

УДК 94

ГЕРОИ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

***Е. Л. КОХАНОВСКИЙ**, начальник цикла технической эксплуатации воздушных судов кафедры воздушных судов и авиационного оборудования военного факультета*
***В. А. ВЕТОШКИН**, ст. преподаватель цикла технической эксплуатации воздушных судов кафедры воздушных судов и авиационного оборудования военного факультета*
***А. С. МАЛИКОВ**, ст. преподаватель цикла технической эксплуатации воздушных судов кафедры воздушных судов и авиационного оборудования военного факультета*
Белорусская государственная академия авиации
Минск, Беларусь

Аннотация. Описаны подвиг советских летчиков и геройство тружеников тыла в годы Великой Отечественной войны, которые в сложнейших условиях обстановки смогли наладить поставку самолетов иностранного производства для нужд фронта.

Ключевые слова: воздушная трасса, американские самолеты, авиация.

По итогам конференции, которая проводилась в Москве в период с 29 сентября по 2 октября 1941 г., между правительствами Советского Союза, США и Англии были достигнуты договоренности по поставкам вооружений в СССР. Протокол, подписанный сторонами 1 октября 1941 г., предусматривал

поставку самолетов, танков, артиллерии и другого оборудования военного назначения. В совокупности планировалось к поставке 1,5 млн т грузов в воюющей СССР из США и Англии.

Государственным комитетом обороны предпринимались исчерпывающие меры по обеспечению действующей армии всем необходимым имуществом. Так, с целью доставки самолетов на советскую территорию было принято решение о создании воздушной трассы через Аляску и территории Сибири. Представителями США было внесено предложение о перегонке самолетов по территории СССР американскими пилотами, однако оно было категорически отклонено советской стороной [1]. Задача была поручена Главному управлению Гражданского воздушного флота в лице его начальника, известному полярному летчику генерал-майору В. С. Молокову.

Для перегона по воздуху самолетов, которые планировалось поставить, было создано Управление особой воздушной линии Красноярск – Уэлен, а место базирования было определено в г. Иркутске. Перед созданным органом стояли задачи по организации воздушной трассы с конечными пунктами в Красноярске и Уэлькале.

Планировалось создание аэродромов, запасных и промежуточных площадок, предусматривались установка современных средств связи и навигации и в целом обеспечение наличия всего необходимого оборудования, средств механизации и горючего [2]. Одновременно со строительством шла интенсивная подготовка и технического состава.

Итогом стало создание за относительно короткий срок мощной системы обеспечения полетов, не имеющей аналогов в стране. Кроме этого, были созданы аэрологические и метеостанции с целью метеорологического обеспечения.

На отдельных участках возведения трассы в зимний период температура достигала до минус 60 °С и отсутствовала связь. Строительство выполнялось организациями гражданской авиации, военными из Дальстроя НКВД, активно содействовали работам партийные органы Магадана, Киренска, Иркутска, Анадыря [3]. Активное участие в строительных работах принимало и гражданское население. Например, аэродромы, расположенные в районе Якутска, строили гражданские жители и заключенные. Большую помощь в работах оказывали непосредственно местные жители. После того как на фронт ушло все мужское население, в селах остались только женщины и дети. Каждый день на строительство аэродромов приходило более ста человек [4].

Знаменитый летчик-испытатель, Герой Советского Союза Владимир Константинович Коккинаки был первым летчиком, который на американском самолете Б-25 в июле 1942 г. пролетел по недостроенной до конца трассе и привез в Москву делегацию из США для решения вопросов дальнейшего взаимодействия и обсуждения проблем, связанных с началом перегона техники.

В августе 1942 г. начался процесс формирования управления и подразделений трассы. Хотя трасса и была в подчинении Военно-воздушных сил, но укомплектована была в основном специалистами гражданской авиации. Образованные подразделения включали в себя перегоночные авиационные полки, транспортную эскадрилью и базы наземного обеспечения. На комплектование

полков направлялся личный состав, уже имевший опыт эксплуатации американских самолетов, которые поставлялись по другим маршрутам. Кроме этого, на новое место службы переводились пилоты, которые были задействованы в перегонке бомбардировщиков с заводов, расположенных в Комсомольск-на-Амуре и Иркутске. Общая численность действующего персонала составила более 3 тыс. человек. Начальником всей воздушной трассы был назначен полковник И. П. Мазурук.

Практическую подготовку на американских самолетах будущие летчики воздушной трассы проходили на аэродроме, расположенном в г. Иваново, часть личного состава готовилась к полетам в Унде. Причем особенностью подготовки было то, что даже сами обучаемые не знали, с какой целью они проходят подготовку. После окончания подготовки доставка летного и технического состава была организована железнодорожным транспортом до Красноярска, а далее самолетами до мест размещения подразделений.

В Якутске был размещен орган управления трассы, которая, в свою очередь, была поделена на пять участков, на которых работало по одному перегонному полку. В Фербенксе разместился советский участок, который осуществлял приемку самолетов.

Было определено осуществлять перелеты группами. Транспортные самолеты и бомбардировщики в основном осуществляли одиночные полеты. Но наиболее тяжелым был перелет для истребителей, который составлял до четырех часов полета в сложнейших метеорологических условиях, в холодном самолете, при отсутствии автопилота и с наличием обледенения.

Вынужденная посадка или поломка самолета во время полета практически лишали пилота шанса выжить, т. к. маршруты были проложены над безлюдной местностью. Известен случай спасения пилота после его пребывания 34 дня в тундре. Тогда его удалось спасти с помощью оленьих упряжек. Но это было счастливой случайностью, нежели правилом. Уже после войны работавшие в тех местах поисковые отряды обнаруживали места вынужденных посадок и аварий с находившимися рядом останками пилотов.

Когда в октябре 1942 г. началась активная фаза по доставке самолетов, советские инженеры и летчики столкнулись с тем, что вся техническая документация была выполнена на английском языке. Кроме этого, перевод на приборной панели тоже отсутствовал. В связи с этим работники инженерно-авиационной службы совместно с летным составом были вынуждены размещать на перегоняемых самолетах таблички-переводы. Значительно трудностей добавляло различие в системе измерений, принятых в СССР и США, для чего советские специалисты применяли переводные таблицы. Кроме этого, в процессе эксплуатации был вскрыт ряд недостатков, который существенно влиял на безопасность полетов, в связи с чем завод-изготовитель в США получил рецепт производства морозостойкой резины.

Аэропорт Красноярска являлся конечным пунктом перегона авиационной техники, в котором активно работала советская военная приемка. Далее начинался новый этап – из Красноярска в части ВВС.

Доставка на фронт самолетов осуществлялась как своим ходом, так и железнодорожным транспортом. Например, истребители доставляли погруженными на вагоны со станции Бугач (Красноярск) и далее до станции Щербинка Московско-Курской железной дороги.

Таким образом, благодаря самоотверженному труду воздушная трасса Аляска – Сибирь, которая была подготовлена буквально за несколько месяцев, осуществляла свою деятельность в течение всей Великой Отечественной войны.

Усилия людей на местах позволили создать инфраструктуру, которая обеспечила бесперебойную поставку иностранной техники для нужд армии.

Опыт перелетов по трассе Аляска – Сибирь был активно использован в послевоенное время пилотами гражданской авиации авиакомпании «Аэрофлот» для увеличения географии полетов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Негенбля, И. Е.** Аляска – Сибирь. Трасса мужества / И. Е. Негенбля. – Якутск : Якутский край, 2000. – 264 с.
2. Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 644. Оп. 2. Д. 25. Л. 140–141.
3. Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. Статьи, воспоминания, документы / под ред. Б. П. Бугаева. – М. : Воздушный транспорт, 1985. – 376 с.
4. **Филиппов, В. В.** Книга памяти Красноярской воздушной трассы, 1942–1945 / В. В. Филиппов, И. Е. Негенбля. – Красноярск : Поликор, 2016. – 416 с.

Контакты:

z.kokhanovskiy@mail.ru (Кохановский Евгений Леонидович);

vv_1@mail.ru (Ветошкин Вячеслав Александрович);

werdish5@gmail.com (Маликов Алексей Сергеевич).

УДК 37.035.6

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕРОИЧЕСКОГО ПРОШЛОГО В ПРОЦЕССЕ ВОСПИТАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЕЖИ

К. А. ЛЯЛИХОВ, магистр управления

Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
Минск, Беларусь

Аннотация. Исследуется потенциал военной истории как фундаментальной основы для духовно-нравственного становления личности. Анализируются механизмы трансформации исторических знаний в личные убеждения молодежи. Рассматривается переход от пассивного изучения фактологии к интерактивным и деятельностным формам освоения прошлого. Особое внимание уделяется защите исторической правды как элементу когнитивной безопасности в условиях глобальных информационных вызовов.

Ключевые слова: историческая преемственность, патриотическое воспитание, национальная идентичность, героическое прошлое, ценностные ориентиры, молодежная политика, военно-историческое наследие, гражданская ответственность.