатических условиях при сооружении аэродромов и перегонке самолетов по сложной трассе, которые работали с напряжением сил, жертвуя собой, во имя победы над врагом. В статье сделана попытка обобщить данные, опубликованные в последнее время, и показать ежедневный напряженный труд людей, принимавших участие в строительстве и бесперебойном функционировании трассы «Аляска – Сибирь», от изысканий площадок для аэропортов и их оснащения, до непосредственных исполнителей правительственного задания – летчикам, перегонявшим самолеты из США в СССР, для обеспечения фронта во имя Победы.

Важным условием победы СССР в Великой Отечественной войне было единство народа в защите своего Отечества, подчинение тыла нуждам фронта. 22 июня 1941 г. Германия без объявления войны, нарушив договор о ненападении от 23 августа 1939 г., напала на СССР. Были нанесены удары с воздуха по аэродромам, железнодорожным коммуникациям и другим стратегическим объектам на глубину 250–300 км. Началась Великая Отечественная война, где советско-германский фронт стал основным во Второй мировой войне.

Над нашей Родиной нависла смертельная опасность. В первые дни войны советские войска потеряли значительную часть самолетов, были нанесены удары по 66 аэродромам, где базировались три четверти боевых самолетов. Красная Армия вынуждена была отступать. Немецко-фашистские захватчики вывели из строя железнодорожные коммуникации, металлургические заводы, шахты, предприятия оборонной промышленности. Руководством страны были приняты неотложные меры по мобилизации всех сил страны на отпор врагу, перестройке народного хозяйства на военный лад. В соответствии с Постановлением ГКО «О мерах выработке военно-хозяйст-

венного плана обеспечения обороны страны» от 4 июля 1941 г. предполагалось в короткий срок наладить производство на новом месте предприятий, эвакуированных с западных территорий СССР на восток страны, чтобы дать фронту достаточное количество боевой техники, вооружения и боеприпасов, что должно значительно повысить боеспособность Советских Вооруженных Сил [13, с. 30].

Проводилась также перестройка работы гражданского воздушного флота на военный лад. 23 июня 1941 г. СНК СССР принял «Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота на военное время». С этого момента ГВФ находился в оперативном подчинении у Наркомата обороны, при этом у Главного управления ГВФ остались его отраслевые функции. Возглавлял ГУ ГВФ пилот полярной авиации, Герой Советского Союза, который принимал участие в спасении челюскинцев, В.С. Молоков.

Во Вторую мировую войну оказалось втянуто большинство стран, в том числе и великие державы. Усилия советского правительства во внешнеполитической деятельности были направлены на создание антигитлеровской коалиции. Уже летом 1941 г. были подписаны соглашения с правительствами Великобритании, Чехословакии и Польши о совместных действиях против Германии. Великобритания заявила о готовности оказывать помощь СССР и поставлять необходимое вооружение и технику. Затем США также заявили о поставке вооружений в СССР, снятии ограничений, которые были наложены законом о нейтралитете.

С 29 сентября по 1 октября 1941 года в Москве встречались представители от СССР, Англии и США. По итогам конференции был подписан протокол о поставках вооружения и авиатехники в Советский Союз. Ранее 11 марта 1941 года Конгрессом США был принят «Закон по обеспечению защиты Соединенных Штатов». Закон предусматривал оказание помощи в виде вооружения, продовольствия, техники тем странам, борьба которых против фашизма признавалась важной для защиты безопасности США. Надо иметь в виду, что помощь предоставлялась не безвозмездно. После окончания войны надлежало вернуть технику, которую можно было использовать в мирное время. Оплата ее производилась за счет предоставления долгосрочных кредитов. На утраченное вооружение и технику это не распространялось. Таким образом, между США, Великобританией и Советским Союзом были подписаны специальные протоколы по поставкам на основе ленд-лиза [14, с. 31]. Было создано шесть комиссий, которые определяли количество и номенклатуру поставок. Одной из шести была авиационная комиссия.

В начальный период поставки по ленд-лизу происходили достаточно сложно. По различным причинам не выдерживались сроки поставок: не предоставлялось достаточное количество теплоходов, не всегда была укомплектована техника, отсутствовали запчасти, иногда Военное и Морское ведомства США срывали поставки. Все эти вопросы необходимо было решать в оперативном порядке и в короткие сроки. Надо отметить, что до 30 октября 1941 года поставки из США в СССР техники производились за наличный расчет по торговому соглашению. К этому времени уже было получено из США 59 истребите-

лей, так как были разморожены советские счета в банках США и прекращено действие «закона о нейтралитете» в отношении СССР [7, с. 10].

Доставка авиационной техники по ленд-лизу в Советский Союз осуществлялась тремя маршрутами. По одному из них в течение двух месяцев самолеты доставлялись морским путем из США в Ирак в разобранном виде и через Иран железнодорожным путем достигали СССР. Часть самолетов собирали в Ираке, откуда они летели самостоятельно.

Второй путь доставки самолетов был проложен от портов Соединенных Штатов Америки и Великобритании до Мурманска и Архангельска. Но Северный маршрут был крайне опасным и рискованным, так как после победы Красной армии под Москвой фашистская Германия бросила против конвоев авиацию и морской флот, потери были значительные. Так случилось с конвоем PQ-17, когда вместе с грузом было потоплено 210 бомбардировщиков из 297 перевозимых [15, с. 75].

Были сделаны попытки доставки самолетов из Англии по северной трассе через Швецию. Необходимо было найти более надежный путь доставки боевой техники. 9 октября 1941 года Государственным Комитетом обороны было принято постановление, в соответствии с которым ГУ ГВФ необходимо было в сжатые сроки осуществить комплекс мероприятий по изысканию площадок для строительства аэродромов, инфраструктуры, оснащению протяженной воздушной трассы для перегонки самолетов из США через Аляску, Сибирь в Красноярск и далее – на фронт. Работы проводились в строгой секретности. И в это же самое время велись дипломатические переговоры с американской стороной о перегоне самолетов по новой трассе, согласовывались детали. США предлагали, чтобы американские пилоты перегоняли самолеты по территории Сибири, но советской стороной это предложение было отклонено [1, с. 21]. Стояла важная задача – в самые короткие сроки наладить ритмичную бесперебойную поставку самолетов. США обязались поставлять Советскому Союзу: истребители, средние бомбардировщики, транспортные самолеты. Необходимо было построить аэродромы, взлетно-посадочные полосы, обеспечить работу необходимых служб.

Начальник ГУ ГВФ В.С. Молоков вылетел на Восток страны вместе с авиаспециалистами, чтобы на месте провести изыскательские работы, найти площадки, пригодные для строительства новых аэродромов. В.С. Молоков, опытный полярный летчик, понимал, сколь ответственная задача возложена на него. Протяженность трассы составляла 6450 км. Проходить она должна была через районы со сложными климатическими условиями, низкими температурами зимой и густыми туманами в летний период. Плотность населения в этих местах была небольшая, рельеф местности неоднородный: тундра, тайга, горные хребты, реки. Необходимо также было учитывать возможность доставки топлива из США, которое осуществлялось по Северному морскому пути, а затем по рекам Анадырь, Колыма, Лена и другим.

Правительство установило срок: за четыре месяца закончить изыскания по прокладке нового воздушного моста. Поиск участков приходилось вести с воздуха. В сложных условиях, пролетев не одну ты-

сячу километров над тайгой, не имея точных прогнозов погоды, порой и радиосвязи, пилоты выполняли работу по поиску удобных мест размещения взлетно-посадочных полос. Иногда члены экспедиции спускались на парашютах, чтобы найти твердую площадку для посадки самолета и выбрать место для строительства аэродрома. Трудности были не только с поиском удобных площадок для строительства аэродромов, но и с доставкой строительных материалов. Их транспортировка осуществлялась на пароходах, в труднодоступные места – по воздуху. Крупногабаритная техника доставлялась в разобранном виде. Нелегко приходилось и специалистам, которые строили аэродромы. Условия проживания были суровые: жили в землянках, удобства примитивные. Однако они самоотверженно трудились, не прерывая работу даже в ночное время. Фронт очень нуждался в самолетах, это придавало людям силы, они понимали важность задачи, поставленной перед ними [16, с. 21–22].

Изыскатели высаживались в безлюдной местности, зимой при температурах, доходивших до -60°C , где не было радиосвязи. Строительные работы выполняли организации ГВФ, наркомата обороны и Дальстроя НКВД. Работа велась в тесном контакте с партийными и хозяйственными органами Якутска, Магадана, Анадыря, Киренска, Красноярска, Иркутска [17, с. 25]. В районе Якутска аэродромы строили работники из гражданского населения, использовался также труд заключенных. Важно отметить неоценимую помощь местного населения. После ухода на фронт мужчин там оставались только женщины, дети и старики. Более ста человек приходило каждый день строить аэродромы [3, с. 13].

Один из засекреченных запасных аэродромов находился в 50 км восточнее Якутска, так как в зимнее время из-за частых густых туманов аэропорт Якутска выходил из строя. В постановлении № 14 СНК Якутской АССР от 4 ноября 1942 года «Об организации Запасного аэродрома на озере Тунгюлю Мегино-Кангаласского района» говорилось, что необходимо в срок до 6 ноября найти площадку для посадки самолетов, обеспечить аэропорт рабочей силой, транспортом и всем необходимым. На аэродроме работали десять девушек, которые обеспечивали работу трассы, им приходилось работать на тракторах. Самолеты садились на лед. На запасном аэродроме всегда были наготове бочки с топливом, рабочие быстро расчищали взлетную полосу от снега. В темное время суток рабочие жгли сигнальные костры. В местной школе было выделено специальное помещение для отдыха летчиков, дежурили кухарки [12, с. 47].

Трасса была подготовлена и оборудована в рекордно короткий срок – за десять месяцев, к 1 октября 1942 года построены 16 аэродромов, из них 5 базовых – в Якутске, Красноярске, Киренске, Сеймчане и Уэлькале, 5 запасных – в Алдане, Олекминске, Оймяконе, Берелехе, Марково [18, с. 53]. Кроме того, на случай сложных метеоусловий готовились аэродромы в Бодайбо, Витиме, Усть-Мае, Теплом Ключе, Омолоне, Зырянке, Анадыре. Для обеспечения работы аэропортов создавались радио- и метеостанции, куда направлялись опытные специалисты. Они доставлялись к месту будущей работы на самолете, сами строили жилье и станцию, где предстояло работать [8, с. 48].

В августе 1942 года приступили к формированию первой перегоночной авиационной дивизии ГВФ, которое проходило в Иваново. С фронта были откомандированы опытные летчики и штурманы, уже воевавшие на американских самолетах, которые поставались по северному и южному направлениям. Кроме того, для работы на трассе направлялся также летный состав из территориальных управлений и авиагрупп ГВФ, Управления полярной авиации Главного Управления Северного морского пути. Пилоты изучали американские истребители и бомбардировщики, совершали тренировочные полеты. Всего было переучено 619 летчиков, 363 инженера и техника на 10 типов самолетов [19, с. 70]. Полковник, полярный летчик, Герой Советского Союза И.П. Мазурук был назначен начальником Управления Красноярской воздушной трассы.

Было сформировано пять перегоночных авиаполков для эстафетной перегонки самолетов. Каждый авиаполк летал на своем участке. Они базировались в Фербенксе (США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске, Киренске, Красноярске. Семь авиабаз обеспечивали наземное обслуживание. Транспортный авиаполк из 28 экипажей обеспечивал доставку экипажей, почту, грузов. Личный состав трассы составлял 681 человек. Это были пилоты, штурманы, бортрадисты, технический состав, средний возраст которых составлял 25–35 лет [20].

Вся трасса была разделена на пять участков. Полет по каждому участку трассы имел свои особенности. Приходилось лететь над лесами Аляски, Беринговым проливом, безлюдной тундрой, высокогорными хребтами, на больших высотах летали в кислородных масках. Кроме того, маршрут проходил через полюс холода, где зимой были очень низкие температуры. Каждый авиаполк перегонял самолеты на соседний участок, передавал их другому полку. Затем летчики возвращались на место своего базирования транспортными самолетами. В Фербенксе располагалась советская военная миссия, где осуществлялась приемка самолетов. Сюда их доставляли американские летчики. После приемки самолеты перегоняли советские пилоты. Истребители перегонялись группами во главе с лидером-бомбардировщиком [6, с. 11]. Остальные самолеты летели самостоятельно. Красноярск стал конечным пунктом для трассы, где происходила сдача и прием перегоняемых самолетов. Техническая служба и аэропорт в целом работали с большим напряжением. Из-за недостатка технического состава при большом скоплении самолетов одновременно на каждого техника и механика приходилось по 15 самолетов. Вследствие большого пройденного пути накапливалось множество дефектов, которые необходимо было устранить силами специалистов аэропорта. И хотя штата не хватало, случаев несвоевременной отправки самолетов не было. За годы войны Красноярский аэропорт не допустил ни одного происшествия по своей вине [11, с. 14–15]. Бомбардировщики летели на фронт своим ходом, а истребители частично по воздуху и часть отправлялась в разобранном виде по железной дороге.

Первая группа американских самолетов была перегнана из Фербенкса на нашу территорию (Уэлькаль) 6 октября 1942 года. Однако этот перегон оказался очень тяжелым. Первую группу самолетов, сев-

шую на аэродроме Зырянка в количестве 12 самолетов Р-39 под руководством полковника И.П. Мазурука, инженерно-технический состав готовил к вылету 10 дней, но самолеты так и не вылетели: морозы стояли до -50°C , отсутствовали средства подогрева, замерзли тормоза, не убирались шасси, отказывало давление бензина и масла в системе. Только после замены гидросмеси и бесконечного прогрева дальнейший перелет смог продолжиться. В итоге самолеты прибыли на конечный пункт в Красноярск только 11 ноября [4, с. 358].

В трудных условиях работал технический персонал аэродромов. Приходилось ремонтировать и готовить самолеты к вылету на открытом воздухе, порой обмораживаясь в зимнее время. Придумывали различные приспособления для ремонтных работ, моторы разогревали в течение нескольких часов при помощи железных печек, которые топились дровами [21].

В процессе начавшейся в октябре 1942 года перегонки американских самолетов летчики столкнулись с тем, что все документы, регламентирующие летную деятельность, надписи на приборной доске, были выполнены на английском языке. Приходилось наклеивать надписи-переводы, использовать переводные таблицы, осваивать технику пилотирования на американских самолетах. В процессе эксплуатации новой авиатехники были выявлены существенные недостатки: при низких температурах наблюдалось обледенение самолета, застывание масла, лопающаяся резина, не срабатывала тормозная система. Было принято решение направить на завод-изготовитель в США рецептуру морозостойкой резины.

Серьезный дефект был обнаружен на истребителях «Аэрокобра» при полетах на передовой. Об этом были информированы США, но они исправлять ничего не собирались. Решено было отправить в Соединенные Штаты летчика-испытателя А. Кочеткова. В присутствии специалистов фирмы он совершил полет. При этом было наглядно доказано, что при выполнении фигур высшего пилотажа происходит деформация корпуса, летать на самолете небезопасно. Из неуправляемого самолета летчик выпрыгнул с парашютом. В дальнейшем дефект конструкции был устранен [9, с. 21].

Советские пилоты быстро осваивали новую технику. Летный состав трассы с большой ответственностью выполнял порученные им задания в экстремальных условиях. Большинство самолетов, перегоняемых из США, не обогревались. Поэтому многочасовой полет с обмерзшими стеклами, иногда без видимых ориентиров, был большим испытанием. В летнее время были другие трудности. Частым явлением была плотная облачность, лесные пожары, дым от которых распространялся на большие расстояния, быстрое изменение метеоусловий на протяженной трассе. Пилотам приходилось выполнять полеты слепым методом. Поэтому необходимо было обладать большим мастерством и техникой пилотирования.

Приходилось осваивать особые условия организации массовых перелетов групп боевых и транспортных самолетов в северных широтах. Сложность состояла в том, что в этих местах в зимние месяцы светлое время суток примерно было равно времени перелета определенного участка. Поэтому при ухудшении погоды на середине маршрута возможность

возвращения на аэродром вылета исключалась. Аэродромы посадки зачастую были подвержены неожиданному резкому ухудшению погоды.

Полеты проходили над тайгой в безлюдной местности, работа метеослужб была несовершенна.

В случае вынужденной посадки или аварии выжить практически было невозможно. Поэтому пилоты летали без парашютов. Летчики трассы вспоминают случай, когда через 34 дня удалось спасти летчика Дьякова и вывезти его на оленьих упряжках. Это скорее исключение из правил и большая удача. Спустя много лет поисковые отряды находили останки пилотов, фрагменты самолетов, потерпевших аварии или совершивших вынужденные посадки [10, с. 58].

Тем не менее считается, что аварийность на советском участке перегонной трассы была небольшой. Произошло 270 летных происшествий, из них 39 катастроф, 49 аварий, 131 поломка и 60 вынужденных посадок. Погибло 114 человек [6, с. 14].

За время действия трассы с октября 1942 г. по конец 1945 г. из США перегнали 8094 самолета. В Красноярске было сдано 7079 самолетов, остальные сдавались в Москве и других городах Сибири и Дальнего Востока [5, с. 114]. Надо иметь в виду, что в 1944–1945 годах советская авиапромышленность выпускала уже до 40 тыс. самолетов в год. Тем не менее поставки по ленд-лизу американских бомбардировщиков и истребителей в 1942–1943 годах оказали существенную помощь нашей авиации на фронтах [22, с. 248].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1944 года 1-я перегонная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а 551 человек награжден боевыми орденами и медалями [2].

К концу 1945 года перегонная трасса «Аляска – Сибирь» перестала существовать. Опыт эксплуатации трассы, пролежавший по труднодоступным районам Сибири и Чукотки, был использован в гражданской авиации при расширении географии полетов и освоении новых маршрутов в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Интерес к истории перегонной трассы «Аляска – Сибирь» не ослабевает и в настоящее время: проводятся научные конференции, совершаются исторические перелеты, открываются мемориальные доски. Поисковики находят новые сведения о воздушной трассе, неизвестных героях. В период с 27 июля по 13 сентября 2021 года состоялась экспедиция Русского географического общества и Министерства обороны России по аэродромам легендарной трассы [23]. В ходе экспедиции были найдены уникальные документы, связанные со строительством трассы, проектные разработки, геологическое обоснование. Выявлены постройки военного времени, представляющие большой исторический интерес. Удалось обнаружить фрагмент отечественного истребителя и американский транспортный самолет «Дуглас», которые возможно использовать как музейные экспонаты. Проведен сбор информации по погибшим самолетам [24].

На основе проведенных исследований предлагается оживить легендарную трассу, провести реконструкцию аэропортов, возродить взаимодействие между отдельными районами, объединить страну в широтном отношении. Российское географическое

общество внесло предложение о создании геоинформационной системы по наследию перегонной трассы и передвижной выставки, посвященной истории создания и эксплуатации героического воздушного коридора. Поисковые работы, изучение исторического наследия продолжаются. Все эти усилия направлены на сохранение нашей исторической памяти о людях, которые совершали трудовой подвиг, ежедневно приближая победу в Великой Отечественной войне. Важно иметь в виду, что все они не имели звания ветерана войны, так как они работали в тылу, обслуживая секретную трассу. Об этих событиях и людях должно знать молодое поколение.

Список литературы:

1. Негенбля И.Е. Аляска – Сибирь. Трасса мужества. Якутск: Якутский край, 2000. 264 с.
2. Негенбля И.Е. 75 лет легендарной перегонной трассы «Аляска – Сибирь». История [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия). <https://mintrans.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2742392>.
3. Филиппов В.В., Негенбля И.Е. Книга памяти Красноярской воздушной трассы, 1942–1945. Красноярск: Поликор, 2016. 416 с.
4. Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Рязань, 2020. 400 с.
5. Орлов Д.К., Орлов К.В., Филиппов В.В. От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска – Сибирь. Красноярск: Поликор, 2015. 240 с.
6. Борисов В.А. История легендарной авиатрассы «Аляска – Сибирь – фронт» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2015. № 2. С. 7–16.
7. Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз. М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2015. 368 с.
8. Молоков В.С. Родное небо. Изд. 2-е. М.: Военное изд-во, 1987. 126 с.
9. Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой: Полярная авиация СССР. М.: Мысль, 1991. 317 с.
10. Мазурук И.П. Воздушный мост Аляска – Сибирь // Полярный круг 1978 / сост. Н.Я. Болотников. М.: Мысль, 1978. С. 51–60.
11. Липатова К.Ю. Красноярский аэропорт в годы Великой Отечественной войны // Красноярская воздушная трасса Аляска – Сибирь: мат-лы науч.-практ. конф. (4 декабря 2015 года, Красноярск) / сост. В.В. Филиппов. Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2016. С. 10–16.
12. Федоров С.И. Трасса Аляска – Сибирь. Запасной аэродром с. Тюнгулю в памяти местного населения // Молодой ученый. 2015. № 17.1 (97). С. 47–49.
13. Комаров Н.Я. Государственный комитет обороны постановляет...: Документы. Воспоминания. Комментарии. М.: Воениздат, 1990. 429 с.
14. Тюрина Е.А. «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 – март 1945 гг. // Исторический архив. 2013. № 5. С. 31–55.
15. Ирвинг Д. Разгром конвоя RQ-17 / пер. с англ. И. Разумного и З. Орловой; под ред. Н.Г. Кузнецова. М.: Воениздат, 1971. 392 с.
16. Соболев Д.А. Хроника советской гражданской авиации. 1941–1960 гг. М.: Фонд «Русские Витязи», 2020. 352 с.
17. Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. Статьи, воспоминания, документы /

под ред. Б.П. Бугаева. М.: Воздушный транспорт, 1985. 376 с.

18. Панин-Павлов А.Н., Панина-Павлова Л.М. Секретная трасса Алсиб (Аляска – Сибирь): история подвига (1941–1945 гг.): монография. 2-е изд., доп. Чебоксары: ЧКИ РУК, 2015. 104 с.

19. Гражданская авиация СССР в суровые годы войны. М.: РИО МИИГА, 1990. 443 с.

20. Перегон самолетов по воздушной трассе Аляска – Сибирь [Электронный ресурс] // Энциклопедия Красноярского края. <http://my.krskstate.ru/docs/greatwar/peregonsamolyetov-po-vozdushnoy-trasse-alyaska-sibir>.

21. Скоморохов Р. «АлСиБ»: десять тысяч километров мужества. К 75-летию трассы «Аляска – Сибирь» [Электронный ресурс] // <https://topwar.ru/119723-alsib-desyat>

tysyach-kilometrov-muzhestva-k-75-letiyu-trassy-alyaska-sibir.html.

22. Алтуний Е.В., Драгозов П.К., Дегтев В.С., Филатов И.А. История отечественной гражданской авиации / отв. ред. И.А. Филатов. М.: Воздушный транспорт, 1996. 584 с.

23. Экспедиция РГО исследует аэродромы легендарной трассы АлСиБ [Электронный ресурс] // <https://www.rgo.ru/ru/article/ekspediciya-rgo-issleduet-aerodromy-legendarnoy-trassy-alsib>.

24. Поисковики РГО предложили «оживить» легендарную трассу Аляска – Сибирь [Электронный ресурс] // Магаданская правда. 2022. <https://magadanpravda.ru/lenta-novostej/poiskoviki-rgo-predlozhili-ozhivit-legendarnuyu-trassu-alyaska-sibir>.

Информация об авторе(-ах):	Information about the author(-s):
Иванченко Вера Николаевна , доцент кафедры истории и управления персоналом; Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова (г. Санкт-Петербург, Российская Федерация). E-mail: vera.ivanchenko2010@yandex.ru.	Ivanchenko Vera Nikolaevna , associate professor of History and Personnel Management Department; Saint Petersburg State University of Civil Aviation named in honor of Air Chief Marshal A.A. Novikov (Saint Petersburg, Russian Federation). E-mail: vera.ivanchenko2010@yandex.ru.

Для цитирования:

Иванченко В.Н. Подвиг тружеников тыла перегоночной трассы «Аляска – Сибирь» // Самарский научный вестник. 2022. Т. 11, № 3. С. 204–209. DOI: 10.55355/snv2022113211.