

ГАУ ДО РС (Я) «Малая академия наук Республики Саха (Якутия)»  
МБУ ДО «Центр творческого развития и гуманитарного образования  
школьников» МР «Олекминский район» Республики Саха (Якутия)  
ФГБУН «Институт гуманитарных исследований и проблем  
малочисленных народов Севера СО РАН»  
НО «Целевой фонд будущих поколений Республики Саха (Якутия)»

# ИСТОРИЯ АЛСИБА – ИСТОРИЯ МОЕЙ СТРАНЫ

*Сборник материалов сетевого межрегионального  
молодежного исследовательского проекта*

Казань  
Издательство «Бук»  
2023

УДК 94(47)(571.56)(063)

ББК 63.3(2Рос.Яку)я431

И90

**Редакционная коллегия:**

Лаптева Яна Афанасьевна, начальник научно-методического отдела  
ГАУ ДО РС (Я) МАН РС (Я)

Васильева Татьяна Дмитриевна, методист научно-методического отдела  
ГАУ ДО РС (Я) МАН РС (Я)

Протождьяконова Анна Николаевна, методист научно-методического  
отдела ГАУ ДО РС (Я) МАН РС (Я)

Попова Любовь Максимовна, старший методист научно-методического  
отдела ГАУ ДО РС (Я) МАН РС (Я)

**Рецензенты:**

Рожкова Ольга Юрьевна, кандидат биологических наук, директор  
(МБУ ДО «Центр творческого развития и гуманитарного образования  
школьников» муниципального района «Олекминский район» РС (Я),  
г. Олекминск)

Яковлева Александра Васильевна, кандидат педагогических наук, доцент  
(Северо-Восточный федеральный университет имени М. К. Аммосова)

*Утвержден научно-методическим советом ГАУ ДО РС (Я)*

*«Малая академия наук Республики Саха (Якутия)»,*

*протокол №02 от 02 февраля 2023 г.*

И90 **История Алсиба — история моей страны** : сборник материалов сетевого межрегионального молодежного исследовательского проекта / Малая акад. наук РС (Я), Центр творческого развития и гуманитарного образования школьников, Ин-т гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН, Целевой фонд будущих поколений РС (Я). — Казань : Бук, 2023. — 142 с. — Текст : непосредственный.

ISBN 978-5-907665-68-2.

Сборник материалов сетевого межрегионального молодежного исследовательского проекта «История Алсиба — история моей страны» предназначен школьникам, интересующимся проектной и исследовательской деятельностью, педагогам системы общего и дополнительного образования.

УДК 94(47)(571.56)(063)

ББК 63.3(2Рос.Яку)я431

ISBN 978-5-907665-68-2

© Оформление. ООО «Бук», 2023

# СОДЕРЖАНИЕ

О ПРОЕКТЕ.....	6
ПРИВЕТСТВИЕ.....	8
<i>Амбарцумян Дмитрий Варанцовович</i> ИСТОРИЧЕСКАЯ РОЛЬ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ И УВЕКОВЕЧЕНИЕ ПАМЯТИ ЕЕ ГЕРОЕВ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ.....	16
<i>Алаганчакова Лалина Васильевна, Алаганчакова Эльвира Васильевна</i> ИСТОРИЯ ОДНОЙ АВИАКАТАСТРОФЫ 1939 ГОДА НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА СЕБЯН-КЮЕЛЬ КОБЯЙСКОГО РАЙОНА РС (Я).....	21
ПЕРЕГОНОЧНАЯ ТРАССА — УЧАСТОК СЕЙМЧАН — ЯКУТСК.....	25
<i>Кочнева Алиса Олеговна, Петрова Анджелина Александровна</i> РОЛЬ ШАХТЫ «САНГАРСКАЯ» В РЕАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АЛСИБ.....	27
<i>Еттянов Николай Ньургунович</i> ПИСЬМО НА РЫБЕ. УЧАСТНИК СТРОИТЕЛЬСТВА И ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАТРАССЫ АЛСИБ НИКОЛАЙ СЕМЕНОВИЧ ТЕРЕХОВ.....	36
<i>Баринов Степан Александрович</i> МАТЕРИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЕННОГО АЭРОДРОМА В ГОРОДЕ ОЛЁКМИНСКЕ .....	39
<i>Соколов Андриан Евгеньевич</i> ПРОЕКТ БИБЛИОГРАФИЧЕСКОГО УКАЗАТЕЛЯ «ТРАССА АЛЯСКА — СИБИРЬ В ПЕЧАТИ» .....	41
<i>Швенк Максим Сергеевич</i> НАСТОЛЬНАЯ ИГРА «ПЕРЕГОН».....	45

<i>Бурнашев Тимур Вадимович</i> СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАССЫ АЛСИБ: АЭРОДРОМ В ГОРОДЕ ЯКУТСКЕ .....	49
<i>Воскобойникова Мария Михайловна</i> СЕЙМЧАНСКИЙ УЧАСТОК ТРАССЫ АЛСИБ. СОХРАНЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ .....	53
<i>Золотарева Ирина Васильевна</i> ИСТОРИЧЕСКИЙ СЛЕД ТРАССЫ АЛСИБ В С. НЕРЮКТЯЙИНСК 1-Й .....	56
<i>Аргунова Оксана Павловна</i> ВЕЛИКИЙ ЛЕТЧИК ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ — ВАЛЕРИЙ ИЛЬИЧ КУЗЬМИН .....	59
<i>Васильев Айтал Петмарович</i> ПАМЯТНИК ПОДВИГУ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ ВРЕМЕН ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ «АЭРОКОБРА» В Г. ЯКУТСКЕ .....	62
<i>Стручков Эрчим Васильевич</i> МОЯ ПРАБАБУШКА — ГОРДОСТЬ НАШЕЙ СЕМЬИ .....	70
<i>Петров Александр Дмитриевич</i> АЭРОПОРТ ОЛЁКМИНСК — ЧАСТЬ ЛЕГЕНДАРНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ .....	73
<i>Несмелов Никита Сергеевич</i> ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ. К 80-ЛЕТИЮ ТРАССЫ И 100-ЛЕТИЮ ЯАСССР .....	76
<i>Кондаков Денис Николаевич</i> ЗНАЧОК — СИМВОЛ ИСТОРИИ .....	79
<i>Егоров Кэскил Алексеевич</i> СОЗДАНИЕ КОМПЬЮТЕРНОЙ ИГРЫ «ТРАССА МУЖЕСТВА» ...	83
<i>Вербицкая Агафья Алексеевна</i> МЕМОРИАЛ «ГЕРОЯМ АЛСИБА» КАК ПРИМЕР СОХРАНЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ О ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ АЛСИБ ....	86

---

*Веремеев Семен, Зотов Владислав*

ИДУЩИЕ СКВОЗЬ ОГОНЬ ТОПМАЧТОВИКИ.

А-20 «БОСТОН» ..... 100

*Березкин Виктор Павлович*

РОЛЬ АЭРОДРОМА ОЙМЯКОН В ИСТОРИИ ВОЗДУШНОЙ

ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ ..... 103

*Габьшев Вячеслав*

НАШИ ОДНОСЕЛЬЧАНЕ — УЧАСТНИКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ ..... 106

*Неустроев Никита Айаалович*

ПОМОЩЬ ЖИТЕЛЕЙ ОЙМЯКОНСКОГО РАЙОНА

В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОДРОМОВ ПО ТРАССЕ АЛЯСКА —

СИБИРЬ ..... 113

*Егоров Эрчим Алексеевич*

НА ТРАССЕ АЛСИБ — «АЭРОКОБРА» ..... 117

*Сигаев Кирилл Николаевич*

ВКЛАД МОЕГО ПРАДЕДА И. Г. ТОБОХОВА В ВЕЛИКУЮ

ПОБЕДУ..... 122

*Захаров Данил Титович*

ПРОЕКТ ПО СОХРАНЕНИЮ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ

ТРАССЫ АЛСИБ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

(1942–1945)..... 125

*Жданова Ева Максимовна*

МОЯ ПРАБАБУШКА — ЖИВАЯ ИСТОРИЯ АЛСИБА..... 139

## О ПРОЕКТЕ

**М**ежрегиональный сетевой молодежный проект «История Алсиба — история моей страны» посвящен 100-летию ЯАССР и 80-летию трассы Аляска — Сибирь (Алсиб). Проект реализуется под эгидой Международной организации северных регионов «Северный Форум».

Главная **цель проекта** — привлечь внимание молодого поколения к сохранению исторического наследия легендарной воздушной трассы Фэрбенкс — Якутск — Красноярск (Аляска — Сибирь), созданной в 1942 г.

Проект имеет практико-ориентированную направленность и предполагает самостоятельную исследовательскую деятельность участников под руководством научных консультантов (наставников) и педагогов школ.

**География проекта:** Республика Саха (Якутия), регионы России, населенные пункты которых расположены по трассе Алсиб.

### **Организаторы:**

- Центр творческого развития и гуманитарного образования школьников Олекминского района Республики Саха (Якутия);
- Малая академия наук Республики Саха (Якутия).

### **Партнеры:**

- Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения Российской академии наук;
- Целевой фонд будущих поколений Республики Саха (Якутия);
- Якутское отделение Русского географического общества;
- Администрация и управление образования Олекминского района;
- Музейный центр «Наследие Чукотки».

**Участники:**

- 101 участник (5–11-й классы);
- 36 педагогов;
- 4 региона:
  - о Чукотский автономный округ;
  - о Магаданская область;
  - о Республика Саха (Якутия);
  - о Красноярский край;
- 20 населенных пунктов;
- 31 образовательное учреждение.

**Направления исследований:**

- История перегоночной авиации в годы Великой Отечественной войны;
- Строительство и эксплуатация трассы Аляска — Сибирь;
- Помощь местного населения Якутии в строительстве и обслуживании аэродромов перегоночной трассы Аляска — Сибирь;
- Историческая память о воздушной трассе Аляска — Сибирь.

**Сайт проекта:** [https://phenonet.ru/istoriia\\_alsib](https://phenonet.ru/istoriia_alsib)



## ПРИВЕТСТВИЕ



Рожкова Ольга Юрьевна,  
координатор проекта,  
директор Центра творческого развития  
и гуманитарного образования школьников  
Олекминского района Республики Саха (Якутия)

Дорогие друзья!

**П**роходит время, но оно не властно над памятью. Пройдет и 80, и 100 лет, но люди будут помнить и чтить героев Великой Отечественной войны, на фронте и в тылу приближающих День Победы.

Более 80 лет назад, в начале 1942 г, началось строительство аэродромов воздушной трассы Аляска — Сибирь (Алсиб), по которой во время Великой Отечественной войны по договору ленд-лиза перелетали самолеты из США в Советский Союз. Легендарная трасса работала около четырех лет. Она обеспечивала поставки амери-

канских боевых и транспортных самолетов через Аляску, Чукотку и Сибирь в районы боевых действий с нацистской Германией.

Сохранению исторического наследия воздушной трассы Алсиб посвящен наш сетевой исследовательский проект «История Алсиба — история моей страны». Он объединил ребят и взрослых из Чукотского автономного округа, Магаданской области, Республики Саха (Якутия) и Красноярска.

Проведенная юными исследователями под руководством ученых Республики Саха (Якутия) аналитическая работа с различными источниками информации, с библиотечными фондами, архивными и музейными материалами позволила участникам проекта открыть для себя и для других новые страницы истории трассы мужества и стойкости, истории своей семьи, своих земляков.

От имени организаторов позвольте поблагодарить всех участников проекта за проведенную работу по сохранению исторической памяти легендарной трассы Аляска — Сибирь и пожелать вам успехов в дальнейших исследованиях истории трассы Алсиб.



Владимир Васильев, исполнительный директор  
Международной организации северных регионов  
«Северный Форум»

Дорогие друзья!

**В** 2022 г. исполнилось 80 лет воздушной трассе Аляска — Сибирь, по которой из США были доставлены тысячи самолетов, тысячи тонн грузов в Советский Союз в период Великой Отечественной войны. Эта помощь, переданная по программам ленд-лиза, сыграла существенную роль в достижении Великой Победы над фашизмом и послужила примером истинного воинского братства двух держав.

В то время Советский Союз и США оказались по одну сторону баррикад и объединились в борьбе с самым страшным злом — фашизмом, и до прошлого года роль и значение Алсиба признавались всеми. Планировалось значительное количество совместных мероприятий с американскими коллегами, чтобы достойно отметить героев Алсиба с обеих сторон. В конце января 2022 г. по инициативе администрации Оймяконского района Республики Саха (Якутия) и активных общественников «Северный Форум» организовал знаменательный международный круглый стол регионов, по территории которых пролежала трасса. В работе круглого стола приняли участие представители Чукотского автономного округа, Магаданской области, Республики Саха (Якутия), Красноярского края, штатов Аляска, Вашингтон (США). Мероприятие прошло на вдохновляющей ноте. Все участники выразили неподдельный ин-

терес и с воодушевлением поддержали предложение создать Ассоциацию воздушной трассы Аляска — Сибирь, была принята резолюция, очерчивающая основные планы на юбилейный год.

Надо сказать, что воздушная трасса — это не только работа военных летчиков, техников и служб аэропортов. В обеспечение бесперебойной работы трассы было вовлечено огромное количество местного населения, строившего аэропорты, обеспечившего их всем необходимым в круглосуточном режиме. Большинство мужчин были на фронте, поэтому в основном женщины трудились на поддержание жизнедеятельности аэропортов в круглосуточном режиме, при любой погоде. Героев Алсиба — тысячи, и мы должны помнить и увековечивать память о каждом из них.

И мы с удовлетворением отмечаем, что, несмотря на приостановление сотрудничества с американской стороной из-за событий на Украине, в 2022 г. российские регионы провели множество мероприятий, посвященных 80-летию Алсиба. Особенно памятным событием стало участие в шествии «Бессмертный полк» школьников и взрослых, которые прошли с портретами героев Алсиба практически во всех городах и поселках воздушной трассы.

В марте ученики Бердигестяхской средней школы Горного улуса предприняли лыжный переход и прошли 75 км к месту падения самолета «Дуглас». В Якутской городской национальной гимназии (ЯГНГ), затем в Таратской школе-саде Мегино-Кангаласского улуса прошли акции памяти «Алсиб: трасса мужества», в которых приняли участие учителя и ученики не только этих учебных заведений, но и Бердигестяхской средней школы, Хамагаттинского Саха-Французского лицея.

29 апреля в Чукотском автономном округе состоялась викторина, посвященная Алсибу. Научно-практическая игра прошла в виде выпускного экзамена в Ивановской летной школе — каждая команда представляла отдельную «учебную эскадрилью». В качестве площадки использовался коворкинг Окружного Дома народного творчества.

По итогам игры учащиеся Бердигестяхской средней школы имени А. Осипова из Якутии набрали 10 баллов, у команды из средней

школы № 1 Анадыря — 9 баллов, у Центра образования поселка Угольные Копи — 7 баллов, у СОШ № 4 Якутии — 6 баллов.

10 августа состоялось онлайн-открытие сетевого межрегионального молодежного исследовательского проекта «История Алсиба — история моей страны», инициированного Центром творческого развития и гуманитарного образования школьников Олекминского района Республики Саха (Якутия) и посвященного 100-летию ЯАССР и 80-летию легендарной трассы Аляска — Сибирь (Алсиб).

11 ноября в г. Красноярске была открыта Неделя памяти, в рамках которой состоялся целый ряд мероприятий, посвященных юбилею Алсиба. В их числе — выставка работ-победителей Межрегионального конкурса-выставки детского творчества «Аляска — Сибирь», показ фильма красноярского режиссера Элины Астраханцевой «Крылья. Ворота крайнего Севера». Для филокартистов прошла церемония гашения почтовых открыток в честь 80-летия Красноярской воздушной трассы, участники проекта «Пост № 1» послушали мини-лекцию об истории Алсиба. Для школьников проведен тематический квиз, а для студентов — исторический брейн-ринг. 18 ноября состоялась конференция просветительского характера.

В декабре в Красноярске побывали в гостях школьники из Якутии, победители и призеры сетевого межрегионального исследовательского проекта «История Алсиба — история моей страны». Ребята прилетели из Якутска и Олёкминска. Школьники посещали музеи, молодежные центры, смотрели архитектуру города, но главной целью их приезда было знакомство с экспозициями, посвященными Красноярской воздушной трассе Аляска — Сибирь. Ребята побывали в музее Красноярского филиала имени В. С. Молокова Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, парке флоры и фауны «Роев ручей», Центральной городской библиотеке им. А. М. Горького, в музее Росавиации, в музейном центре «Площадь мира», в музее «Мемориал Победы», на автобусной экскурсии «Секретная трасса» и в школе № 150 имени Героя Советского Союза Василия Молокова. Со школьниками пообщался и руководитель комиссии Красноярского крае-

вого отделения РГО по сохранению исторической памяти Александр Матвеев.

Таким образом, в рамках мероприятий к 80-летию воздушной трассы Аляска — Сибирь совместными усилиями региональных активистов при содействии секретариата «Северного Форума» проведен огромный объем работ, и можно отметить, что российская часть запланированной ассоциации создана, сформировалась группа координаторов, которая и в последующем продолжит начатую работу по направлению «Патриотическое воспитание».

В течение 2022 года тысячи людей были вовлечены в мероприятия, посвященные 80-летию Алсиба и узнали много нового по истории содружества двух стран во время Второй мировой войны.

Уверен, международная ситуация изменится в лучшую сторону, и партнерские отношения с коллегами из США восстановятся и будут направлены на сохранение памяти о героях той великой войны. Алсиб является уникальным примером обеспечения масштабного грузопотока и организации полетов над огромными безлюдными территориями в сложнейших природно-климатических условиях в отсутствие какого-либо навигационного сопровождения.

Считаю необходимым продолжить совместные работы в рамках «Северного Форума» и развивать сотрудничество между нашими регионами.



Дозорцева Инна Борисовна,  
заместитель руководителя департамента Главы  
г. Красноярска, начальник отдела внешних связей

Дорогие друзья!

**В** первую очередь позвольте от всей души поблагодарить всех ребят-участников проекта «История Алсиба — история моей страны» и их учителей и научных руководителей! Юные исследователи глубоко погрузились в изучение истории авиатрассы Аляска — Сибирь, был собран обширный материал, проведена серьезная исследовательская работа.

Трасса Аляска — Сибирь, созданная в тяжелейших условиях первых двух лет Великой Отечественной войны, вошла в историю как трасса мужества — мужества ее строителей, мужества героев-летчиков, перегонявших самолеты.

Кроме того, трасса Аляска — Сибирь стала примером сотрудничества двух держав, СССР и США, в борьбе с чумой XX века — фашизмом. Благодаря поставкам по трассе Аляска — Сибирь фронт получал столь необходимые в первые, тяжелые военные годы самолеты: истребители, бомбардировщики, транспортные самолеты. По трассе доставляли не только авиатранспорт, но и различные грузы: военное оборудование, золото, слюду, продовольствие, оборудование для госпиталей, хозяйственные и канцелярские принадлежности, почту. Цифры говорят сами за себя: за время существо-

вания — с октября 1942 по октябрь 1945 г. — по авиатрассе были перевезены 128371 пассажир и 18753 тонны грузов.

Очень радостно, что в год 80-летия Красноярской воздушной трассы (именно так официально назывался участок трассы Аляска — Сибирь, проходивший по территории СССР), она продолжает объединять регионы и города, через которые проходила в годы Великой Отечественной. В проекте «История Алсиба — история моей страны» приняли участие ребята из городов и поселков Чукотского автономного округа, Магаданской области, Республики Саха (Якутия), Иркутской области и Красноярского края. Их совместная работа вносит важный вклад в дело сохранения памяти о трассе Аляска — Сибирь и ее значении для нашей общей Победы в Великой Отечественной войне.

Трасса Аляска — Сибирь — это титанический труд и подвиг всех, кто участвовал в ее создании и эксплуатации, это пример самоотверженности в деле достижения общей Победы, пример для нынешнего и будущих поколений.

Уверена, что феномен трассы Аляска — Сибирь требует дальнейшего изучения, а память о ее героях — бережного сохранения!

## **ИСТОРИЧЕСКАЯ РОЛЬ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ И УВЕКОВЕЧЕНИЕ ПАМЯТИ ЕЕ ГЕРОЕВ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ**

Амбарцумян Дмитрий Варанцовович

Красноярский край, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации им. Главного маршала авиации А. А. Новикова» Красноярский филиал им. Героя Советского Союза В. С. Молокова, факультет «Организация перевозок и управление на транспорте (воздушном)», студент

*Научные руководители: Елизов Александр Георгиевич, к. и. н., директор музея авиации КФ СПбГУ ГА*

*Галкина Наталья Анатольевна, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации им. Главного маршала авиации А. А. Новикова» Красноярский филиал им. Героя Советского Союза В. С. Молокова, кафедра социально-гуманитарных и экономических дисциплин, преподаватель*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, историческая память, Красноярский край.

**И**сторическое значение Сибири, Якутии и Дальнего Востока уже в достаточной степени отмечено историками и краеведами. Это часть нашей малой истории, которую мы тоже должны знать. Без этого невозможно полностью оценить вклад регионов в Победу над фашизмом.

Строительством сети аэродромной трассы и созданием перегоночных полков руководили выдающиеся красноярские летчики В. С. Молоков и И. П. Мазурук. Управление перегоночной трассы располагалось в Якутске, а ее конечной точкой был Красноярск, где самолеты обслуживали гидроаэробазу на острове Молокова и аэродром в левобережной части города. Создание такой мощной сети воздушного сообщения в самых северных, неосвоенных районах нашей страны стало основой для развития воздушного транспорта на территории Сибири после войны. Разветвленная сеть аэро-

---

дромов, построенная за годы войны, использовалась в мирных целях. Трасса связала воздушными путями Красноярск со Свердловском, Омском, Новосибирском, Якутском, Сеймчаном, Уэлькалем [1, с. 119].

Базирование в годы войны в Якутске штабов трассы Аляска — Сибирь и 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии ГВФ сыграло исключительную роль в послевоенном становлении и развитии авиации Якутии. В послевоенное время республике в наследство от них досталось более десятка хорошо оснащенных аэропортов, отлаженные, современные системы связи и метеообеспечения полетов, полтора десятка транспортных самолетов С-47 и, самое ценное, высококвалифицированный авиационный персонал [3, с. 19]. Самолеты Си-47 «Дуглас» (Ли-2) в послевоенный период стали важной частью авиапарка гражданской авиации Красноярского края, Якутии и других регионов [5, с. 35]. Итак, мы видим, что история Алсиба связывает не только оба региона, она и в наши дни является связующим звеном Красноярья и Якутии в миссии сохранения исторической памяти подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны. Безусловно, оценить важность работы, направленной на увековечение памяти Алсиба, без осознания исторической роли самой перегоночной трассы, невозможно.

История трассы полна героических и трагических страниц. Как известно, многие перегоняемые по трассе самолеты потерпели аварию в небе над Дальним Востоком, Якутией и районами Красноярского края. За три года работы Алсиба потери составили 81 самолет и 114 погибших членов летных экипажей. Некоторые упавшие самолеты до сих пор хранят в кабинах останки пока еще безымянных героев.

Работа поисковиков и археологов — основная задача Русского географического общества в деле увековечения памяти Алсиба. В настоящее время ведется реставрация поднятого самолета Си-47 «Дуглас» (экипаж под управлением пилота М. Д. Тюрикова потерпел крушение 22 апреля 1947 г. в Эвенкийском АО, и почти 70 лет самолет находился в заброшенном состоянии до экспедиции РГО) [4, с. 296]. Ожидается, что в ближайшие годы уникальный самолет

станет прекрасным памятником летчикам Алсиба, установленным в Красноярске.

Наконец, летом 2022 г. в Красноярском крае прошли новые поисковые работы на месте катастрофы истребителя «Аэрокобра» старшего лейтенанта Георгия Самарцева, погибшего 29 марта 1944 г. в районе современного города Железногорска. В результате экспедиции было обнаружено точное место падения, установлен памятный знак, а части самолета и его вооружений стали находкой краеведов и поисковиков.

В 2022 г., с 11 по 18 ноября, важнейшим научным и культурно-просветительским событием в г. Красноярске стала Неделя памяти трассы Аляска — Сибирь. Она открылась в красноярском Доме кино показом фильма «Крылья. Ворота Крайнего Севера» (режиссер Э.А. Астраханцева, Красноярск, 2015 г.). В творческой встрече участвовали сотрудники киностудии «Архипелаг», краеведы, представители молодежных организаций Красноярска и студенты КФ СПБГУ ГА им В.С. Молокова. Фильм Э.А. Астраханцевой в свое время сыграл новаторскую роль в развитии темы полярной авиации в кинодокументалистике Красноярья.

Кроме того, в Доме кино студенты Красноярского филиала ознакомились с бесценными экспонатами: Русским географическим обществом демонстрировались части самолетов, их вооружений, найденные во время экспедиций 2020–2021 гг. Специальный показ фильма об экспедициях Русского географического общества «Обследование воздушной трассы Аляска — Сибирь в 2021–2022 гг. также проходил в рамках Недели памяти Алсиба.

Кроме того, в Краевой государственной научной библиотеке 18 ноября 2022 г. состоялся круглый стол «Вопросы изучения трассы Аляска — Сибирь», организованный историками, руководителями музеев Красноярска, общественными деятелями, сотрудниками учебных заведений. На мероприятии присутствовали подполковник ВВС, историк авиации В.В. Филиппов, директор музея «Мемориал Победы» Т.В. Ивлева, член Общественной палаты г. Красноярска А.Ю. Южанников, преподаватель Сибирской пожарно-спасательной академии ГПС МЧС А.В. Чепелев, член Международного союза коллекционеров С.Ю. Марченко, директор

музея авиации КФ СПбГУ ГА имени В. С. Молокова, кандидат исторических наук А. Г. Елизов. Основной темой круглого стола стали направления развития истории авиации в Сибири, результаты экспедиций Русского географического общества по поиску пропавших самолетов Алсиба, а также перспективы дальнейшего увековечения памяти летчиков-героев в Красноярске.

Кульминацией мероприятий, посвященных 80-летию Алсиба, стала церемония закрытия Недели памяти. На ней выступали глава города Красноярска В. А. Логинов, представители МИД и дипломатических служб, а центральным лицом памятной недели стал В. В. Филиппов, получивший орден Андрея Дубенского за вклад в изучение истории трассы. Событие осветили красноярские телеканалы и новостные интернет-СМИ [2, с. 1].

Отметим также, что Музей истории авиации Красноярского филиала имени В. С. Молокова СПбГУ ГА активно поддерживает сотрудничество с Администрацией г. Красноярска, городскими культурными организациями и учреждениями. Наше учебное заведение активно готовится к 100-летию гражданской авиации, участвуя в крупнейших мероприятиях историко-краеведческого характера регионального и городского значения. Красноярский филиал также активно поддерживает сотрудничество с кинокомпаниями и киностудиями Красноярского края.

В 2022 г. вышел документальный фильм «Арктика. Наш путь на Север» режиссера Д. В. Жемчугова (телекомпания «Россия-1»). В качестве консультанта от Красноярского филиала был приглашен кандидат исторических наук А. Г. Елизов — руководитель Музея истории авиации КФ имени В. С. Молокова СПбГУ ГА. Фильм посвящен истории полярной авиации Красноярья, освоению советской Арктики, а также малоизвестной странице Великой Отечественной войны — обороне Таймыра от немецких диверсантов. Кроме того, музей регулярно сотрудничает с телекомпанией «Центр-Красноярск».

В декабре 2022 г. состоялся телевизионный показ большого сюжета о музее в рамках программы «Культурный навигатор», а также серия документальных фильмов, снятых сотрудниками и студентами нашего учебного заведения.

В заключение отметим, что благодаря проведению Недели памяти Алсиба совершенно новый импульс получили различные направления краеведческой мысли Красноярья. В планах Русского географического общества создание большого музейного и мемориального комплекса «Музей освоения Севера», а также возведение памятников героям Алсиба.

Дело сохранения исторического наследия — задача наших современников и последующих поколений. История часто стирает память о событиях, если никто не поддерживает воскрешение забытых или утерянных имен. Но фундамент исторической памяти формируется каждодневно. Работники авиационных учебных заведений также обязаны закладывать знания о героических страницах прошлого среди молодежи — потомков героев трассы Аляска — Сибирь.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Васильев М. Е. Аэронавигация Якутии. События и люди. — Якутск: Медиа-Холдинг «Якутия», 2013. — 384 с.
2. В Красноярском крае отмечают 80-летие легендарной воздушной трассы «Аляска — Сибирь» // Наш Красноярский край. — № 84. — 2022. — С. 12.
3. Возродить славные традиции: События и люди гражданской авиации Якутии / сост. И. Е. Негебля; ред. М. В. Васильев. — 2-е изд., испр. и доп. — Якутск: Сахаполиграфиздат, 2003. — 384 с.
4. Наши славные крылья / ред.-сост. В. В. Филиппов. — Красноярск, 2014: Поликор. — 336 с.
5. Филиппов В. В., Левандовский И. А., Енисейский Север. Хроники освоения Арктики. Высокоширотные воздушные экспедиции. 1948–1981. — Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2021. — 264 с.

## ИСТОРИЯ ОДНОЙ АВИАКАТАСТРОФЫ 1939 ГОДА НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА СЕБЯН-КЮЕЛЬ КОБЯЙСКОГО РАЙОНА РС (Я)

Алаганчакова Лалина Васильевна<sup>1</sup>

Алаганчакова Эльвира Васильевна<sup>2</sup>

Республика Саха (Якутия), Кобяйский район, с. Себян-Кюель, МБОУ «Себян-Кюельская НЭСОШ имени П. А. Ламутского», <sup>1</sup>8-й класс, <sup>2</sup>7-й класс

*Руководитель: Алаганчакова Надежда Олеговна, МБОУ «Себян-Кюельская НЭСОШ имени П. А. Ламутского», учитель географии*

Ключевые слова: Сюрюн-Кюель, озеро, авиакатастрофа, полярная авиация, экипаж.

29 августа 1928 г. была официально открыта воздушная линия Иркутск — Якутск — первая в СССР регулярная линия, проходящая над районами Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Аэропортов еще не было — для взлета и посадки использовали водную гладь реки Лены и ее притоков [1].

Всего через десять лет после первого полета самолета был введен в строй постоянный якутский аэродром. Также были открыты регулярные рейсы между Якутском и Алданскими приисками, оборудованы площадки в Намском, Таттинском, Чурапчинском, Амгинском районах, гидропорты в п. Сангар, с. Чурапча, соединяющиеся воздушными линиями с Якутском. В 1937 г. были уже открыты новые авиалинии Якутск — Верхоянск — Казачье — Тикси, Якутск — Нюрба. Так Якутия приобщилась к большим возможностям, которые дала человечеству гражданская авиация [1].

В феврале 1939 г. на вершине Верхоянского хребта вблизи озера Сюрюн-Кюель потерпел крушение самолет Г-1 с опознавательным знаком Н-263. Только через полгода после исчезновения самолета было установлено место катастрофы. Комиссия в составе членов Ленской авиагруппы добралась до этих мест и подтвердила факт крушения воздушного судна и гибель всех пассажиров и членов экипажа. Это была первая крупная авиакатастрофа в Якутии [2].

В этой катастрофе погибло пять членов экипажа и одиннадцать пассажиров, включая детей. Самолет разбился, столкнувшись с горой высотой 1229 м над уровнем моря. В районе стойбища Тойон-Тирэх, в 3 км к востоку от большого озера, в начале Верхоянского хребта, между первой и второй грядами гор самолет лобовым ударом с работающими моторами на большой скорости (200 км/час) ударился об склон второй гряды ниже вершины 300 м. Все пассажиры и экипаж моментально погибли, и самолет был разрушен на 100%. Погибли 16 человек. Произошло возгорание и взрыв. От силы удара отлетели элероны. После крушения был произведен поиск места катастрофы. 8 августа 1939 г. на место крушения для поисков разбившегося самолета вылетела комиссия, которая установила, что собрать останки погибших при аварии не представляется возможным. Комиссия сочла нужным сжечь остатки самолета, вещи и трупы. Потом несгоревшие части завалили камнями. Комиссия установила на лиственнице в 6 км от места аварии мемориальную табличку с пропеллером.

С начала 30-х годов XX века военная авиация развивалась очень быстро. Соответственно, военный самолет, даже будучи совершенно новым, скоро устаревал для военного ведомства. Самолеты ТБ-1 отправляли на московский завод и переделывали в грузовую модификацию Г-1, а затем отправляли их на Север. В 1936 г. ТБ-1 начали поступать в Главсевморпуть. Авиация, действующая на Севере, нужна была для снабжения грузами зимовок, экспедиций, населенных пунктов [2].

В авиации Якутии данный тип самолета появился впервые 31 декабря 1938 г. Его пригнал летчик Цуркан — заместитель командира Ленской авиагруппы Главсевморпути. Сразу по прилету самолет был задействован в обслуживании трасс Якутск — Тикси, Якутск — Верхоянск, и предполагалось использовать его еще на трассе Якутск — Вилюйск. Самолет в основном использовался для перевозки грузов. 11 января самолет совершил первый рейс Верхоянск — Якутск, а из Верхоянска он сделал еще несколько полетов по побережью Северного Ледовитого океана, летал до бухты Тикси, села Усть-Янска [2].



Самолет Г-1 с опознавательным знаком Н-263, заводской номер № 709 принадлежал Якутской авиагруппе УПА ГУСМП. Выпущен в 1934 г. авиационным заводом № 22. В 1938 г. передан из Балтийского флота в УВС ГУСМП, зарегистрирован 2 сентября 1938 г. Тип мотора М-17Ф с заводскими номерами 2-2947 и 2-2918 с завода № 26. До момента аварии самолет наработал 465 часов 15 мин. Имел один капитальный ремонт на заводе № 35. Самолет списан 15 апреля 1940 г. после решения комиссии состава.

В ходе выяснения причины авиакатастрофы выявили, что экипаж допустил ошибку в расчетах, не приняв во внимание силу ветра и облачность. Но в самом аварийном акте в графе «причина катастрофы» написано «неизвестно».

Аварийный акт	
События	23 июля 1939 г. Москва 1939 г. Форма № 1
Корпус	Служба
Должность и фамилия лиц, производящих расследование: <i>С. В. Ковалев, И. М. Ковалев, И. М. Ковалев</i>	
Инициалы свидетелей: <i>И. М. Ковалев, И. М. Ковалев, И. М. Ковалев</i>	
1	Наименование происшествия (дата, время, место, характер, вид происшествия)
2	Организация, которой принадлежит самолет
3	Фамилия, имя, отчество пилота (или командира самолета)
4	Пол, род занятий пилота (или командира самолета)
5	Параметры полета (высота, скорость, направление)
6	Должность и фамилия других лиц (командир, наблюдатель, пассажир)
7	Описание места и времени катастрофы, а также ее характера (высота, направление, вид)
8	Фамилия пассажира
9	Тип самолета, заводской №, регистрационный знак
10	Время вылета самолета с места назначения
11	Самолет выполнял задание по маршруту и высоте
12	Самолет и время вылета (или посадки)
13	Самолет выполнял задание по маршруту и высоте
14	Действия экипажа до катастрофы и на месте катастрофы
15	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)
16	Какие по результатам для предотвращения катастрофы и предотвращения аварии должны быть приняты меры
17	Фамилия пилота (или командира самолета)
18	Фамилия пассажира
19	Фамилия пилота (или командира самолета)

19	Тип мотора, заводской №, серия	М-17Ф 2-2947 и 2-2918
20	Самолет выполнял задание по маршруту и высоте	Рейсовый
21	Самолет выполнял задание по маршруту и высоте	Рейсовый
22	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
23	Время катастрофы (или посадки)	19 июля 1939 г.
24	Самолет выполнял задание по маршруту и высоте	Рейсовый
25	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
26	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
27	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
28	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
29	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
30	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
31	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
32	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
33	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
34	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
35	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
36	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
37	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
38	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
39	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
40	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
41	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
42	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
43	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
44	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
45	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
46	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
47	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
48	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
49	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно
50	Какая была причина катастрофы (по мнению комиссии)	Неизвестно

10	Цели, задачи, маршрут полета	Исполнено
11	Продолжительность полета (время взлета/посадки, по указанию летчика)	Исполнено
12	Содержание по маршруту (время)	Исполнено
13	Прочие замечания (летчик и персонал экипажа)	Исполнено
14	Качество выполнения полета (свой полет, с экипажем или в одиночку) и другие замечания (летчик и персонал экипажа)	Исполнено
15	Какие мероприятия необходимо принять для повышения безопасности полета и другие замечания (летчик и персонал экипажа)	Исполнено
16	Дата	Исполнено
	Подпись командира	Исполнено
	Подпись пилота	Исполнено
	Подпись штурмана	Исполнено
	Подпись бортмеханика	Исполнено
	Подпись бортфельдшера	Исполнено

Командир — пилот 2-го класса М. Ф. Луц, второй пилот-штурман М. С. Кадыков, бортрадист Н. С. Фомин, бортмеханики Н. Н. Тельпуговский и П. Г. Кочнев. Экипаж был очень опытным, но из-за облачности, силы ветра самолет попал в зону сильных нисходящих воздушных потоков и врезался в склон горы [3].

В истории авиации есть громкие имена — Чкалов, Громов, Леваневский и другие, но были и рядовые летчики, которые совершали не менее отважные поступки в своем каждодневном труде, и которые также достойны памяти. В августе 2018 г. группой, состоящей из энтузиастов и местных жителей села Себян-Кюель, по просьбе родственников Тельпуговского воздвигнут памятный мемориал у заброшенной старой метеостанции, которая работала с 1942 г., а через сорок с лишним лет была закрыта. В ней до сих пор сохранились документы с данными температур того времени. Экспедицию по установке памятника организовал сотрудник службы авиационной безопасности аэропорта Маган В. Мазуренко.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. <https://www.yakutskhistory.net>

2. <https://youtu.be/SGGwgntHLO8>
3. Техника — молодежи. — 1982. — № 11; 1983. — № 1.
4. Негенбля И. Е. История воздушного транспорта Якутии. — Якутск: Якутия, 2015. — 25 см. 1923–1945 гг. Т. 1. — 279 с.: ил.
5. Лузин Д. Ю. Северный морской путь в годы Второй мировой войны. 1939–1945 гг. // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. — Вып. 4. — Архангельск, 2000.
6. Негенбля И. Е. Над безграничной Арктикой. — Якутск: Якутский край, 1997. — 312 с.: ил.
7. Пестеров В. И. Хроника авиации Якутии (1921–1987). — Новосибирск: ЭКОР, 1997.

## **ПЕРЕГОНОЧНАЯ ТРАССА — УЧАСТОК СЕЙМЧАН — ЯКУТСК**

Слепцова Сайаана Святославовна

Республика Саха (Якутия), МБОУ «Крест-Хальджайская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Ф. М. Охлопкова», МБУ ДО «Эколого-биологический центр», 7-й класс  
*Руководитель: Сыромятникова Алена Николаевна, МБОУ «Крест-Хальджайская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Ф. М. Охлопкова», учитель*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, маршрут Сеймчан — Якутск, крушение самолетов.

**Н**а сегодняшний день большое количество учащихся совершенно не знают об авиатрассе Аляска — Сибирь, и мало кто задумывался, что в этом году авиатрассе 80 лет. В школьном курсе истории мы лишь изучаем основные даты, трагедии и подвиги, но это не дает нам права не знать историю родного края. Проведенное нами среди школьников анкетирование также выявило, что 70%

школьников не имеют никакого представления об авиатрассе Аляска — Сибирь.

Таким образом, по нашему мнению, остаются недостаточно изученными вопросы, касающиеся тяжелых будней летчиков и людей, строивших данную трассу.

В данной работе нами сделана попытка выявления мест крушения самолетов по маршруту Сеймчан — Якутск в Томпонском районе Республики Саха (Якутия). Основным методом исследования стала аналитическая работа с различными источниками информации, в том числе архивными и музейными материалами.

Авиатрасса Аляска — Сибирь сыграла решающую роль в Великой Отечественной войне. Если бы не она, то помощь, которая была нам оказана со стороны США и Англии была бы частично перехвачена противником. По всей трассе Аляска — Сибирь действовали многочисленные запасные аэродромы: в Алдане, Олёкминске, Оймяконе, Берелёхе (Сусуман) и Марково, Бодайбо, Витиме, Усть-Мае, Хандыге (Тёплый Ключ), Зырянке, Анадыре и др. За каждый перегнанный самолет летчики получали премиальное вознаграждение. За истребитель на участках трассы Уэлькаль — Сеймчан и Сеймчан — Якутск пилоту платили 700 руб., на остальных участках — 600 руб. За бомбардировщик, в зависимости от участка трассы, пилоту платили соответственно 850 или 650 руб.; штурману — 700 или 500 руб., второму пилоту — 600 или 450 руб., борттехнику и бортрадисту — 500 или 400 руб.

Было найдено несколько документов в музеях Томпонского района, которые помогли поднять на поверхность данные об авариях, которые произошли на данной трассе, а также имена и фамилии погибших. Например, катастрофа произошла в горах Верхоянья 21 мая 1943 г. при перелете из Сеймчана в Якутск. Останки экипажа и обломки самолета были найдены оленеводами в 70-х годах XX века. Самолет принадлежал 3-му ПАП, экипаж: командир — Лесных Владимир Георгиевич, 1911 г. р., штурман — лейтенант Сивельгин Сергей Акимович, 1914 г. р., воздушный стрелок, радист — Ведмицкий Георгий Георгиевич, 1913 г. р., уроженец г. Херсона, старший лейтенант. В 1983 г. останки летчиков были торжественно перезахоронены в с. Тополиное.

---

Полученный материал можно использовать на уроках истории и краеведения, в научных статьях и при проведении классных часов военно-патриотической направленности.

## **РОЛЬ ШАХТЫ «САНГАРСКАЯ» В РЕАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АЛСИБ**

Кочнева Алиса Олеговна, Петрова Анджелина Александровна

Кобяйский улус (район), пгт. Сангар, МБОУ «Сангарская гимназия»,  
8-й класс

*Руководитель: Эверстова Марина Константиновна, МБОУ «Сангарская гимназия», учитель*

Ключевые слова: шахта «Сангарская», трасса Аляска — Сибирь.

**В**еликая Отечественная война СССР 1941–1945 гг., унесшая огромное количество живой силы, в те страшные годы для победы над противником потребовала мобилизации всех ресурсов Советского государства, как человеческих, так и военных и экономических. Не осталось ни одного региона, который, независимо от месторасположения, не внес бы свой вклад в достижение Великой Победы. Восточная Сибирь — не исключение, ее вклад в Победу достаточно весомый. На эту огромную территорию были эвакуированы сотни предприятий и учреждений. Отсюда отправляли все самое необходимое для фронта, для Победы и, прежде всего, людей. Одна из значимых страниц истории ВОВ связана с ранее засекреченной трассой Аляска — Сибирь.

Сегодня мы отмечаем, что отсутствуют специальные исследования, посвященные изучению вклада шахтеров Кобяйского улуса в освоение и использование Северного морского пути и воздушной трассы Алсиб. Поэтому в нашей работе мы предприняли попытку выявить роль шахты «Сангарская» в работе трассы Аляска — Сибирь.

Создание и деятельность авиационной трассы Аляска (США) — Сибирь (СССР) — яркий пример успешного сотрудничества великих держав с различным государственным и общественным строем. Взаимопомощь в достижении общих целей раскрывает методы, которыми обеспечивался успех в борьбе с общим врагом и позволяет в новой обстановке прокладывать пути к добрососедству и взаимопониманию. В ноябре 1942 г., по некоторым данным 16 ноября, а по некоторым — 11-го, произошло историческое событие для сибирского города Красноярска, так как в местном аэропорту приземлились первые американские самолеты, чтобы отсюда продолжить движение на запад страны. Так началась поставка самолетов из США в Советский Союз по секретной воздушной трассе Алсиб, получившей впоследствии у историков название «Дорога мужества». Перегон боевой авиации из Соединенных Штатов проходил по территории Дальнего Востока и Сибири от Аляски и до Красноярска. Многие историки говорят о том, что благодаря поставкам оружия, техники, грузовиков, взрывчатки и авиации Советский Союз смог закрыть наиболее проблемные места в снабжении армии. Строительство новой трассы заняло девять месяцев, и в рамках ее создания было проведено расширение аэродромов в Якутске, Красноярске и Киренске, построены новые в Уэлькале и Маркове на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, а также запасные и промежуточные аэродромы в Олёкминске, Витиме, Тёплом Ключе, Оймяконе, Омолоне, Зырянке. Также вдоль воздушной трассы создавались узлы связи, радионавигаторы, метеорологические станции. Было проведено уточнение полетных карт. Всего в рамках создания трассы Алсиб было построено 17 аэродромов в Советском Союзе и 14 в США и Канаде. Изучению трассы Алсиб долгое время не уделяли должного внимания, а ее истинное значение для Победы принижалось.

Характеристика региона Восточной Сибири с точки зрения климатических условий и как экономической базы, в которой планировалось построить новую воздушную трассу, выявила преимущества территории Красноярского края, Якутии и Чукотки как наиболее недоступной для противника и безопасной для перегонки машин, при условии развития необходимой инфраструктуры (строительство аэродромов, развитие радионавигации и т.д.).

Воздушная трасса Аляска — Сибирь и трасса Военно-морского флота тесно взаимосвязаны. К лету 1941 г. советская судостроительная промышленность в основном была сосредоточена в районах Ленинграда и Николаева. Судостроительные предприятия на Севере и Дальнем Востоке еще только создавались. Крупнейший центр судостроения — Ленинград — оказался в блокаде. Другой центр — Николаев в августе 1941 г. был захвачен немцами. Многие заводы, обеспечивающие военное кораблестроение, оказались на территории, занятой немецко-фашистскими захватчиками. Реализация программы военно-экономического сотрудничества между Советским Союзом, Великобританией и Соединенными Штатами на условиях ленд-лиза во время Второй мировой войны потребовала формирования системы. За время функционирования северного маршрута при проводке арктических конвоев британский флот потерял 18 военных кораблей. Потери убитыми составили 1944 человека, при этом 129 человек погибли в бою. Из 811 торговых судов, отправленных в северную Россию, 720 прибыли благополучно, 33 вернулись по различным причинам, а 58 были потоплены. При такой обстановке на Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) была возложена важная задача обеспечения продовольствием, техникой, а также функции по развитию традиционных отраслей хозяйства и социально-культурному строительству в районах расселения малочисленных народов Севера.

В 1941–1945 гг. руководство транспортными операциями в Арктике осуществлялось ГУСМП. Практически все транспортные и боевые операции в Арктике проходили при тесном сотрудничестве ВМФ и ГУСМП. В основном грузы перевозились в очень короткие сроки. Помощь США по ленд-лизу проходила через морской путь. Разумеется, эта работа была связана с работой СЯПа в Якутской АССР. [Почетные граждане РСЯ. С. 24] Из воспоминаний М. Ф. Спиридонова: «Помимо продовольствия и обмундирования в Тикси доставлялось и горючее для самолетов, которые перелетали на фронт с Аляски. Шло оно с США в запаянных бочках, грузилось и разгружалось вручную...»

С освоением Северного морского пути резко увеличился спрос на сангарский уголь. На этом сказалась относительно хорошая теп-

лотворная способность угля и выгодное расположение месторождения на водном пути. Начальник Главсевморпути Д. И. Папанин в те дни обратился к сангарцам, что «не может быть никакой речи о недовозе угля морскому флоту». В перевалке угля, кроме самих шахтеров, приняли участие работники аэропорта, столовой, поселкового совета и домохозяйки. С 16 июля 1941 г. все служащие, начальники участков перешли на 16-часовой рабочий день и после рабочего дня добровольно трудились на перевалке угля.

Из-за крутого падения угольного пласта (30–40°) выдача угля на поверхность становилась затруднительной, поэтому был установлен конный ворот, при помощи которого удавалось выдавать до 30 вагончиков в смену. В первые дни июля 1941 г. по призыву Кобяйского райкома партии сангарцы провели воскресники на шахте по строительству узколинейной дороги протяженностью 420 метров. 6 июля на строительстве этой дороги работали 150 человек в две смены по 4 часа. В районной газете «Стахановец угля» появился лозунг:

«Сангарский рудник — тоже крепость,  
Наш уголь — это бомба по врагу».

В 1942 г. на Сангарском месторождении действовали две шахты — № 1 и № 2, кроме того, шахта № 3 «Капитальная» находилась в проходке. 2 июня 1943 г. случилась самая крупная трагедия в истории поселка Сангар — при взрыве угольной пыли в шахте № 2 погибли 22 шахтера: Афонин Е. И., Белов А. В., Власенко Т. Г., Еряшев П. М., Зяблов В. И., Иконников Г. М., Иванов Е. Г., Каравачев А. М., Леденцов Н. И., Лютов М. М., Малкова Г. П., Макеев П. С., Ноговицын М. Е., Ожигов А. М., Сенчук В. С., Семичастных М. А., Трыков А. В., Унжаков А. П., Хабардин М. Ф., Чалеев М. В., Шишов И. Ф. и Эверстов Д. И. Не хватало людских трудовых ресурсов, и руководство рудоуправления вынуждено было обратиться за помощью к республиканским властям. В марте 1944 г. в Сангарский рудник прибыли более 200 человек, а 26 июня того же года на пароходе «Лермонтов» на трудовой фронт приехали около 100 молодых женщин из Вилюйской группы районов. Испуганные девушки держались друг друга. Был слух, что их увозят в Тикси. Они поняли, что их отправляют на трудовой фронт. Девушки были из разных населенных пунктов: из Балагатчы — Варвара Ильинична Пе-

трова, Христина Федоровна Семенова, из Кыргыдайа — Евдокия Петровна Степанова, Акулина Андреевна Каратаева, Дарья Михайлова Ефимова, Ульяна Ивановна Буслаева, Матрена Афанасьевна Константинова, Варвара Никифоровна Васильева, Нина Константиновна Лысхаева. Сельские девушки, впервые оставившие своих родных и близких очень тосковали и беспокоились. Уезжая в далекий, незнакомый край, отчаявшись, девушки тайком вытирали слезы. Но, когда они познакомились друг с другом и увидели красоту природы, их настроение постепенно поднялось. Пароход поехал по реке Лене, и девушки поняли, что едут не в Тикси — вдали виднелся берег Сангара. Там их и высадили. Рабочие шахты были призваны на фронт, в связи с этим их и заменили девушками. Работницы жили в бараках, в тесных комнатах. Постельного белья не хватало, на одной кровати приходилось спать по двое, по трое. В июне 1944 г. на руднике работало до 300 местных жителей, приехавших из разных уголков республики. Добыча угля в 1945 г. возросла в 2 раза, по сравнению с 1940 г. Добытый шахтерами каменный уголь обеспечивал работу северного морского транспорта в Восточной Сибири, Северо-Якутского речного пароходства в годы Отечественной войны 1941–1945 гг. Благодаря их героическому труду северный морской транспорт и Ленское речное пароходство осуществляли грузоперевозки транспорта, поставляемого по лендлизу, что содействовало нормальной работе трассы Аляска — Сибирь (перевезли более 8000 самолетов разного класса).

Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение заданий правительства, самоотверженную работу по освоению Северного морского пути в дни Великой Отечественной войны коллектив шахты «Сангарская» награжден:

Орденом Ленина:

- Белохонов Федор Никифорович.

Орденом Трудового Красного знамени:

- Рудых Алексей Григорьевич;
- Каратаев Алексей Николаевич;
- Юртаев Тарас Петрович.

Орденом Красной Звезды:

- Бурмакин Николай Павлович

- Бутырин Георгий Яковлевич;
- Гольх Михаил Иванович;
- Двойной Семён Кузьмич;
- Еленский Сергей Эдуардович;
- Заренкий Василий Дмитриевич;
- Коновалов Архип Иванович;
- Лукошкин Георгий Иванович;
- Мартынов Артемий Дмитриевич;
- Урванов Максим Никитович;
- Усатов Константин Дмитриевич;
- Фёдоров Павел Васильевич;
- Гусев Алексей Иванович;
- Дранников Борис Иванович;
- Пугачёв Никифор Иванович.

Героический подвиг летчиков сопровождался не менее героическим трудом шахтеров угольного поселка Сангар, которые, несмотря на труднейшие условия, успешно справлялись с государственными заданиями и обеспечивали основных потребителей своей высококачественной продукцией. Невозможно перечислить имена всех, кто в тяжелое время ежедневно выполнял задание и давал две, а то и три нормы, рискуя своей жизнью. Мы остановимся на одном из героев. Им стал наш земляк Пётр Павлович Кочнев, который родился 15 июня 1925 г. в селе Толоон Нерюктяйского наслега Ленского района в бедной крестьянской семье. В начале 30-х годов семья переезжает в п. Кангалассы. В Сангар Пётр со своими родителями — Марфой Ивановной и Павлом Алексеевичем — переезжает в 1936 г. Вначале родители устраиваются на работу в рыболовецкую артель им. Кальвица, затем в 1938 г. отец переходит на работу в шахту, бурильщиком. В 1942 г. отец участвует в лыжном переходе в Сеген-Кюель, после чего заболевает и умирает. Мать остается одна с сыном-подростком. Младшие братья и сестра Петра умерли, когда были маленькими. Марфа Ивановна всю войну проработала на шахте, познав сполна все невзгоды того времени. Она была достойным примером для подражания, кроме сына воспитывала парня Николая Дьяконова из с. Тыайи, относилась к нему, как к сыну, и девочку-сироту Варвару. Вместе они помогали род-

ственникам, взяв на воспитание мальчика Гришу. Вместе построили своими силами дом. Мама Петра никогда не сетовала на трудную жизнь, оказывала посильную помощь рядом живущим людям. Марфа Ивановна награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Петр поступил учиться в Сангарскую неполную среднюю школу. В 1939 г. закончил 5-й класс с хорошими оценками при отличном поведении. Как и многие его сверстники тех лет, пошел работать на шахту в 1942 г., не закончив 6-й класс. Шла жестокая война с фашистской Германией. Техники было мало, верными друзьями шахтера все еще оставались обушок да кайло. Уголь возили на лошадах. Но добыча нарастала. В один из дней ввиду нехватки людей Петра поставили отвальщиком, потом перевели в бригаду бутчиком. Это произошло в самый разгар Великой Отечественной войны, в июне 1942 г. Пётр Кочнев стал чернорабочим шахты, ему было всего 16 лет. Первая статья о 16-летнем слесаре 4 разряда появилась в газете «Стахановец угля» 11 сентября 1942 г. Статья заканчивается словами: «Пётр Кочнев может служить достойным примером для своего коллектива нашего участка». Немало встречал Пётр опытных горняков, которых вспоминал добрым словом. Лозунг тех лет — «Все для фронта! Все для победы!» Все было подчинено законам военного времени. Работать приходилось сутками, без выходных. О себе не было времени думать, так как от шахтерского труда тоже зависела победа над фашизмом. Многие кадровые шахтеры были призваны на фронт. Вся тяжесть нагрузки по добыче угля легла на плечи женщин и молодежи.

Из воспоминаний П. Кочнева: «В 1942 году я и моя мать, поступили работать в шахту. Вначале я поступил учеником взрывника. Этот день я запомнил навсегда, где я впервые вступил в рабочую жизнь. Нас, молодых рабочих, воспитывали и научили горняцкому делу. Наставники того времени: Рудых, Иванов, Бутырин, Терюмин, Горбунов, Максимов, Дьяконов, Цыпандин, наставляли, что успех любого дела решает, прежде всего, дисциплина, любить свою специальность, которую ты выбрал и ответственность каждого за свой участок работы перед совестью и коллективом. Наставники говорили: «в труде — счастье, если его не найдешь в труде, то не най-

дешь нигде. Труд для человека — источник бодрости, душевного подъема, он формирует в нем такие качества, как самостоятельность, инициатива, смекалка, деловитость, твердость характера».

Прожив трудную, но прекрасную жизнь, пройдя через все испытания в самые тяжелые годы, Пётр Павлович и в зените почета и славы оставался до конца жизни простым, скромным человеком, не старался выделяться среди товарищей по работе. Был равным в общении с людьми, лишен тщеславия и чувства особой значимости. Помогал молодым и всегда старался самую тяжелую часть работы взять на себя.

Но годы напряженного физического труда давали о себе знать. Угольные шахты относятся к категории производств повышенной опасности с вредными условиями труда. Здоровье Петра Павловича было непоправимо подорвано. В 1990 г. Пётр Павлович ушел из жизни.

Его героический труд высоко был оценен правительством нашей страны.

Награды П. П. Кочнева:

1. Медаль «За трудовую доблесть», 1946 г.
2. Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», 1946 г.
3. Медаль «За трудовую доблесть», 1954 г.
4. Орден «Трудового Красного Знамени», 1966 г.
5. Знак «Шахтерская слава» II степени, 1959 г.
6. Значок «Почетный шахтер», 1954 г.
7. Значок «Почетному полярнику», 1954 г.
8. Знак «Шахтерская слава» III степени, 1956 г.
9. Медаль «За доблестный труд» (в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина), 1970 г.
10. Знак «Победитель социалистического соревнования», 1976 г.
11. Присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот», 1971 г.
12. Присвоено звание «Почетный гражданин Кобяйского района», 1975 г.
13. Присвоено звание «Заслуженный горняк ЯАССР», 1982 г.

Именно такие люди являются примером и авторитетом для молодых людей. П. П. Кочнев оставил глубокий и неповторимый трудовой след. По его жизни можно составить летопись нашего шахтерского поселка.

Шахта «Сангарская» руками шахтеров совершила подвиг, внесла огромный вклад в Победу.

В целом, можно сделать вывод, что самолеты Алсиба оказали огромную помощь, и без них наша страна не смогла бы противостоять германскому вторжению. Второе важное звено — ГУСМП, для работы которого рудник шахты «Сангарская» имел ключевое значение. Есть много разных суждений о помощи ленд-лиза, но одно неоспоримо: наш народ проявлял невероятный героизм, стойкость, патриотизм для победы над злом.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. — Л., 1969.
2. Боякова С. И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932—июнь 1941 г.). — Новосибирск, 1995.
3. Гоголев З. В. Социально-экономическое развитие Якутии. (1917 — июнь 1941 г.). — Новосибирск, 1972
4. Долгополов Н. Н. Угли Якутии. — Л., 1946.
5. История Якутской АССР. Т. 3. — М., 1963.
6. Кобяйский улус. История, культура, фольклор. — Якутск, 2007.
7. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. — М., 2015.
8. Лебедев И. П. Кобры летят к фронту. — М., 1992.
9. Почетные граждане Республики Саха (Якутия). — Якутск, 2015.
10. Терехов Н. Д. Сангар. Хроника, факты, события. 1928–1959. — Якутск: Офсет, 2019. — С. 87.
11. Справка на ходатайство о присвоении звания «Город трудовой доблести» рабочему поселку городского типа Сангар РС (Я).
12. Федеральный закон от 01.03.2020 № 41-ФЗ «О Почетном звании РФ «Город трудовой доблести»
13. Черский Н. В. Богатства недр Якутии. — Якутск, 1971.

## ПИСЬМО НА РЫБЕ. УЧАСТНИК СТРОИТЕЛЬСТВА И ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАТРАССЫ АЛСИБ НИКОЛАЙ СЕМЕНОВИЧ ТЕРЕХОВ

Еттянов Николай Ньюргунович

Республика Саха (Якутия), г. Якутск, МОБУ «Якутская городская национальная гимназия им. А. Г. и Н. К. Чиряевых» г. о. «Город Якутск», 7-й класс

*Руководитель: Илларионова Венера Илларионовна, учитель русского языка и литературы МОБУ «Якутская городская национальная гимназия им. А. Г. и Н. К. Чиряевых» г. о. «Город Якутск»*

**Ключевые слова:** строительство и обслуживание трассы Аляска — Сибирь.

**Т**расса Аляска — Сибирь начала действовать в 1942 г. На сегодня не возникает сомнений в том, что Алсиб сыграл важную роль в Победе в Великой Отечественной войне. Путем анкетирования мы выяснили, что большое количество школьников совершенно не знают об авиатрассе Аляска — Сибирь, и мало кто задумывался, что в 2022 г. ей исполнилось 80 лет. Проведенный нами опрос учеников старшего и среднего звена это полностью подтверждает.

### Вопросы и результаты анкетирования

Вопрос	Знаете ли вы про существование авиатрассы Алсиб?	Какое значение имела авиатрасса?	В каком году начались поставки по Алсибу?	Служили ли наши земляки на трассе Алсиб?
Ответили верно (положительно либо ответ верный)	20%	37%	12%	17%
Ответили неверно (отрицательно либо ответ неверный)	80%	63%	88%	83%

Поэтому мы решили узнать и донести до своих сверстников информацию о трассе Алсиб и участии в ее строительстве наших земляков. Цель нашего исследования — раскрыть роль наших земляков в строительстве и обслуживании трассы Алсиб с 1943 по 1946 г.

Объектом нашего изучения стала деятельность Н. С. Терехова, участвовавшего в строительстве и обслуживании трассы Аляска — Сибирь.

Биография участника войны Николая Семёновича Терехова

Николай Семёнович Терехов родился в 1925 г. в Кобяйском районе Якутской АССР, в местности Арбанда. Эвенское слово «аарбинда» означает «брод». Одноименное озеро на севере наслега, что находится в междуречье Лунха — Хатынг-Юрях, относится к Кобяйскому наслегу.

Отец Николая Семёновича, Семён Фёдорович, переехал из Арбанды в урочище Умсаннаах (от якутского «умсан» — «орёл, ныряющий за рыбой»; местность у озера, где раньше гнездились птицы умсаны, в настоящее время они исчезли), которое также относится к Кобяйскому наслегу. Там он начал работать председателем НасПО.

В 1937 г. было образовано РайПО, которое занималось торговлей и заготовками. РайПО принимало у населения мясо, молоко, рыбу, пушнину, кожу, ягоды. С 1937 г. товарами из Якутска стало снабжать ПО «Холбос». Здание РайПО находилось в Умсаннаахе, там же были лавка и пекарня. Николай познакомился с работниками связи и начал говорить по-русски, что очень помогло ему в годы армейской службы.

Старший брат Николая, Дмитрий Семёнович Терехов, был мобилизован в 1942 г., после этого семья Тереховых переехала на участок Калинин колхоза имени М. И. Калинина также Кобяйского наслега. Николай Семёнович работал продавцом в магазине, сопровождающим почты.

В июне 1943 г. был призван в ряды Красной армии, где служил до сентября 1946 г. В годы его жизни информация о трассе Аляска — Сибирь была засекреченной, поэтому родные мало знают о его службе. По рассказам, он работал в Учуре, Киренске на строительстве мостов, авиапорта. Там было много якутов, и владеющий русским языком Николай был землякам переводчиком, что в суровое военное время помогало выжить, спасало от голода.

Затем был сопровождающим грузовых самолетов до Читы и Иркутска. В сентябре 1946 г. был демобилизован и вернулся на родину. За участие в Великой Отечественной войне был награжден

медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне».

После возвращения был заготовщиком, приемщиком рыбы в местности Ойуун унуохтаах. Затем работал электромонтером связи, механиком в РайПО, заведующим гаражом. За добросовестный труд был награжден почетными грамотами Верховного Совета ЯАССР, грамотами и благодарностями от райкома, райсовета, наследного совета. По воспоминаниям односельчан, очень хорошо разбирался в технике, на слух определял неполадки различных моторов. Много мотоциклов он починил односельчанам. После войны женился на пригожей и трудолюбивой работнице колхоза «Красная звезда» Ефросинье Романовне. В семье родилось семеро детей: три сына и четыре дочери. 21 внук и 15 правнуков продолжают род Тереховых.

Славная боевая и трудовая биография Николая Семёновича Терехова будет для нас примером патриотизма, самоотверженного труда во имя Родины.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Негенбля И. Е. История воздушной трассы Фэрбенкс — Якутск — Красноярск. — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2017. — 368 с.
2. <http://www.kolymastory.ru/glavnaya/alsib-alyaska-sibir/alsib-alyaska-sibir-ushedshie-v-vechno>
3. <http://my.krskstate.ru/docs/greatwar/peregong-samoljetov-povozdushnoy-trasse-alyaska-sibir/>
4. <https://magadanpravda.ru/lenta-novostej/istoriya/legendarnoj-vozdushnoj-trasse-alsib-80-let>
5. <https://www.ogirk.ru/2020/05/06/kirenskiy-rajon-zdes-tyl-byl-frontom/>
6. <https://prorybu.ru/rybalka-na-lene/>
7. <https://nsportal.ru/ap/library/drugoe/2012/10/17/doklad-entsiklopedicheskiy-slovar-istorii-kobyayskogo-naslega>

## **МАТЕРИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЕННОГО АЭРОДРОМА В ГОРОДЕ ОЛЁКМИНСКЕ**

Баринов Степан Александрович

Республика Саха (Якутия), г. Олёкминск, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, 7-й класс

*Руководитель: Павлова Анна Гаврильевна, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, учитель якутского языка и культуры народов РС (Я)*

**Ключевые слова:** материально-техническое обеспечение, строительство и эксплуатация военного аэродрома в г. Олёкминске.

**В**еликая Отечественная война — важная страница истории нашей страны. Изучение прошлого должно быть основано на достоверных источниках. Если мы в результате исследования архивных документов и воспоминаний строителей аэродрома будем знать о материальных условиях строительства военного аэродрома в г. Олёкминске по государственному заказу союзников Америки и СССР, то мы сохраним в нашей памяти одну из страниц героического прошлого нашего города, утвердим в сознании молодого поколения уважение к истории.

Цель нашего исследования — изучить материально-техническое обеспечение строительства и эксплуатации аэродрома в г. Олёкминске.

В ходе проектной работы мы изучили информацию из источников о строительстве военного аэропорта в г. Олёкминске в годы ВОВ, археографическое описание источников из архива аэропорта г. Олёкминска о механизации строительства военного аэропорта. Нашли приказы 1942–1943 гг. по Олёкминской МТС «О выделении тракторов ЧТЗ на строительство аэродрома в г. Олёкминск», выписки из протоколов заседаний Олёкминского районного исполнительного комитета 1943 г. о мобилизации рабочих и служащих, а также лошадей для строительного участка Олёкминского аэродрома. Вели работу по изучению воспоминаний строителей аэродрома: начальника аэропорта А. А Бордукова; шофера гидропорта,

а потом старшего механика гаража аэропорта С. С Светлолобова; водителя полуторки, а потом студебекера К. М. Столярчука; ветерана гражданской авиации, заслуженного работника народного хозяйства РС (Я). И. П. Зуева.

Из воспоминаний А. А. Бордукова: «Порт практически строился без большой техники, в основном на кайле, на вашем поте. Но военное время диктовало необходимость аэропорта. И он был построен вашими руками, вашим героическим трудом. После войны аэропорт получает новую технику, новое дыхание: начинается его становление и дальнейшее развитие».

В результате исследования мы сделали сводную таблицу полученной информации и выяснили, что строительство военного аэродрома в г. Олёкминске велось с 1942 по 1944 г. В период с 28 октября 1942 г. по 8 августа 1943 г. были задействованы 400 человек — жителей г. Олёкминска, 60 лошадей с 24 телегами.

Таким образом, результаты нашего исследования могут стать частью проекта «Истории строительства аэродрома в г. Олёкминск», архивные документы и воспоминания строителей аэродрома мы будем использовать при дальнейшем изучении истории строительства аэродрома в нашем городе и трассы Аляска — Сибирь.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Документы из муниципального архива г. Олёкминска Республики Саха (Якутия) III. Периодика и литература.
2. Луковцев Х. Подвиги героев не забываются // Олёкма. — 2007. — 10 августа.
3. Негенбля И. Е. Разбудили тундру и тайгу // Якутия. — 2012. — 2 марта.
4. Негенбля И. Е....Вспоминаю прожитые годы // Олёкма. — 1993. — № 12.
5. Негенбля И. Е. Военный аэродром // Олёкма. — 2015. — № 44–45.
6. Негенбля И. Е. История воздушного транспорта Якутии. Том 1. (1923–1945 гг.) — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2015. — 280 с.
7. Олёкминский улус: история, культура, фольклор. — Якутск, 2005.

8. Петров П. П. Якутия в годы ВОВ. Ч. 2. Трудящиеся Якутии в тылу. — Якутск, 1992.

9. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь. Трасса мужества. — Якутск, 2000.

10. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь: над тундрой и тайгой. — Якутск, 2005.

## **ПРОЕКТ БИБЛИОГРАФИЧЕСКОГО УКАЗАТЕЛЯ «ТРАССА АЛЯСКА — СИБИРЬ В ПЕЧАТИ»**

Соколов Андриан Евгеньевич

Республика Саха (Якутия), г. Олёкминск, МБОУ СОШ №2, МБУ ДО «Центр творческого развития и гуманитарного образования школьников», 7-й класс

*Руководитель: Павлова Анна Гаврильевна, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, учитель якутского языка и культуры народов РС (Я)*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, библиографический указатель.

**В** 2022 г. аэропорту г. Олёкминска и воздушной трассе Аляска — Сибирь исполняется 80 лет. Мы убеждены, что чем меньше остается в живых свидетелей работы трассы Аляска — Сибирь, тем дороже и ценнее становится военная летопись в книгах, статьях, периодических изданиях, написанных очевидцами, участниками, журналистами. Поэтому к юбилейной дате участниками регионального проекта «История маршрута Аляска — Сибирь — история моей страны» составлен библиографический указатель «Воздушная трасса Аляска — Сибирь в печати». Указатель предназначен историкам, краеведам, библиотекарям, сотрудникам музеев, педагогам, школьникам, родителям, а также широкому кругу читателей.

Указатель включает в себя перечень книг, статей из книг, сборников и периодических изданий.

Хронологические рамки определены с момента обнаружения первых публикаций по теме — с 1993 г. по 2012 г. включительно. Подбор литературы осуществлен по библиографическим источникам, книжным фондам и каталогам Районной библиотеки им. Л. Л. Габышева г. Олёкминска. Просмотрены местные газеты «Олёкма» с 1993 по 2012 г., издававшиеся в г. Олёкминске. Включены книги, представляющие большую историческую ценность: Огненные версты олёкминчан / [общ. ред. В. В. Бабкин (рук.) и др.; фот. А. А. Полуэктов]. — Якутск: [Сахаполиграфиздат], 1997. — 176 с.: фот.

Внутри разделов материал расположен по алфавиту. Указатель открывается вступительной статьей «Страницы истории «Аляска — Сибирь».

Издатели источников про перегоночную трассу Аляска — Сибирь»: типографии газет: «Олёкма», «Якутия», «Саха Сирэ», «Наше время»; издательства книг: «Айар», «Бичик», медиа-холдинг «Якутия», «Сахаполиграфиздат».

Впервые составлен библиографический указатель на тему «Перегоночная трасса Аляска — Сибирь». Он состоит из 7 книг, 14 статей из книг, 16 статей из периодических изданий.

Указатель не претендует на абсолютную полноту охвата материала, поэтому в дальнейшем планируется издавать дополнения. Пособие будет снабжено вспомогательными указателями: авторов, составителей, редакторов и других имен, упоминаемых в описаниях, географическим, а также приложением «Знаменательные даты в истории «Аляска — Сибирь», списками опубликованных фотографий, принятых аббревиатурных сокращений, просмотренных библиографических пособий. Следующий наш шаг — составить именной указатель персоналий, фактов, событий.

Библиографический указатель предназначен для широкого круга читателей, для развития кругозора, в помощь педагогам для проведения патриотических мероприятий. Указатель включает в себя перечень книг, статей в алфавитном порядке. Библиографический указатель состоит из тематических разделов: книги, статьи из книг, статьи из периодических изданий. География войны — география подвига.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь: Над тундрой и тайгой: [Фотоальбом] / И. Е. Негенбля; [пер. на англ. У. И. Аржаковой]. — Якутск: Бичик, 2005. — 112 с.: ил.
2. Алсиб — дорога на войну // История Якутии: энциклопедия для детей: к 100-летию образования ЯАССР / сост.: Н. Д. Васильева, Т. В. Платонова. — Якутск: Айар, 2021. — С. 74–75: ил.
3. Негенбля И. Е. За штурвалом — Валерий Кузьмин / худ. В. Р. Андросов. — Якутск: Бичик, 1994. — 128 с.
4. Негенбля И. Е. История воздушного транспорта Якутии. Том 1. (1923–1945 гг.). — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2015. — 280 с.
5. Негенбля И. Е. Малая гавань неба Якутии: очерк истории Маганского авиапредприятия. — Якутск: Якутский край, 2007. — 216 с.
6. Негенбля И. Е. Небо и земля Валерия Кузьмина. — 2-е изд., доп. — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2018. — 208 с.
7. Негенбля И. Е. Калашников А. А. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 гг.) / сост.: И. Е. Негенбля, А. А. Калашников. — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015. — 400 с.
8. Трасса мужества и дружбы: сборник / сост. И. Е. Негенбля. — Якутск: Национальное книжное издательство Республики Саха (Якутии), 1992. — 220 с.

## Статьи из книг

1. «Аэрокобры» над Якутией // Пестеров В. Аэропланы над Землей Саха. — Кн. 1 / худ. В. Р. Андросов. — Якутск: Бичик, 1993. — С. 156–167.
2. Военный заказ // Трудной дорогой к Победе. — Якутск: Сахаполиграфиздат, 1995. — С. 143–149.
3. Государственное задание // Огненные версты олёкминчан. / сост. В. В. Бабкин. — Якутск: НИПК «Сахаполиграфиздат», 1997. — С. 117–120.
4. Годы суровые, годы военные // Зуев Ю. Н., Остапенко Ю. А., Бородин О. П. Авиация в Якутии. — Якутск: Книжное издательство, 1985. — С. 96–110.

5. Негенбля И. Е. Инженерно-техническая служба Якутии в годы войны // Негенбля И. Е. История инженерно-авиационной службы воздушного транспорта Якутии (1925–1985 гг.). — Якутск: Сахаполиграфиздат, 2006. — С. 66–103.

6. Перегонщик // Огненные версты олёкминчан / сост. В. В. Бабкин. — Якутск: Сахаполиграфиздат, 1997. — С. 120–122.

7. Трасса мужества // Огненные версты олёкминчан / сост. В. В. Бабкин. — Якутск: Сахаполиграфиздат, 1997. — С. 71–72

#### Статьи из периодических изданий

1. Афанасьев М. Саха сирин авиациятын 80 сыла // Саха Сирэ. — 2005. — 4 августа. — С. 7.

2. Военный аэродром: 60-летию Великой Победы посвящается // Олёкма. — 2005. — 15 апреля. — С. 4.

3. Дубинин А. От истории создания до наших дней: [Олёкминский центр организации воздушного движения] // Олёкма. — 2015. — 17 марта. — С. 3.

4. Евстифеев И. С. Это были нелегкие годы: сухопутному аэропорту Олёкминск — 70 лет // Олёкма. — 2012. — 16 ноября. — С. 2.

5. Евстифеев И. С. Аэродром среди лесов и болот: К 75-летию сухопутного аэропорта Олёкминск // Олёкма. — 2017. — 22 сентября. — С. 3.

6. Зуев И. П. Вспоминаю прожитые годы // Олёкма. — 1993. — 2 февраля.

7. Меняков Н. Забытая трагедия // Олёкма. — 2002. — 27 июля.

8. Лебедев А., Дьяконов А. Неожиданные находки на бывшем военном аэродроме трассы «Аляска — Сибирь» // Наше время. — 2013. — 11–17 января. — С. 32–33.

9. Луковцев Х. За себя и того парня // Олёкма. — 2005. — 15 апреля. — С. 5.

10. Луковцев Х. Подвиги героев не забываются: К 65-летию трассы «Аляска — Сибирь» // Олёкма. — 2007. — 10 августа. — С. 15–16.

11. Негенбля И. Где есть воля там и пути // Якутия. — 2012. — 10 февраля. — С. 34.

12. Негенбля И. Разбудили тундру и тайгу // Якутия. — 2012. — 2 марта. — С. 35.

13. Тимофеева Д. От «Ал-Сибя» до «Аэропортов Севера»: Олёкминский аэропорт отмечает 70-летний юбилей // Олёкма. — 2012. — 16 ноября. — С. 1, 2.

14. Франк Ю.Р. Под крылом самолета: к 90-летию гражданской авиации Якутии: [история Олёкминского аэропорта] // Олёкма. — 2015. — 9 октября. — С. 3.

15. Шафеев З.Х. Юнкеры в Олёкминске // Олёкма. — 2004. — 4 января. — С. 2.

16. ЯСИА. «Валерий Кузьмин» вновь будет летать над Якутией // К 90-летию гражданской авиации Якутии. — 2015. — 9 октября. — С. 3.

## **НАСТОЛЬНАЯ ИГРА «ПЕРЕГОН»**

**Швенк Максим Сергеевич**

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, г. Олёкминск, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, 5-й класс

*Руководитель: Павлова Анна Гаврильевна, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, учитель якутского языка и культуры народов РС (Я)*

*Научный консультант: Слепцов Спиридон Спиридонович, кандидат биологических наук, старший научный сотрудник отдела эпидемиологии хронических неинфекционных заболеваний Якутского научного центра комплексных медицинских проблем (ЯНЦ КМП)*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, настольная игра.

**Я**рчайшей страницей в истории Сибири и Северо-Востока страны времен Великой Отечественной войны является деятельность перегоночной трассы Аляска — Сибирь, по которой доставлено в нашу страну около 8000 боевых и транспортных самолетов, сыгравших заметную роль в победе над фашистской Германией. К сожалению, после войны началась холодная война, и стал замал-

чиваться сам факт ленд-лиза, его значение для Великой Победы. Деятельность трассы во время войны была секретной, а после войны замалчивалась. Не только взрослые, но и дети должны знать эту сторону Великой Победы над фашизмом и воспитываться на примере строителей и летчиков этой трассы мужества. Я люблю играть в настольные игры, морской бой, и хотел бы научиться играть в другие настольные игры. Создавая игру, я хотел убедиться, что я могу сделать это сам. Начиналось все с того, что я хотел изучать самолеты Второй мировой войны. Чтобы узнать о Второй мировой войне, надо изучать информацию о танках, об инновациях, о самолетах и о пехоте. Это самое основное в Великой Отечественной войне.

Наша цель — это создание настольной игры «Перегон» о перегоночной трассе Аляска — Сибирь.

На наш взгляд, важность подобной настольной игры в следующем:

1. Игра — не просто развлечение. Она развивает таланты и способности, любознательность, патриотическое чувство, интерес к военной технике, творчеству, моделированию.

2. Настольная игра может являться альтернативой компьютерным и телефонным играм.

3. Игра способствует объединению семьи, друзей.

4. Игра — это часть жизни, модель окружающего мира, важный способ общения.

5. Развивает кругозор. Дети в далеких городах узнают, что есть город Якутск, где был построен аэропорт.

На первом этапе создания игры нами изучен маршрут воздушной трассы Аляска — Сибирь. В июле 1941 г. Государственный комитет обороны СССР принял решение о строительстве особой воздушной линии, которая соединила бы Советский Союз и Соединенные Штаты Америки, которые стали союзниками. Поэтому для осуществления плана ленд-лиза 9 октября 1941 г. на заседании Государственного комитета обороны предложили три варианта трассы:

1. Вдоль Северного морского пути.

2. Через Камчатку и Комсомольск-на-Амуре.

3. Через Берингов пролив, Чукотку, Колыму, Якутию до Красноярска.

Государственный комитет обороны утвердил третий вариант и обязал руководителей административных и хозяйственных органов Восточной Сибири и Дальнего Востока в кратчайшие сроки обеспечить строительство авиалинии.

На втором этапе мы создали описание игры «Перегон».

Форма игры — настольная игра в двух видах: поле самодельного изготовления и поле, изготовленное в типографии.

Цель игры — в ходе соревнования первым долететь от Аляски до Красноярска без аварии.

Задачи игры — узнать, по каким городам проходил перегон, какие препятствия встречали пилоты.

Препятствия (что подстерегает пилотов): низкая температура (от низкой температуры могут отказаться двигатели), туманы, непогода, заметенная взлетно-посадочная полоса.

Определены правила игры. Подготовлена инструкция.

Технология создания настольной игры «Аляска — Сибирь»

1 этап. На первом этапе создания игры нами изучен маршрут воздушной трассы Аляска — Сибирь.

2 этап. Проанализировали информацию о маршруте воздушной трассы Аляска — Сибирь и на основе данных фактов составили маршрут, который будет использован в игре. Маршрут будет пролегать от г. Фэрбенкса (США) через Ном, Уэлькаль, п. Марково, п. Сеймчан Магаданской области, Оймякон, Тёплый Ключ Оймяконского района, г. Якутск, г. Олёкминск, г. Киренск, г. Нижнеилимск Иркутской области в г. Красноярск. Также придумали препятствия: низкая температура, туманы, непогода, неготовность взлетно-посадочной полосы.

3 этап. Составили правила, инструкцию игры «Перегон». Для игры понадобятся фишки для перемещения и игровой кубик, с помощью которого определяется очередность хода. В ходе игры участники должны долететь от Аляски (США) до г. Красноярска без аварии первым. Игра заканчивается, когда один из игроков первым успешно добирается до точки финиша — г. Красноярск, минуя опасности и оставаясь целым и невредимым.

4 этап. Изготовили эскиз игрового поля настольной игры «Перегон», игральный кубик и фишки.

Сегодня существует множество настольных игр, из которых каждый желающий может выбрать любую по своему вкусу. Но самая интересная игра — это придуманная и сделанная своими руками. В работе над проектом мне помогли моя мама, мой научный консультант и моя учительница. В процессе работы я изучал истории аварий на трассе, какие самолеты летали по трассе, научился рисовать, фантазировать, делать фишки. Научившись самостоятельно моделировать игру, теперь я смогу организовать досуг друзей и свой. Главное преимущество созданной мною игры «Перегон» — это общение с родными, учителями, единение семьи, знакомство со Спиридоном Спиридоновичем Слепцовым — моим научным консультантом. В процессе работы над созданием игры мы в семье заинтересовались героическим прошлым нашего города Олёкминска, узнали, как наши земляки принимали участие в строительстве трассы Аляска — Сибирь. В нашей тайге терпели крушение военные самолеты по разным причинам. И мне было очень интересно узнать, какие самолеты перегонялись, по каким причинам падали. Все это приходилось узнавать из литературы, бесед, лекций Спиридона Спиридоновича. На наш взгляд, мы в нашей работе достигли цели — создали настольную игру «Перегон». Игра должна быть интересна всем школьникам. Ребята из других регионов узнают, что трасса Аляска — Сибирь» проходила через Якутию. Наша работа над проектом не закончена. Перед нами стоит задача — продолжить работу над созданием игры, расширить ее возможности. Возможна работа над написанием истории аварий самолетов на трассе мужества и отваги.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Создание настольной игры — от идеи до производства 3000 коробок. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://vc.ru/life/201595-sozdanie-nastolnoy-igry-ot-idei-do-proizvodstva-3000-korobok>
2. Меняков Н. Забытая трагедия // Олёкма. — 2002. — 27 июля.
3. Военный аэродром: 60-летию Великой Победы посвящается // Олёкма. — 2005. — 15 апреля. — С. 4.

4. Негенбля И. Е.. За штурвалом — Валерий Кузьмин. — Якутск: Бичик, 1993.

5. Луковцев Х. Подвиги героев не забываются: К 65-летию трассы «Аляска — Сибирь» // Олёкма. — 2007. — 10 августа. — С. 15–16.

## **СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАССЫ АЛСИБ: АЭРОДРОМ В ГОРОДЕ ЯКУТСКЕ**

Бурнашев Тимур Вадимович

Республика Саха (Якутия), г. Якутск, МАБОУ «СОШ №23 им. В.И. Малышкина» г. о. «Город Якутск», 4-й класс

*Руководитель: Боякова Сардана Ильинична, доктор исторических наук, зав. отделом истории и арктических исследований Института гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов СО РАН*

**Ключевые слова:** строительство и обслуживание трассы Аляска — Сибирь, аэродром г. Якутска.

**В** начале Великой Отечественной войны на фронте в Красной армии не хватало самолетов, военной техники, боеприпасов. Руководство Советского Союза заключило соглашение с Соединенными Штатами Америки о поставках боевых самолетов по ленд-лизу. Был предложен наиболее близкий путь из Аляски в Сибирь через Берингов пролив, Чукотку, Якутию до Красноярска.

15 ноября 2022 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин подписал указ о присвоении г. Якутску почетного звания «Город трудовой доблести» за вклад, внесенный в Победу. Одной из славных страниц трудовой доблести была служба аэропорта Якутска на перегоночной трассе Алсиб. Поэтому мне захотелось узнать историю аэропорта г. Якутска в годы Великой Отечественной войны. Об истории Алсиба известно не так много, потому что долгое время эта тема считалась закрытой для исследования. Сейчас извест-

но достаточно о летчиках, участниках перегона боевых самолетов. Ознакомившись с литературой, мы поняли, что очень мало сведений о строительстве и работе сотрудников аэродрома г. Якутска по обслуживанию полетов трассы Алсиб. А от их трудовой доблести зависел успех полетов!

В нашем исследовании рассмотрена история аэродрома г. Якутска в годы Великой Отечественной войны как центрального пункта всей перегоночной трассы Алсиб и его вклад в обслуживание воздушной перегоночной трассы Аляска — Сибирь для поставок боевых самолетов на фронт.

В проекте будет представлена история аэропорта г. Якутска в годы Великой Отечественной войны, раскрыты его роль и значение в успешном завершении важной задачи поставок боевых самолетов по воздушной трассе Аляска — Сибирь, отмечены отдельные сотрудники аэропорта, которые непосредственно участвовали в обслуживании перегоночной трассы.

В августе 1935 г. было закончено строительство постоянного якутского аэродрома размером 450 × 500 м. На аэродроме были построены ангар на 2 самолета, тепляк для разогрева мотора и водомаслогрейка. В 1940 г. на территории аэродрома вступил в эксплуатацию аэровокзал с оборудованными комнатами для пассажиров, буфетом, метеостанцией и помещением для обслуживающего персонала.

Как только было подписано соглашение о ленд-лизе и определен маршрут перегоночной воздушной трассы, началось строительство новых и реконструкция имеющихся аэродромов для приема боевых самолетов. В кратчайшие сроки аэропорт г. Якутска был оснащен техническим радио- и метео-оборудованием. Для Алсиба была проведена реконструкция аэропорта Якутск.

В 1942 г. расширена авиационная полоса до размера 1200 × 100 м. Она включала основную летную полосу и три взлетные. Закончили строительство радиостанции, здания технических служб, пеленгатора и штаба, переоборудовали здание школы № 16 под общежитие для летного состава.

Клету 1943 г. построили столовую и радиомастерскую, для подогрева авиадвигателей в зимних условиях были построены два типа

подогревателей, работающих на твердом топливе. К 15 июля 1943 г. для управления воздушной трассы была построена коттедж-гостиница площадью 1500 м<sup>2</sup> с благоустройством.

В 1944 г. экспериментально взлетные полосы покрыли гудроном. 28 августа 1944 г. была принята в эксплуатацию битумированная взлетно-посадочная полоса, была установлена закупленная в США мощная радиостанция. Аэропорт был признан объектом I класса.

Были созданы комфортные условия для временного отдыха летного состава в аэропорту и проживания в городе. Главная задача аэропорта — бесперебойное и качественное функционирование и постоянная эксплуатационная готовность вылета и прилета воздушных судов, содержание летного поля, перрона и стоянок для них — была успешно выполнена.

До войны город Якутск был самым крупным центром на северо-востоке страны, а также он находился примерно на середине трассы Алсиб, поэтому Якутск был выбран в качестве центра базирования Управления воздушной перегоночной трассой. Учитывалось то, что здесь была возможность организации ремонта самолетов и самый мощный на северо-востоке страны радиоцентр, а также возможность размещения большого количества людей.

В Якутске разместились штаб Красноярской воздушной трассы, штаб 1-й перегоночной дивизии. Когда в июне 1943 г. было создано Управление воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (УВТКУ), оно тоже было расположено в г. Якутске. В Якутске базировались 4-й перегоночный, а также 8-й транспортный авиаполки. Личный состав только 8-го транспортного авиаполка был 102 человека

Условия перегона были очень сложные по климатическим и природным особенностям. В первое время полеты были осложнены незнанием навигации, отсутствием карт, были большие потери техники и летного состава. Эффективность работы аэродромов контролировалась прилетом и убытием самолетов. Сотрудники аэропорта Якутска получали дополнительные премиальные выплаты за качественную работу.

По трассе Алсиб перемещались дипломаты и военные специалисты. Летали послы СССР в США М. М. Литвинов и А. А. Громыко, американские генералы, а в 1944 г. даже вице-президент США

Генри Уоллес. Министр иностранных дел Молотов дважды пролетал по трассе Алсиб.

Кроме трудностей материально-технического плана, работа аэродрома Якутск напрямую зависела от природно-климатических условий. Весной 1944 г. существовала реальная угроза затопления аэродромов и складов, находящихся вблизи рек Анадырь и Лена. Для борьбы с ледяными заторами были использованы взрыватели. Отметим, что в 1945 г. при выполнении бомбометания заторов льда в районе Якутска произошел трагический случай: один снаряд попал в жилой барак рабочих Северо-Якутского пароходства ГУСМП, в результате чего имелись разрушения и жертвы среди жителей.

В конце августа 1945 г. США прекратили поставку самолетов Советскому Союзу и началось поэтапное расформирование структур перегоночной трассы. Многие, кто работал на трассе, остались в г. Якутске и составили костяк личного состава Якутского управления гражданской авиации. В 1987 году состоялась встреча ветеранов Алсиба с бывшим американским дипломатом Т. Уотсоном. Среди ветеранов на тот момент были заслуженные пилоты СССР Н. М. Сладков, Ю. П. Яковлев, бывшие стрелки-радисты И. З. Воробьев, Ю. И. Спиридонов, авиамеханик Н. М. Романченко и другие. Из работников аэродрома упомянут только Н. М. Романченко. Также найдена одна фотография Кузнецовой А. Д. — сотрудницы метеослужбы для перегоночной трассы.

Выявлена биография Галины Алексеевны Мишиной (1917–1986). Она родилась в г. Якутске. Окончила Московский гидрометеорологический техникум в 1935 г. по специальности «аэросиноптик». С 1943 г. работала в Якутской аэрометеослужбе Якутского аэропорта на воздушной линии Алсиба. Она вспоминала: «Ответственность синоптиков была большая, так как в зависимости от прогнозов принималось решение: выпускать ли группу самолетов в полет. За неоправдавшиеся прогнозы, бывало, строго наказывали. Не миновала эта участь и меня... Дали задание: описать синоптические процессы по разным типам. Так появилась типизация синоптических процессов Якутии».

Мы считаем, что важна трудовая доблесть каждого, кто трудился, вкладывая свой героизм в дело Победы! Необходимо дальше

продолжить поисковую работу по определению имен сотрудников аэродрома в г. Якутске. Во время встречи с автором книги «Благодарная память о трассе Аляска — Сибирь и ее участниках. События и люди» Михаилом Егоровичем Васильевым я высказал свою гипотезу, что очень мало информации о местных людях, работавших на аэродроме. Он согласился со мной, что надо продолжить поисковую работу и по крупицам собирать о них сведения.

## **СЕЙМЧАНСКИЙ УЧАСТОК ТРАССЫ АЛСИБ. СОХРАНЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ**

Воскобойникова Мария Михайловна

Магаданская область, Среднеканский район, пгт Сеймчан, МБОУ «СОШ п. Сеймчан», МОГБУК «Сеймчанский краеведческий музей», 7-й класс

*Научный руководитель: Воскобойникова Юлия Михайловна, специалист экспозиционной и выставочной деятельности МОГ БУК «Сеймчанский краеведческий музей»*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, историческая память, Сеймчанский участок трассы Аляска — Сибирь.

**П**осле открытия воздушной трассы Аляска — Сибирь прошло уже 80 лет, но до сих пор не все имена участников перегона и работников трассы Алсиб установлены. Актуальность обращения к данной теме объясняется недостаточной изученностью проблемы в уже проведенных исследованиях, по крайней мере, на Сеймчанском участке трассы.

В последнее время в открытом доступе появляется все больше оцифрованных документов, позволяющих найти и уточнить биографические данные и идентифицировать погибших героев. Однако в имеющихся на данный момент сведениях о захороненных

в п. Сеймчан летчиках-перегонщиках присутствуют противоречия или информация полностью отсутствует.

В этой связи целью нашего исследования является уточнение и дополнение биографических данных участников перегона по трассе Алсиб, захороненных в поселке Сеймчан: Биоха Ф. И., Артюхова М. И., Терещенко К. Г., Скирдонова В. Д. Для достижения данной цели поставлены следующие задачи:

1. Изучить отсканированные документы, имеющиеся на сайтах «Память народа» и «Мемориал Победы. Книга памяти Красноярской воздушной трассы», имеющие отношение к летчикам, захороненным в Сеймчане.

2. Провести анализ и сравнение имеющейся информации.

3. Оцифровать газетные статьи В. А. Матвеева, руководителя группы «Поиск» в Сеймчане, о летчиках Алсиба и разместить их на сайте Сеймчанского краеведческого музея, таким образом, предоставив информацию для изучения широкому кругу общественности.

Итогом проделанной работы стали следующие результаты:

1. В статье В. А. Матвеева мы нашли информацию, подтверждающую захоронение летчика Франца Игнатьевича Биоха на территории Сеймчанского кладбища [2].

2. Сравнение биографических данных Михаила Ильича Артюхова и пропавшего без вести летчика Михаила Сергеевича Артюхова позволяет сделать вывод, что это разные люди. Пропавший без вести Михаил Сергеевич Артюхов отношения к трассе Алсиб не имеет.

3. Изучение информации о военнослужащем Терещенко, предположительно Константине Григорьевиче, на сайте «Подвиг народа» не подтвердило его причастности к трассе Алсиб. Однако и точный вывод по этому летчику сделать пока невозможно из-за отсутствия достаточной информации.

4. В ходе исследования было обнаружено, что на сайте «Мемориал Победы. Книга памяти Красноярской воздушной трассы» отсутствует фотография летчика Василия Дмитриевича Скирдонова, которая имеется в Сеймчанском краеведческом музее.

5. Большой удачей считаем случайную находку информации о воентехнике Георгии Федоровиче Клендухове, согласно докумен-

там, погибшем и захороненном в Сеймчане, так как его имя до сих пор не было известно в поселке Сеймчан и при праздновании Дня Победы ни разу не упоминалось. Могилу воентехника Г. Ф. Клендухова еще предстоит отыскать.

6. Оцифрованные и выложенные на сайте Сеймчанского краеведческого музея статьи В. А. Матвеева, руководителя группы «Поиск» в п. Сеймчан помогут восполнить пробелы и дополнить историю перегона по трассе Аляска — Сибирь.

Самый главный вывод, который был сделан — поиск необходимо продолжать: писать запросы в музеи и школы, заниматься поиском родственников, чтобы внести полную ясность в дело сохранения исторической памяти о героях Алсиба.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь: Трасса мужества. — Якутск: Якутский край, 2000. — 264 с.

2. Матвеев В. А. Навечно в памяти северян. По следам пропавшего самолета. // Новая Колыма. — 1983. — 7 мая. — С. 5.

3. Матвеев В. А. «Мы даже сердце как «НЗ» не сберегли...» // Новая Колыма. — 1982. — 4 сентября. — С. 3.

4. Память народа: [сайт]. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://pamyat-naroda.ru>

5. База данных: Книга Памяти Красноярской воздушной трассы // Мемориал Победы: [сайт]. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://memorial24.ru/krasnoyarskaya-vozdushnaya-trassa>

## ИСТОРИЧЕСКИЙ СЛЕД ТРАССЫ АЛСИБ В С. НЕРЮКТЯЙИНСК 1-Й

Золотарева Ирина Васильевна

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, село Нерюктяйинск 1-й, МБОУ «1-Нерюктяйинская СОШ имени С.И. Идельгина», 8-й класс

*Руководитель: Фролова Ксения Анатольевна, МБОУ «1-Нерюктяйинская СОШ имени С.И. Идельгина», учитель якутского языка и литературы*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, история крушения самолета, село Нерюктяйинск 1-й.

**В** настоящее время тема истории Великой Отечественной войны, увековечивания памяти павших воинов актуальна в высшей степени. Знание истории Великой Отечественной войны, помогает лучше оценить весь трагизм событий этого периода, воспитывает чувство патриотизма и любви к Родине.

Воздушная трасса Алсиб оставила свой след и у нас в с. Нерюктяйинск 1-й Олёкминского района. Неподалеку от села, по р. Бирюк, на месте крушения самолета-истребителя «Аэрокобра», возвышается необычный монумент летчику 4-й перегоночной авиадивизии лейтенанту Дмитрию Ефремовичу Ефремову.

Дмитрий Ефремович Ефремов — уроженец Московской области, Зарайского района, с. Коса, 1918 года рождения. Погиб 30 ноября 1943 г. в районе устья р. Бирюк при катастрофе самолета Р-39 Q-5-BE — истребитель «Аэрокобра» № 42–20200.

В годы Великой Отечественной войны по договору между СССР и США Советский Союз закупил в Америке более 1400 военных самолетов разного типа. С 1942 г. эти самолеты перегонялись по трассе Аляска — Сибирь. Садись эти самолеты и в аэропорту г. Олёкминска. В 1943 г. один американский самолет-истребитель «Аэрокобра» потерпел аварию и упал в тайгу в 18 км от села Нерюктяйинск 1-й. При падении самолет взорвался и погиб пилот, старший лейтенант Дмитрий Ефремович Ефремов. Останки его захоронены в братской могиле г. Олёкминска.

Существует две версии, откуда появились самолеты над нашим селом, если здесь в годы войны не проходили боевые действия.

По одной версии, на Западный фронт отправлялись самолеты, после ремонта на Чкаловском заводе г. Новосибирска. По другой — во время войны существовал секретный воздушный путь из Аляски в Сибирь — Алсиб, по которому прошло более 8000 самолетов по ленд-лизу. Во время одного из таких перелетов самолет потерпел крушение в окрестностях нашего села.

Значительная часть первоначальной информации была получена благодаря поискам краеведа Харлампия Харлампьевича Луковцева, который с середины 80-х годов осуществлял не только поиск «на земле», но и в архивах, а также вел переписку с ветеранами. В 1986 г. он побывал с учащимися своего класса на месте крушения самолета — нашли пушку, пустые гильзы, термос пилота, лопасти самолета, останки и другие вещи.

В нашем школьном краеведческом музее им Х. Х. Луковцева имеется уголок, посвященный этому событию. Там хранятся все вышеназванные вещи, которые нашли во время поискового похода. Учащиеся даже нарисовали склон горы, где упал самолет-истребитель «Аэрокобра».

О самолете: мало кто знает, что свой первый бой истребитель «Аэрокобра» принял еще за несколько месяцев до начала войны. Белл Р-39 «Аэрокобра» — американский истребитель периода Второй мировой войны, отличавшийся необычной для своего времени компоновкой (двигатель располагался сзади кабины пилота и был связан с воздушным винтом длинным валом).

Но самым интересным является то, что нашелся человек, который, видел крушение самолета в далеком 1943 г. Это Афанасий Егорович Корнилов. Его воспоминания можно прочитать в книге И. Е. Негенбели «Трасса мужества и дружбы». И вот, что он пишет:

*«Здравствуйте!*

*К вам обращается преподаватель Мархинской средней школы г. Якутска Корнилов Афанасий Егорович. Дело в том, что в 1943 году в ноябре напротив деревни Кудай на местности Кытыл на моих глазах разбился военный самолет, перегоняемый из США через Аляску. Будучи мальчиком, я нашел удостоверение летчика на имя Ефремова Дмитрия Ефремовича. Звание его старший лейтенант. Что известно вам об этом летчике? Работали ли следопыты вашей*

*школы? Если да, то какие данные нашли. Прошу об этом сообщить мне, т. к 50-летие перегоночной авиадивизии. В Якутске готовится сборник. В сборе материалов я принимаю активное участие».*

Когда люди уходят, после них остаются вещи. Вещи безмолвно свидетельствуют о самой древней истине — о том, что они долговечнее людей. Неодушевленных предметов нет. Все они несут на себе печать исторических событий и событий личной жизни. И такую глубокую историю тех времен нам оставил Филимон Егорович Седых — рационализатор и народный умелец.

После войны вернулся с фронта с ранениями, и как все возвратившиеся мужчины сразу же подключился к ратному труду вместе с односельчанами. Он изготовил из обломков этого самолета предметы домашней утвари: чайник, кружку, ложку и другие вещи. Некоторые предметы бережно хранятся в школьном краеведческом музее 1-Нерюктяйинской школы.

В сентябре 2022 г. в наше село приезжала экспедиция Русского географического общества и Министерства обороны Российской Федерации по обследованию перегоночной трассы Аляска — Сибирь, и на месте крушения поставили памятник летчику 4-го перегоночного авиаполка 1-й перегоночной авиадивизии лейтенанту Дмитрию Ефремовичу Ефремову.

История трассы полна героических и трагических страниц. Сегодня мало осталось того, что напоминало бы о перегонке: несколько маленьких музеев в поселках, кое-где кресты. Зато по всей трассе с высоты птичьего полета до сих пор можно увидеть следы авиакатастроф в непроходимых болотах и тайге. Как обелиски они остались лежать на сопках. Осталось множество событий и имен, о которых до сих пор никто не знает, и в будущем не будет знать, если об этом не рассказывать.

## ВЕЛИКИЙ ЛЕТЧИК ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ — ВАЛЕРИЙ ИЛЬИЧ КУЗЬМИН

Аргунова Оксана Павловна

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, село Нерюктяйинск 1-й,  
МБОУ «1-Нерюктяйинская СОШ имени С. И. Идельгина», 8-й класс

*Руководитель: Фролова Ксения Анатольевна, МБОУ «1-Нерюктяйинская  
СОШ имени С. И. Идельгина», учитель якутского языка и литературы*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, роль личности, развитие авиации Якутии.

**К**ждому человеку свойственно осознанно искать свое место в жизни, идеал, кумира. Мы можем привести множество примеров выдающихся личностей, которые сыграли важную роль в развитии стран, всего мира. Наша работа связана с интересом к истории родины, с желанием рассказать о жизни и деятельности выдающегося человека — летчика Валерия Ильича Кузьмина. Это может быть использовано во внеклассной воспитательной работе по краеведению и теми, кто интересуется авиацией. Жизнь и деятельность Валерия Ильича Кузьмина, который сыграл большую роль в истории нашего района и республики, является образцом для подражания для подрастающего поколения. Поэтому необходимо знать свою историю, корни и истоки.

Валерий Ильич родился 7 ноября 1918 г. в селе Иннях (ныне Олёкминский район Республики Саха), в крестьянской семье Ильи Дмитриевича Кузьмина — участника Первой мировой войны, кавалера трех орденов Георгиевского креста. Он был на селе очень уважаемым человеком, опытным охотником и рыбаком, скоропостижно скончался от перитонита, когда дети были маленькими. У матери, Марфы Ефремовны, осталось пятеро детей. В 1928 г. в числе первых она вступила в колхоз «Ударник», все умела делать, была завидной хозяйкой, неустанной работницей, женщиной крутого нрава. Всю большую семью Марфа Ефремовна подняла одна и воспитала прекрасных детей.

Валерий по направлению комсомольской организации поступил в Якутский техникум пушно-мехового хозяйства, уехал в го-

род Якутск. Осенью 1935 г. записался в только что открывшуюся летно-планерную школу. На следующий год по направлению Якутской организации Осоавиахима был направлен в Ульяновскую летную школу. А уже в начале 50-х годов Валерий Ильич — командир авиаэскадрильи.

В 1941 г. началась Великая Отечественная война. Валерий Ильич был зачислен в состав 1-й Краснознаменной авиационной дивизии Гражданского воздушного флота. В октябре 1941 г. Государственный комитет обороны СССР принял решение о строительстве особой воздушной линии для связи с США. Из Якутской авиагруппы в распоряжение УОВ линии откомандировали четырех пилотов. В их число попал и Валерий Ильич.

Работа оказалась трудной, требовала напряжения всех сил, экипажи летали над огромной территорией — от Якутска до Берингова пролива, над таежными и гористыми пространствами. Осенью 1942 г. по воздушной трассе Уэлькаль — Красноярск началась перегонка самолетов, поставляемых в нашу страну из США. Американские летчики доставляли самолеты от авиационных заводов, где находились советские летчики, принимавшие поставляемую технику. Валерий Ильич перегонял по этой трассе военные самолеты с Аляски на фронт.

Авиатрасса пролегла от Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири до Красноярска. А это порядка 6,5 тыс. км напрямую, без точных карт, через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы — ненадежные помощники.

Основным направлением деятельности воздушной трассы Аляска — Сибирь была перегонка американских самолетов. За 1942–1945 гг. по этой трассе на фронты Великой Отечественной войны было доставлено 8000 американских истребителей, бомбардировщиков и транспортных самолетов, сыгравших определенную роль в успешных военных действиях Советской армии.

Летал Кузьмин много, готовил летные кадры, подразделение из года в год наращивало объемы авиатранспортного обеспечения населения и экономики республики.

Рос авторитет Кузьмина в республике, он несколько раз избирался депутатом Верховного Совета ЯАССР, его отличали активная, последовательная гражданская позиция, стремление превратить Якутию в высокоразвитую, экономически сильную, процветающую республику. Он стал видным общественным деятелем, его труд высоко оценен руководством республики — в 1962 г. Валерия Кузьмина представили к присвоению звания Героя Социалистического Труда, которого он был удостоен спустя 11 лет.

Он был одним из первых пилотов Якутии, налетавших миллион километров, таким знаком награждался трижды.

В начале 50-х годов Валерий Ильич — командир авиаэскадрильи, созданного после войны 14-го транспортного авиаотряда. Подразделение обеспечивало потребности республики в авиатранспортных услугах, одновременно шла подготовка летных специалистов. Это был период становления авиации Якутии.

Заслуги Валерия Ильича Кузьмина в развитии авиационного транспорта Якутии высоко оценены государством. Он награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почёта», медалями СССР. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 февраля 1973 г. ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Заслуженный пилот СССР, заслуженный работник народного хозяйства ЯАССР, Почетный гражданин г. Якутска, Олёкминского, Чурапчинского, Намского и других районов. Избирался депутатом Верховного Совета Якутской АССР трех созывов. Его имя носят улицы в Олёкминске и Якутске. О нем написаны статьи, очерки и книги. Имя славного сына якутского народа увековечено в названии морского теплохода. Принято решение об учреждении ежегодной премии имени В. И. Кузьмина для награждения особо отличившихся авиаработников.

В Якутске установлен памятник легендарному летчику, его имя присвоено улице, площади и средней школе № 30. Учреждены премии и стипендии имени В. И. Кузьмина. На доме, где он жил последние годы, установлена мемориальная доска. Имя «Валерий Кузьмин» носил теплоход, приписанный к порту Тикси и самолет ТУ-154 М авиакомпании «Якутия». В 1993 г. Управлением воздушного транспорта Республики Саха (Якутия) и президиумом Якут-

ского рескома профсоюза авиаработников учреждена премия им. В. И. Кузьмина.

## **ПАМЯТНИК ПОДВИГУ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ ВРЕМЕН ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ «АЭРОКОБРА» В Г. ЯКУТСКЕ**

Васильев Айтал Петмарович

Республика Саха (Якутия), г. Якутск, МОБУ «Саха гимназия» г. о. «Город Якутск», МБУ ДО ЦТТ, 8-й класс

*Руководители: Афанасьев Сергей Иванович, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТ, Попова Васелина Климентьевна, МОБУ «Саха гимназия», учитель истории и обществознания*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, памятник «Аэрокобра».

**Н**а сегодняшний день одна из проблем современной России, на которую стоит обратить особое внимание — это состояние исторической памяти населения о событиях Великой Отечественной войны. Важно изучать, как память людей выражает себя сегодня в знаниях, суждениях и представлениях. Многообразие и разноплановость информации из разных источников накладывают отпечаток на историческую память населения, тем самым делая ее противоречивой и неправдивой. Прошлое нашей страны, каким бы трудным оно ни было, это достояние народа, а его сохранение в памяти народной — важнейшая политическая, нравственная, культурная задача. Именно поэтому тема нашей работы является, на наш взгляд, в современном обществе актуальной как никогда. Важно не забывать, что память — это то, что человек может пронести через годы, а в данном случае это историческая память о великом и в то же время трагическом для всего человечества событии.

Проезжая вдоль улицы Можайского в сторону аэропорта, я всегда интересовался самолетом, стоящим на пьедестале. С первого взгляда меня охватило желание разузнать о нем побольше. Поэтому, отыскав информацию о нем в Интернете, я узнал, что это макет американского истребителя «Аэрокобра», поставляемого в СССР по секретной воздушной трассе Алсиб.

В работе использованы новые источники — воспоминания Э. С. Борисенкова, одного из участников создания памятника «Аэрокобра», о работе над макетом, которые ранее не публиковались.

Характеристика основных источников получения информации. В данной работе были использованы воспоминания Э. С. Борисенкова о проекте Алсиба и фотографии из его личного архива. Для дополнительного поиска информации посетили якутскую национальную библиотеку РС (Я), чтобы подобрать литературу, связанную с трассой Алсиб. В результате поисков мною были найдены следующие книги: «Трасса мужества Аляска — Сибирь», «Перегоночная трасса Аляска — Сибирь», «Аляска — Сибирь: Над тундрой и тайгой», «Авиация в Якутии», «Хроника авиации Якутии (1921–1987)», «Авиации Якутии — 75 лет», «Авиация Якутии», журнал «Саха тыла». Материалы из этих книг дали огромный толчок в развитии теоретической части моего проекта.

Аляска — Сибирь, или сокращенно Алсиб — это воздушная трасса, функционировавшая с октября 1942 г. и до окончания Великой Отечественной войны по программе ленд-лиза СССР и США. Воздушная трасса проходила через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска, по маршруту Фэрбенкс (Аляска) — Ном (Аляска) — Уэлькаль (Чукотка) — Марково (Чукотка) — Сеймчан (Кольма) — Оймякон (Якутия) — Хандыга (Якутия) — Якутск (Якутия) — Олёкминск (Якутия) — Киренск — Илимск — Красноярск. Данный маршрут был выбран после всестороннего анализа нескольких вариантов как наиболее подходящий для перевозки самолетов — груза хрупкого и громоздкого. Преодолевая невероятные трудности, по Алсибу летчики доставили в нашу страну более 8000 американских истребителей, средних бомбардировщиков и транспортных самолетов С-47. Всего от со-

юзников за годы войны наша страна получила 18295 самолетов. Поставки по ленд-лизу составляли примерно 20% от выпуска отечественной промышленности по фронтовым бомбардировщикам и истребителям.

Для перегонки американских самолетов началось строительство авиалинии, в кратчайшие сроки строились и реконструировались аэродромы, на стройках работали вольнонаемные, трудармейцы, узники ГУЛАГа, большую помощь оказывало местное население, была сформирована 1-я перегоночная авиадивизия. Авиатрасса Красноярск — Уэлькаль по протяженности, экстремальным условиям эксплуатации и количеству доставленных по воздуху самолетов из одного государства в другое не имела и до сих пор не имеет аналогов в мировой практике.

Бомбардировщики и транспортные самолеты обычно перегонялись поодиночке или по 2–3, истребители же, как правило, группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. [6, с. 5] Дальность полета у истребителей была небольшой, поэтому маршрут, протяженность которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км, пришлось разделить на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегоночный авиаполк (ПАП), и он обычно работал на своем участке.

Таблица 1

### Сведения о перегоночных трассах

Перегоночные авиаполки	Задача	Протяженность
1-й ПАП	Перегон через Берингов пролив до Уэлькаля	1560 км
2-й ПАП	Уэлькаль — Сеймчан, самый безлюдный, над Чукоткой и Колымским хребтом	1450 км
3-й ПАП	Сеймчан — Якутск, над хребтами Черского и Верхоянским, над Оймяконьем	1200 км
4-й ПАП	Якутск — Киренск	1340 км
5-й ПАП	Киренск — Красноярск	920 км

От Красноярска на советско-германский фронт бомбардировщики доставлялись летом, а истребители на железнодорожных платформах.

В годы Великой Отечественной войны Якутск был выбран административным центром трассы. Здесь размещались штаб 1-й перегоночной авиадивизии и управление воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль, базировались 4-й перегоночный и 8-й транспортный авиаполки.

За время работы трассы Аляска — Сибирь на ее части, обслуживаемой советской стороной, произошло 44 катастрофы, в которых погибло 113 наших авиаторов, выполнявших воинский долг. На местах катастроф, на могилах погибших установлены скромные памятники, надгробия, обелиски.

В начале 1946 г. перегоночная трасса Алсиб прекратила свою деятельность. Многие из тех, кто работал на трассе, после демобилизации остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского управления гражданской авиации.

Таким образом, Алсиб функционировал в 1942–1945 гг., г. Якутск был административным центром трассы. Всего было поставлено более 8000 самолетов, из них самолетов «Аэрокобра» 2616.

В годы холодной войны в Советском Союзе не принято было вспоминать об американской помощи, ее замалчивали или преуменьшали ее значение, говорили о ней уничижительно. Только с середины 80-х годов, когда в отношениях между Россией и США наступило потепление, появились публикации в наших газетах и журналах, обстоятельные научные исследования и книги о ленд-лизе, началось сооружение памятников, посвященных Алсибу.

Весной 1992 г. администрация Якутска приняла решение увековечить память погибших летчиков и заказала проект памятника перегонщикам и реконструкцию площади у Дома культуры имени Ю.А. Гагарина. Над окончательным вариантом памятника и планировкой прилегающей территории работали И.И. Шишигин, В.В. Бушуев и Э.И. Пахомов. Строительными работами по возведению мемориала руководил журналист и краевед В.Г. Осадчий.

В октябре 1992 г., во время празднования Дня Якутска, который совпал с 50-летием открытия трассы Алсиб, на этой площади в поселке авиаторов открыли мемориал. В центре его высится стела, увенчанная стилизованной птицей в полете, ниже укреплена плита, на которой обозначен маршрут перегоночной трассы. От памят-

ника прямая аллея ведет к площадке, по периметру которой установлено восемь плит с именами 113 летчиков, погибших на трассе Аляска — Сибирь. Здесь похоронен экипаж бомбардировщика Б-25, потерпевшего катастрофу в районе Жатая 7 мая 1943 г.

По прошествии пяти лет, в ноябре 1997 г., когда отмечалось 55-летие открытия перегоночной трассы Алсиб, в Якутске, на здании нового аэровокзала, открыли мемориальную доску. Она напоминает гостям и жителям города о тех, ушедших в историю, героических событиях.

Прошло еще пять лет, и в 2002 г., к 60-летию открытия Алсиба, мемориал перегонщикам в поселке авиаторов Якутска пополнился завершающей достопримечательностью — полномасштабной моделью истребителя Р-39 «Аэрокобра» — одного из самых массовых ленд-лизовских самолетов. Модель изготовленна молодыми якутскими авиаторами под руководством А. А. Шахнина и В. В. Гоголева.

Летом 2015 г. в аэропорту Якутска приземлились самолеты легендарной воздушной трассы Алсиб. Два самолета — Douglas DC-3 и C-47 в рамках проекта «Аляска — Сибирь — 2015» повторили маршрут перелета по легендарной перегоночной трассе. Проект реализовывался при содействии Русского авиационного общества, международной компании Wargaming и некоммерческого фонда BRAVO 369 с целью возрождения исторической памяти о воздушной трассе Алсиб. В проекте принимали участие российские летчики и пилоты из США.

Улица Кузьмина В. И., школа имени Кузьмина в районе аэропорта носят имя пилота 8-го транспортного полка Валерия Ильича Кузьмина. Он был родом из Олёкминского района Якутии. В послевоенные годы стал видным организатором воздушного транспорта Якутии, был удостоен звания Героя Социалистического труда, заслуженного пилота СССР.

Музей Авиации Якутии находится на 2-м этаже здания аэровокзала, содержит экспозиции, посвященные перегоночной дивизии трассы Алсиб, которая базировалась в Якутском аэропорту.

В Магане 21 марта 2014 г. установлена мемориальная доска легендарному авиатору Якутии, участнику перегоночной трассы Аляска — Сибирь, первому командиру Маганского авиапредприятия

Петру Аполлоновичу Кухто в честь 100-летия со дня его рождения. Доска закреплена на фасаде аэропорта Маган. С 1942 г. он летал в 4-м ПАП флагманским бортрадистом. На его счету несколько сотен перегнанных бомбардировщиков ленд-лиза по трассе Алсиб.

Памятник «Аэрокобре» открыли в аэропорту, напротив школы № 24 г. Якутска, 6 ноября 2002 г. Он изготовлен группой энтузиастов — инженеров и техников авиационно-технической базы аэропорта г. Якутска. Вокруг постамента-плиты высечены имена 113 летчиков, погибших во время катастроф на территории республики в годы функционирования воздушной трассы Алсиб.

Этот макет одного из самых массовых ленд-лизских самолетов органично вписался в открытый в 1992 г. мемориал легендарным участникам трассы Аляска — Сибирь. Установленный в Якутске самолет — копия, воссозданная местными энтузиастами по оригинальным чертежам. И копия очень реалистичная. Даже заводская маркировка на винтах выполнена в соответствии с документацией.

Установленный на постаменте самолет копирует истребитель Р-39Q-10 с номером 42-20613, на котором 6 ноября 1943 г. после вылета из Якутска в Киренск в результате столкновения в воздухе в районе Витима погиб замкомэска 4-го перегоночного полка майор Павел Фёдорович Морозов.

Bell P-39 «Аэрокобра» — американский истребитель времен Второй мировой войны отличался необычной для своего времени конструкцией (двигатель располагался сзади кабины пилота). Был оснащен мощным вооружением: 20 или 37 мм — пушка и 12,7 мм — пулемет «Браунинг» М2, от двух до четырех штук. Конструкцией предусматривалось заднее бронестекло толщиной 63 мм. Переднее — 37 мм. Бронеспинка летчика и броня за мотором, закрывающая масляный бак, — стальная, толщиной по 6,5 мм. Максимальная скорость на высоте составляла 585 км/час.

Половина всех выпущенных на заводе Bell Aircraft Corporation самолетов Р-39 (почти 5 тыс. машин) были поставлены в СССР по ленд-лизу, из них 2616 самолетов было перегнано именно по Красноярской воздушной трассе. На Р-39 летали такие результативные асы, как Александр Покрышкин, Григорий Речкалов, Александр Клубов и Николай Гулаев.

Таблица 2

**Динамика поступления самолетов из США в СССР с 1 октября 1942 г. по январь 1945 г. [10, с. 59]**

Название самолета	Годы				Всего
	1942	1943	1944	1945	
North American D-25 Mitchell	8	186	372	163	729
Douglass A-20 Havos	54	771	433	97	1355
Curtiss P-40 (Kittyhawk)	41	6	—	—	47
Bell P-39 Airacobra	1	1343	1262	—	2616
Bell P-63 Kingcobra	—	—	695	1701	2396
Republic P-47D-10 Thunderbolt	—	—	3	—	3
Douglas C-47 Skytrain	—	156	267	284	707
Curtiss-Wright C-46 Commando	—	—	—	1	1
North American AT-6 Texan	—	—	—	54	54
В среднем за неделю, штук	9,5	51,3	63,2	63,9	54,9
Итого, штук	114	2462	3032	2300	7908
Соотношение по годам, %	2%	31%	38%	29%	100%

Работая над проектом, мы взяли интервью у одного из создателей памятника «Аэрокобре» Эдуарда Сергеевича Борисенкова. Из всех вопросов, на которые он отвечал, хотел бы отметить эти:

- об отце Эдуарда Сергеевича. Раньше он был штурманом, летавшим на множестве самолетов, и лично был знаком с участниками трассы Алсиб. Эдуард Сергеевич пошел по его стопам, но вместо штурмана стал спасателем;
- о возникновении идеи памятника, о чертежах и бортовом номере самолета. Оказывается, первоначальная идея возникла у троих — Александра Шахнина, Спиридона Угарова, Василия Гоголева. С помощью журнала «Крылья родины» они перевели чертежи в свой масштаб. Данный макет полностью изготовлен из подручных материалов: с помощью труб и стальных листов создали корпус, единственная оригинальная часть от «Аэрокобры — это хомутик. Бортовой номер самолета 220 613. Майор П. Ф. Морозов, который именно на этой «Аэрокобре» перегонял ее через Якутск, погиб в 1943 г. во время перегона в районе Олѣкминска.

Фотографии были предоставлены нам из личного архива Эдуарда Сергеевича. На них изображены Эдуард Борисенков, Виктор

Мазуренко, Спиридон Угаров, Василий Гоголев, Евгений Козлов и их макет «Аэрокобры».

В данный момент состояние мемориального комплекса отличное, памятник довольно часто реставрируется и спустя столько лет выглядит так же хорошо, как и в день открытия.

Данный памятник имеет большие перспективы в развитии города, дети, подростки и взрослые увидев этот самолет, скорее всего, заинтересуются им и захотят узнать о нем побольше.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Аляска — Сибирь (Алсиб). — [Электронный ресурс]. — URL: [http://archivesakha.ru/?page\\_id=5969](http://archivesakha.ru/?page_id=5969)

2. Бессонова О. И. Памятники г. Якутска — Якутск: Алаас, 2015. — 76 с.

3. Зуев Ю. Н., Остапенко Ю. А., Бородин О. П. Авиация в Якутии: популярный очерк прошлого и настоящего авиации в Якутии. — Якутск: Якутское книжное издательство, 1985. — 198 с.

4. Истребитель Bell P-39 Airacobra — успех вдали от родины. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://warbook.club/voennaya-tehnika/samolety/bellp-39/>

5. Мемориальный комплекс легендарным участникам перегоночной трассы Аляска — Сибирь. 1942–1946 гг. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://virtualyakutia.ru/node/245>

6. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь: Над тундрой и тайгой: (фотоальбом). — Якутск: Бичик, 2005. — 112 с.

7. Негенбля И. Е. Аляска — Сибирь. Трасса мужества. — Якутск: Якутский край, 2000. — 263 с.

8. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 годы) — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015. — 408 с.

9. Пестерев В. И. Хроника авиации Якутии (1921–1987) — Новосибирск: Экор, 1997. — 488 с.

10. Слепцов С. С. Аэропорт Оймякон — история и судьбы — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2019. — 408 с.

## МОЯ ПРАБАБУШКА — ГОРДОСТЬ НАШЕЙ СЕМЬИ

Стручков Эрчим Васильевич

Республика Саха (Якутия), г. Якутск, МОБУ «СОШ №31» г. о. «Город Якутск»,  
4-й класс

*Научные руководители: Андреева Зинаида Егоровна, Гуляева Елизавета  
Петровна, МОБУ «СОШ №31» г. о. «Город Якутск», учителя*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, запасной аэродром,  
село Тюнгюлю.

**В** истории Второй мировой войны остается много событий, исторических фактов, о которых до сих пор мало кто знает. Среди них поставка и перегонка самолетов по авиатрассе Аляска — Сибирь из Фэрбенкса через Аляску, Чукотку, Якутию в Красноярск с 1942 по 1945 г. Мы провели социологический опрос в виде теста с помощью Google-форм. Рассылку осуществляли через WhatsApp.

Всего в опросе участвовали 217 человек, из них 55 школьников, 35 студентов, 110 работников, 17 пенсионеров.

Тест состоял из четырех вопросов.

*Первый вопрос. Укажите ваш статус.*

Всего поступило 217 ответов: 51% респондентов — работники; 25% — школьники; 16% — студенты; 8% — пенсионеры.

*Второй вопрос. Что означает слово «Алсиб»?*

- почти 93% ответили правильно: это Аляска — Сибирь. Так сказал 201 человек: 45 школьников, 31 студент, 109 работников и 16 пенсионеров;
- 5 школьников, 4 студента и 1 работник выбрали неправильный ответ — «Али-Баба»;
- 5 школьников и 1 пенсионер ответили, что это «аленький цветочек».

*Третий вопрос. Что вы знаете про Алсиб?*

- почти 89% ответили правильно: «это воздушная трасса Аляска — Сибирь». Так сказали 192 человека: 40 школьников, 17 пенсионеров, 106 работников и 29 студентов;

- 9 школьников, 2 студента и 3 работника ответили, что это «самолет, который пролетел 1000 км»;
- 6 школьников, 4 студента и 1 работник ответили, что это сказка «Али-Баба и 40 разбойников».

*Четвертый вопрос. Когда началась Великая Отечественная война?*

- почти 86% ответили правильно: «22 июня 1941 г.». Так ответили 186 человек: 43 школьника, 17 пенсионеров, 97 работников и 29 студентов;
- 5 студентов, 6 школьников и 11 работников выбрали ответ «22 июня 1939 года»;
- 1 студент, 6 школьников и 2 работника выбрали «9 мая 1941 года».

Как мы видим, школьники мало знают про Алсиб, студенты и работники знают хорошо про Алсиб и войну, пенсионеры на все вопросы ответили правильно, кроме одного.

В настоящее время деятельность запасного аэродрома села Тюнгюлю Мегино-Кангаласского района Якутской АССР во время войны по секретной программе Алсиб является малоизученной. Эта тема была засекречена до 1994 г. Мне как правнуку участника программы Алсиб, было интересно изучать биографию моей прабабушки Марфы Алексеевны Протодряконовой (Птицыной).

Алсиб — это секретная воздушная авиатрасса Аляска — Сибирь, по которой в годы Великой Отечественной войны перегоняли в Красноярск американские боевые и транспортные самолеты (с 1942 по 1945 г.). По трассе Алсиба в СССР было доставлено 7908 самолетов. Самолеты летели несколько дней с приземлением на дозаправку и ремонт в авиапортах. В зимнее время вследствие частых и густых туманов аэродром Якутск мог выходить из строя. Возникла необходимость иметь временный запасной аэродром в районе города Якутска. Поэтому выбрали наиболее подходящее место — озеро Тюнгюлю, расположенное в 55 км от Якутска. Для обслуживания аэродрома выделялся трактор ЧТЗ с гладилкой и деревянным катком.

Моя прабабушка по линии отца, Марфа Алексеевна Протодряконова (Птицына), родилась в 1921 г. в Мегино-Кангаласском районе,

в селе Тумул. В 1941 г. ее отправили на курсы трактористок в город Якутск. И со следующего года (по 1945 г.) она работала трактористкой на запасном аэродроме Алсиба в селе Тюнгиюю. Это была секретная база, самолеты приземлялись для дозаправки и ремонта. Моя прабабушка готовила взлетную полосу, расчищала ее от снега, иногда проводила буксировку самолетов. Работала в любую погоду, в сильные морозы отогревала трактор пламенем огня. Про мою прабабушку много раз писали в газетах и журналах. Прабабушка умерла в ноябре 1992 г. от болезни, не дожив до рассекречивания программы Алсиб.

Наша прабабушка прожила тяжелую жизнь, у нее не было детства, она всегда много работала и помогала стране победить в войне. Мы, потомки, гордимся своей прабабушкой!

#### Список литературы:

1. Габышева П. П. Тракторист кыргыттар. — Дь.: Бичик, 2014. — 48 с.
2. Кириллин Н. Кулгаабар ЧТЗ трактор тыаыыр // Ленинскэй знамя. — 1988. — 10 с.
3. Кычкин Д. А. Тракторист этэ // Кыым. — 1981. — 10 с.
4. Стручкова Г. Р., Сотникова В. А., Баишева А. Е. «Төнгүлү эбэ — саппаас аэродром». — Т.: ТСОШ, 2015. — 10 с.
5. Архив Саха. Аляска-Сибирь (АЛСИБ) — [Электронный ресурс]. — URL: [www.archivesakha.ru](http://www.archivesakha.ru)
6. Википедия. АЛСИБ. — [Электронный ресурс]. — [www.ru.m.wikipedia.org](http://www.ru.m.wikipedia.org)

## **АЭРОПОРТ ОЛЁКМИНСК — ЧАСТЬ ЛЕГЕНДАРНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ**

Петров Александр Дмитриевич

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, г. Олёкминск, МБОУ СОШ  
4 г. Олёкминска, 7-й класс

*Чувашова Наталья Николаевна, МБОУ СОШ 4 г. Олёкминска, учитель  
истории*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, аэропорт Олёкминск.

**И**зучение воздушной трассы Аляска — Сибирь особенно актуально в настоящее время — в период, когда в нашем обществе возрос интерес к истории Великой Отечественной войны, связанный с информационной войной с Западом. Запад пытается переписать историю, принизить роль советского народа в Великой Победе.

Поводом для проекта стала встреча 2021 г. в г. Олёкминске географической экспедиции по изучению маршрута легендарной воздушной трассы Аляска — Сибирь. Члены Русского географического общества настолько интересно выступали, что зажгли идеей подхватить изучение трассы, тем более трасса проходила по нашей родной земле. Меня заинтересовал вопрос о перегоночной авиации, какие типы самолетов обслуживали воздушную трассу, какие самолеты садились на взлетной полосе г. Олёкминска.

Целью нашей работы стало изучение роли Олёкминского аэропорта как части перегоночной базы и его вклад в работу секретной воздушной трассы Аляска — Сибирь.

Основное содержание нашего исследования — исследование перегоночной авиации и использование авиаполосы Олёкминск, как части воздушной трассы Аляска — Сибирь.

Ленд-лиз (от англ. lend — давать взаймы и lease — сдавать в аренду) — своеобразная программа кредитования союзников Соединенными Штатами Америки посредством поставок техники, продуктов питания, оборудования, сырья и материалов. В годы войны в СССР по ленд-лизу были поставлены сотни тысяч тонн грузов, в том числе и авиационная техника. Самолеты прибывали в СССР

по секретной трассе Аляска — Сибирь. В ходе исследования, сравнив и проанализировав полученную информацию, я пришел к выводу, что на воздушный мост Аляска — СССР приходилось примерно 43% от всех поставок самолетов, полученных в рамках ленд-лиза, что составляет около 19 000 единиц. Следовательно, этот маршрут был наиболее массовым. Предоставленные союзниками самолеты принимали участие во всех крупных операциях Советской армии. Доля импортной авиатехники на фронте колебалась в пределах 10–17%. Отсюда следует, что ее роль, хотя и не была решающей, но являлась весьма заметной.

Для выявления роли аэропорта г. Олёкминска как части переломной трассы Аляска — Сибирь нами проанализированы различные источники информации. Выявлено, что один из путей доставки ленд-лизированных американских самолетов в нашу страну шел из Фэрбенкса (штат Аляска, США) через Якутию в г. Красноярск. 9 октября 1941 г. Государственный комитет обороны СССР принял постановление о строительстве воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (ВТКУ), обязав Аэрофлот и местные хозяйственные организации Восточной Сибири в кратчайший срок обеспечить строительство авиалинии. На основании этого постановления Совнарком Якутской АССР 12 октября принял решение «немедленно приступить и закончить к 1 декабря 1941 года строительство аэродромов в гг. Якутске, Алдане и Олёкминске». Местным руководителям предлагалось для выполнения работ в указанные сроки мобилизовать население, чтобы ежедневно на строительстве каждого аэродрома работали не менее 300 человек. Руководство республики держало под особым контролем ход строительства и реконструкцию аэродромов, а также другие мероприятия, связанные с авиацией. В распоряжение Управления ВТКУ, проводившего изыскания, строительство новых и реконструкцию существовавших аэродромов на трассе Красноярск — Якутск — Уэлькаль, была откомандирована группа специалистов Якутской авиагруппы, среди которых были пилот В. И. Кузьмин, авиатехники И. П. Митраков, А. В. Сдобников и другие. Олёкминский аэродром в результате великих усилий работников-бульдозеристов МТС, женщин, которые круглосуточно корчевали, пилили лес, очищали деляны, начал принимать

самолеты в ноябре 1942 г. Из книги «Трудной дорогой к Победе», благодаря воспоминаниям ветеранов войны и тыла, установлено, что прилетали военные самолеты «Кобра», «Китихавки», «Дуглас».



При анализе статьи «Это были нелегкие годы» в газете «Олёкма» от 16 ноября 2012 г. выявлено, что в честь 70-летия аэропорта Олёкминск состоялась встреча ветеранов. На встрече вспоминали трудные дни строительства аэропорта, как в тяжелых условиях иногда с большими потерями совершались полеты по трассе Аляска — Сибирь. Я горжусь, что авиапорт моего родного города был частью воздушной трассы. Памятник военному самолету перед старым аэропортом — тому память. Память хранят и ветераны аэропорта.

Таким образом, предположение о том, что самолеты, перелетевшие по воздушному мосту Аляска — СССР, сыграли заметную роль в успехе советской авиации в годы Великой Отечественной войны и что г. Олёкминск является частью трассы, получило подтверждение.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. 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.
2. Гусева Е. В. Трудной дорогой к Победе. — Якутск, 1995.
3. Дехтяр Н. Я. Таежный аэродром // Олёкма. — 2012–4 сентября.

4. Евстифеев И. С. Это были нелегкие годы //Олёкма. — 2012–16 ноября.
5. Тимофеева Д. От «АлСиба» до «Аэропортов Севера»// Олёкма. — 2012–16 ноября.
6. Дехтяр Н. Я. Таежный аэродром. По материалам краеведческой конференции, посвященной 70-летию перегоночной трассы Аляска — Сибирь // Олёкма. 2012–7 сентября.
7. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Алсиб>
8. <https://ardexpert.ru/article/18048>
9. [https://www.youtube.com/watch?v=fb3is5yq9\\_Y](https://www.youtube.com/watch?v=fb3is5yq9_Y)
10. <https://dzen.ru/media/rgo/pochemu-sekretnaia-vozdushnaia-trassa-ot-aliaski-do-sibiri-stala-nastoiascei-dorogoi-jizni-dlia-sssr-v-gody-voiny-62cdc71b9ee0340c926ca3cf>
11. <https://magadanmedia.ru/news/1097254/>
12. <https://goarctic.ru/nauka-i-kultura/ekspeditsiya-rgo-i-minoborony-po-aerodromam-alsib/>
13. <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/ekspediciya-russkogo-geograficheskogo-obshchestva-i-minoborony-zavershila-obsledovanie-trassy-alyaska-sibir>

## **ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ. К 80-ЛЕТИЮ ТРАССЫ И 100-ЛЕТИЮ ЯАСССР**

Несмелов Никита Сергеевич

Республика Саха (Якутия), г. Олёкминск, Олёкминский район,  
МБОУ СОШ 4 г. Олёкминска, 10-й класс

*Чувашова Наталья Николаевна, МБОУ СОШ 4 г. Олёкминска, учитель истории*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, историческая память.

Великая Отечественная война — самая важная страница нашей истории. Сколько бы лет не прошло, история будет помнить своих героев и восхищаться, как наша страна в трудное время смогла встать на защиту Родины. В трудных условиях воздушная секретная трасса благодаря военным летчикам, строителям трассы внесла свой посильный вклад в Победу. Тема защитников Родины всегда актуальна и в военное время, и в мирное. Русское географическое общество (РГО) проводит огромную работу по исследованию воздушной трассы Аляска — Сибирь. Встреча с экспедицией в г. Олёкминске в 2021 г. стала поводом работы над проектом «История Алсиба — история моей страны». Экспедиция вдохновила и повлекла нас за собой по маршруту секретной трассы, возник интерес к путешествию по трассе и желание показать, какую роль играл Алсиб в войне и как хранится память в народе о воздушной трассе, которая вложила свой посильный вклад в дело Победы. В 2022 г., в сентябре, экспедиция вновь прилетала в наш город. Гордость охватила, что мой город, город в котором я живу, является частью воздушной трассы Аляска — Сибирь.

Основное содержание моего исследования — состояние маршрута Аляска — Сибирь, сохранение памяти о воздушной трассе в наше время. По историческому маршруту воздушной трассы проведено заочное путешествие. Мне показалось, что на вертолете Русского географического общества я побывал на всех авиаплощадках трассы 1942 г. и одновременно на площадках 2022 г. Авиаплощадки действуют от первой площадки трассы до Красноярска, есть и заброшенные, ныне не действующие. Но благодаря Русскому географическому обществу везде поставлены обелиски, значит память жива, история помнит всех.

Много лет прошло, но страницы истории страны вновь и вновь оживают в памяти. Воздушная трасса Аляска — Сибирь показала чуда мужества сибиряков и военных летчиков. Народ наш стойкий, мужественный, и в трудное время все как один, несмотря на мороз и стужу, строят, летают, с честью выполняют свой долг по защите Родины. Большой вклад в изучение трассы Алсиб внесло Русское географическое общество. Летом 2021 г. под его эгидой прошел первый этап экспедиции по обследованию аэродромов легендарной

воздушной трассы. Помогали поисковикам вертолетчики ВКС России, военнослужащие Восточного и Центрального военных округов, Тихоокеанского флота, 21-го ЦНИИ военной автомобильной техники Минобороны.

Маршрут пролегал по четырем российским регионам — Чукотке, Магаданской области, Якутии и Иркутской области. Поисковики одолели около 5,5 тыс. км и изучили состояние полутора десятков аэродромов. Как заявил руководитель департамента РГО Сергей Чеучин, 4 из 14 обследованных аэродромов заброшены и непригодны для использования (Чапино, Уэлькаль, Анадырь-Горка, Танюрер). Еще три имеют статус авиаплощадок (Оймякон, Сусуман, Витим). На трех ведется реконструкция (Хандыга, Сеймчан, Олёкминск), на двух создаются взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием (Сеймчан и Олёкминск). Связи между аэропортами разорваны, попасть из одного в другой невозможно, поскольку ныне они привязаны к региональным центрам. Трасса как связующий коридор в широтном направлении не работает.

Русское географическое общество предлагает создать межрегиональную ассоциацию, которая объединит поселения, где базировались аэродромы Алсиба. Это позволит возродить взаимодействие и оживить трассу, объединяющую страну в широтном направлении. Было бы целесообразно рассмотреть возможность возвращения статуса аэропорта аэродрому поселка Оймякон (Томтор), который является центром развития туризма в Якутии, и ускорить процесс принятия решения по реконструкции аэропорта в Киренске. В 2022 г. РГО вместе с АО «Марка» планирует выпустить юбилейную почтовую карточку. Она будет посвящена 80-летию воздушной трассы Алсиб.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. 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.
2. Гусева Е. В. Трудной дорогой к Победе. — Якутск, 1995.
3. Дехтяр Н. Я. Таежный аэродром // Олёкма. — 2012–4 сентября.
4. Евстифеев И. С. Это были нелегкие годы // Олёкма. — 2012–16 ноября.

5. Тимофеева Д. От «АлСиба» до «Аэропортов Севера»// Олёкма. — 2012–16 ноября.

6. Дехтяр Н.Я. Таежный аэродром. По материалам краеведческой конференции, посвященной 70-летию перегоночной трассы Аляска — Сибирь // Олёкма. 2012–7 сентября.

7. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Алсиб>

8. <https://ardexpert.ru/article/18048>

9. [https://www.youtube.com/watch?v=fb3is5yq9\\_Y](https://www.youtube.com/watch?v=fb3is5yq9_Y)

10. <https://dzen.ru/media/rgo/pochemu-sekretnaia-vozdushnaia-trassa-ot-aliaski-do-sibiri-stala-nastoiascei-dorogoi-jizni-dlia-sssr-v-gody-voiny-62cdc71b9ee0340c926ca3cf>

11. <https://magadanmedia.ru/news/1097254/>

12. <https://goarctic.ru/nauka-i-kultura/ekspeditsiya-rgo-i-minoborony-po-aerodromam-alsib/>

13. <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/ekspediciya-russkogo-geograficheskogo-obshchestva-i-minoborony-zavershila-obsledovanie-trassy-alyaska-sibir>

## ЗНАЧОК — СИМВОЛ ИСТОРИИ

Кондаков Денис Николаевич

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, с. Абага, МБОУ «Абагинская СОШ им. А.Г. Кудрина-Абагинского», 11-й класс

*Руководитель: Уйгурова Раиса Иннокентьевна, МБОУ «Абагинская СОШ им. А.Г. Кудрина-Абагинского», учитель якутской литературы, национальной культуры, МХК*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, фалеристика, значок «Воздушному мосту Аляска — Сибирь».

**В** преддверии Дня Победы, той или иной даты, связанной с историей Великой Отечественной войны, в памяти жителей всей страны как бы заново воскрешаются те дни. Казалось бы, о войне

все сказано. Но и спустя столько лет мы не знаем о ней всей правды. Например, историю АлСиба — воздушной перегоночной трассы Аляска — Сибирь. В Красноярске 80 лет назад приземлились первые военные самолеты, отправленные в СССР из США по программе ленд-лиза. В годы Великой Отечественной войны воздушная дорога жизни соединила Аляску и Сибирь. По этой экстремальной авиатрассе, на протяжении которой специально построили 16 аэродромов, советские летчики перегоняли американские истребители и бомбардировщики, которые сразу отправлялись на фронт. История Алсиба была засекречена до 90-х годов XX века. Сейчас ее возвращают из забвения вместе с обломками самолетов и погибшими экипажами. О тех днях нам рассказывают оставшиеся с тех времен артефакты, в память о тех днях выпускаются новые.

Одно из самых распространенных хобби в мире — коллекционирование орденов и медалей. Это называется фалеристика. Многие занимаются коллекционированием значков. Особенно это занятие было распространено в СССР. И в наши дни у некоторых людей как память остались коллекции бабушек, дедушек. Одной из них является коллекция значков моего дедушки. Мне стало интересно, почему же он собирал эти значки и что представляет собой каждый значок. Таким образом, я стал интересоваться фалеристикой.

Название «фалеристика» произошло от латинского слова «фалэра» (металлические украшения, служившие воинскими знаками отличия) и от греческого «фáлара» (металлические бляхи, побрякушки) — награды римских легионеров. Термин «фалеристика» впервые был употреблен в 1937 г. чехословацким коллекционером наград Олджихом Пильцем, а в русский язык термин ввел историк из Баку, известный коллекционер и исследователь, специалист по наградам Р. В. Шейн в статье «Фалеристика — сестра нумизматики», опубликованной в 8-м номере журнала «Декоративное искусство СССР» за 1965 г.

В СССР фалеристика была популярна еще с 50-х годов — с того времени, когда началось расширение межгосударственных связей и туризма. Именно в тот момент начался массовый выпуск различных памятных знаков. И в наши дни фалеристика имеет множество приверженцев в нашей стране.

В фалеристике значком принято называть плоскую фигурную пластину с надписью и/или изображением. Форма пластины может быть любой: круглой, квадратной, овальной, треугольной, ромбовидной, прямоугольной и так далее. Носится значок, как правило, на груди и изготавливается из различных материалов. В наши дни значки можно классифицировать по назначению, материалу и способу изготовления.

По назначению значки бывают: академические — выдаются окончившим высшее или среднее учебное заведение, либо тем, кто имеет ученую степень; значки организаций; знаки, которые обозначают принадлежность обладателя к группе лиц; знаки отличия; должностные знаки; воинские значки; знаки, которые посвящены месту или событию, их еще можно назвать сувенирными; юбилейные — посвященные годовщине какого-либо события.

По способу и материалам: наиболее распространены металлические нагрудные знаки, которые изготавливаются различными способами (литье, штамповка, фототравление и др.). Могут быть из тяжелых металлов и сплавов (медь, латунь), легких (алюминий) и драгоценных (серебро, золота и даже платина). На втором месте по популярности стоит пластик. Кроме того, они изготавливаются из дерева и других необычных материалов.

В коллекциях фалеристов находятся значки, посвященные разным темам. Мой интерес вызвал значок с надписью «Воздушному мосту Аляска — Сибирь». Обратившись к опытным фалеристам, я узнал, что значок был выпущен в г. Мирном, на предприятии «Якуталмаз», в 1992 г. методом штамповки в количестве не более 200 экземпляров.

Описание значка: алюминиевый значок круглой формы с синей эмалью по центру и красной по краю. В центре значка находится изображение самолета и дата «50 лет», все детали выполнены в серебряном цвете. По краю имеется надпись «Воздушному мосту Аляска — Сибирь», внизу надпись: «Якутск 1942–1945».

Основываясь на этих данных, можно узнать, что значок был выпущен к 50-летию воздушной трассы Аляска — Сибирь. Аляска — Сибирь — воздушная трасса между Аляской (США) и СССР, организованная в 1942 г. и действовавшая по 1945 г., по которой

перегонялись американские боевые самолеты, поставляемые США в СССР по договору ленд-лиза. В качестве второстепенных задач на трассе выполнялась перевозка грузов, дипломатической почты, а также дипломатических работников.

Трасса мужества Аляска — Сибирь была прочерчена практически по линейке — от Берингова пролива через Чукотку и Якутию, Верхоянский хребет и полюс холода до Красноярска. Дальность полета у истребителей небольшая, поэтому маршрут, протяженность которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км, разделили на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегоночный авиаполк, и он обычно работал только на своем участке. Передавая в пункте назначения самолеты соседнему полку, летчики возвращались на свою базу транспортными самолетами специальной эскадрильи.

Город Якутск являлся одним из важных центров, через который пролегла трасса Алсиб. Здесь размещались штабы 1-й перегоночной авиадивизии и воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (Чукотка), базировались 4-й перегоночный и 8-й транспортный авиаполки.

В октябре 1992 г., во время празднования Дня города Якутска, который совпал с 50-летием открытия трассы Алсиб, на площади в поселке Авиаторов открыли мемориал. В центре его высится стела, увенчанная стилизованной птицей в полете, ниже укреплена плита, на которой означен маршрут перегоночной трассы. От памятника прямая аллея ведет к площадке, по периметру которой установлено восемь плит с именами 113 летчиков, погибших на трассе Аляска — Сибирь. Там похоронен экипаж бомбардировщика Б-25, потерпевшего катастрофу в районе п. Жатай 7 мая 1943 г.

Таким образом, благодаря этому значку я начал изучать историю воздушной трассы Аляска — Сибирь и узнал много нового. Например, то, что в 1995 г., в 50-летний юбилей Алсиба, в поселке Авиаторов открыли мемориал, посвященный трассе мужества и погибшим на ней летчикам.

Фалеристика — увлекательное занятие. Изучая собранные значки, можно узнать много интересного об их истории, событиях, связанных с их выпуском. Значки являются символами того времени

или события, в память о котором они изготовлены. Находящийся в моей коллекции значок-артефакт служит нашей исторической памяти, воссоздавая события тех далеких дней, как эстафету передавая эти знания будущим поколениям.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Иванов И. С. Фалеристика. Академические нагрудные знаки за окончание учебных заведений. — М.: Триумф, 2014. — 76 с.
2. Данилов А. Ю. Российская фалеристика. Учебное пособие. — Ярославль: Яросл. гос. ун-т., 2002. — 123 с.
3. Ильинский В. Н. Значки и их коллекционирование. — М.: Связь, 1977. — 192 с.
4. Материалы частной коллекции.

## СОЗДАНИЕ КОМПЬЮТЕРНОЙ ИГРЫ «ТРАССА МУЖЕСТВА»

Егоров Кэскил Алексеевич

Республика Саха (Якутия), Олёкминский район, МБОУ «Абагинская СОШ им. А. Г. Кудрина-Абагинского», 10-й класс

*Руководитель: Уйгурова Раиса Иннокентьевна, МБОУ «Абагинская СОШ им. А. Г. Кудрина-Абагинского», учитель якутской литературы, национальной культуры, МХК*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, компьютерная игра «Трасса мужества».

**П**ринимая участие в работе межрегионального молодежного сетевого проекта «История «Алсиба — история моей страны», я узнал много нового для себя, ознакомился с историей легендарной воздушной перегоночной трассы Аляска — Сибирь. Назрела необходимость поделиться полученными знаниями со своими сверст-

никами. Мы — члены команды, участвующей в проекте, задумали провести мероприятие в школе, посвященное 80-летию Алсиба. После наших выступлений об истории трассы и ознакомления с нашими индивидуальными проектами хотел бы закрепить и проверить полученные участниками мероприятия знания.

Цель нашей работы — создание компьютерной игры для проверки полученных знаний об истории воздушной перегоночной трассы «Аляска — Сибирь».

Игры-ходилки способны занять игрока любого возраста — правила настолько просты, что их иногда и читать не нужно. Механика игры достаточно проста: бросай кубик, двигай фишку и выигрывай! Именно поэтому они так и называются: игроки то продвигаются вперед, то отходят назад, в общем, ходят и бродят по полю. Однако в каждой игре есть кое-что еще, кроме бросков кубика и передвижений, а именно задания и условия их выполнения. Правила игры: по очереди бросая игральную кость, участники двигают свои фишки на выпавшее количество полей. На всех кружках есть вопросы, игроки должны ответить на них. Даже если игрок пропускает кружочек, то обязательно отвечает на вопрос по ходу следования. В случае неправильного ответа игрок пропускает ход. Последние вопросы из каждого пути — это финиш, ответив на них, игроки проходят игру!

Для создания игры нами выбран онлайн-сервис Genially, предназначенный для разработки интерактивных ресурсов: плакатов, презентаций, игр, викторин, постеров, карт, квестов, инфографики, открыток и многого другого. Достоинства сервиса: простота, доступность, бесплатность, возможность создания неограниченного количества работ, публикация практически на всех интернет-платформах. Недостатки платформы: сервис на иностранном языке, не все шрифты поддерживают кириллицу, некоторые возможности сайта только за плату.

Алгоритм работы в сервисе. Заходим на сайт Genially по ссылке <https://www.genial.ly/>. Создаем учетную запись, нажав на соответствующую кнопку внизу слева, т. е. регистрируемся. Попадаем в окно регистрации: заполняем форму регистрации: указываем адрес электронной почты, придумываем пароль, подтверждаем его, ставим галочку напротив «I have read and accept the user agreement

and privacy conditions», а потом ждем на голубую кнопку под заполненными данными. Можно зарегистрироваться через аккаунты социальных сетей.

Перед нами открывается панель личного кабинета. Ждем на значок с плюсиком, чтобы создать новую работу. Следующее окно сервиса предлагает нам разные варианты будущих работ. Все предлагаемые шаблоны сгруппированы в 8 блоков и 1 вариант с нуля. Выбираем необходимое, в данном случае это игры (Gamification), выделив и нажав на него.

После выбора необходимого блока с упражнениями нам откроется панель, где можно выбрать подходящий для наших целей шаблон или создать работу с нуля. Только необходимо учитывать, что шаблоны с желтой звездочкой в бесплатном тарифе недоступны.

Итак, панель перед нами. Чтобы сузить поиск, поставим галочку, выделив только бесплатные шаблоны (free). Для задуманной мною игры наиболее подходит шаблон Jumanlly.

Делаем клик на синюю надпись внизу справа: use this template («использовать этот шаблон»). Наш выбранный вариант загрузится к нам в личный кабинет. Шаблон у нас в ЛК. Перед нами рабочее поле, где мы заменим содержимое слайдов на свое. Дадим название нашей будущей игре, введя его в соответствующее поле, сделаем сразу работу видимой (клик на All Set изменит статус работы с Draft на Public) и не забудем нажать «save», то есть сохранить.

Приступим к оформлению титульного слайда игры. Меняем все надписи на слайде на свои. Игра задумана как обучающая, связанная с историей воздушной перегоночной трассы Аляска — Сибирь и для проверки полученных знаний. Поэтому название должно быть соответствующее и запоминающееся. Назовем нашу игру «Трасса мужества». Меняем аватарки игроков, ставим свои — летчиков в шлеме.

Таким образом, нами создана игра «Трасса мужества», закрепляющая полученные знания об истории воздушной трассы Аляска — Сибирь. Игра предназначена для учащихся средних и старших классов. Можно играть индивидуально (4 игрока) или командами (4 команды). Для удобства пользователей создан QR-код, чтобы можно было играть на смартфонах.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Дехтяр Н. Я. Листая страницы истории. По материалам краеведческой конференции, посвященной 70-летию перегоночной трассы Аляска — Сибирь // Олёкма. — 2012. — 4 сентября.
2. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 годы). — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015. — 408 с., ил.

## МЕМОРИАЛ «ГЕРОЯМ АЛСИБА» КАК ПРИМЕР СОХРАНЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ О ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ АЛСИБ

Вербицкая Агафья Алексеевна

Магаданская область, МАОУ «Лицей №1 имени Н.К. Крупской», музей «История школы №1 г. Магадана», 10-й класс

*Руководитель: Вербицкая Светлана Викторовна, заведующий школьным музеем «История школы №1 г. Магадана»*

*Научный руководитель: Бечерякова Евгения Геннадьевна, аспирант Института всеобщей истории Российской академии наук*

**Ключевые слова:** трасса, Великая Отечественная война, воздушная трасса Аляска — Сибирь (Красноярская воздушная трасса), историческая память, сохранение исторической памяти, мемориал, художник как создатель исторического памятника.

А сейчас — сместились меридианы  
И сжались гармошкой параллели.  
Рукой подать — нездешние страны,  
Общие беды и общие цели.  
С. С. Наровчатов. Большая война

**И**сторическая память народа включает в себя множество событий. Некоторые исчезают вместе с уходящими поколениями.

Интерес к истории — лепта каждого из нас в сохранение этой памяти, передача ее новым поколениям — благородная и посильная для каждого задача. Великая Отечественная Война — трудная и героическая страница нашей истории, хотя боевые действия проходили далеко от северных берегов Охотского моря, но моя малая родина внесла вклад в общую победу. Воздушная перегоночная трасса Аляска — Сибирь — пример самоотверженности, боевого и трудового подвига моих земляков и всех участников перегона, пример взаимодействия и боевой дружбы разных народов в борьбе с общим врагом. Я решила провести исследование: как сохраняется память об этом подвиге, кто создает памятники, и как происходит этот процесс. В ходе работы я посетила Государственный архив Магаданской области и взяла интервью у художника К. Б. Кузьминых, цитаты из которого приведены в моем докладе.

В 2022 г. исполнилось 80 лет с начала эксплуатации воздушной трассы ГВФ Аляска — Сибирь. В Государственном архиве Магаданской области я ознакомилась с некоторыми документами за 1942 г. В постановлении заседания бюро Чукотского Округкома ВКП(б) от 25 сентября 1942 г. сообщается: «Принято на основании сообщения начальника особой воздушной трассы тов. Мазурук. Принять к сведению сообщение тов. Мазурук о том, что особая воздушная линия правительством принята, передана в ведение Красной Армии и пущена в действие. Руководство особой трассы приступило к перегонке самолетов из Америки в СССР». (ОГКУ «ГАМО». Ф. П-22. п. 1. Д. 101. Л. 25–27).

Далее в постановлении указаны мероприятия по продолжению строительства и обеспечению бесперебойной работы трассы. Воздушная трасса Аляска — Сибирь (Красноярская воздушная трасса) действовала с 1942 по 1945 г., являясь советской частью трассы по перегонке самолетов из США в СССР. По американской части трассы Аляска — Канада (Алкан) летали американские летчики. В г. Фэрбенксе (Аляска) самолеты принимала советская военная миссия, и далее через Чукотку самолеты перегоняли летчики 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ СССР. В составе авиадивизии было пять перегоночных авиаполков, потому что по результатам первых перегонов, из-за потерь и трудностей полетов, трасса была раз-

делена на 5 отрезков для более эффективной и безопасной работы летчиков. Базовые аэропорты на территории Советского Союза: Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Киренск, Красноярск, кроме того, были дополнительные транспортные и поисковые авиаполки. Всего было задействовано около 30 аэродромов на территории Сибири, Якутии и Дальнего Востока. Перегон самолетов осуществлялся по программе ленд-лиза — договору между СССР, США и Великобританией о помощи союзникам в войне с фашистской Германией и империалистической Японией. Кроме самолетов по воздушной трассе перевозили стратегические грузы, почту, авиапассажиров, в том числе дипломатов, например, послов СССР М. М. Литвинова и А. А. Громько, вице-президента США Генри Уоллеса, который посетил также и первую школу г. Магадана. По трассе перевозили военное оборудование, обмундирование, золото, оборудование и медикаменты для госпиталей и многое другое.

М. В. Третьяков в монографии «Авиация в Дальстрое» (Магадан, ООО «Типография», 2014.) отмечает: «Общие итоги работы АЛСИБа были следующие: за период эксплуатации на территорию СССР перегнано 7928 самолетов, в том числе 5069 истребителей, 2095 бомбардировщиков, 54 учебно-тренировочных и 710 транспортных. Из них за 9 месяцев (сентябрь 1943 г. — май 1944 г.) Красноярский аэродром принял 3582 самолета, в том числе 2338 самолетов в 543 группах. По различным причинам над Североамериканским континентом разбились 133 самолета. На трассе АЛСИБ было потеряно 73 самолета, погибло 115 советских летчиков...

В целом проложенная воздушная магистраль и построенные на ней объекты укрепили техническую базу северо-восточной авиации, открыв новые перспективы, планируемые к реализации в послевоенный период. Кроме того, с учетом изменения статуса отношений между бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции и последовавшего начала «холодной войны», созданный воздушный мост приобрел для СССР важное стратегическое значение, позволявшее укрепить свои восточные рубежи».

Мы не имеем права забывать подвиг летчиков, которые в тяжелых условиях перегоняли самолеты, подвиг строителей аэродромов. Своим самоотверженным трудом, а порой и ценой жизни,

эти люди не только внесли вклад в Победу в Великой Отечественной Войне, но и обеспечили мирное развитие региона. Построенные ими аэродромы, нанесенные на карты авиамаршруты, бесценный опыт пригодились в послевоенное время. Магадан имеет непосредственное отношение к трассе Алсиб, здесь находилось управление «Дальстрой», силами которого велось строительство аэродромов, в том числе силами заключенных Севвостлага. На 13-м км основной трассы располагался запасной аэродром воздушной трассы, а в бухте Нагаева — водный аэродром, через который перегоняли водные самолеты «Каталина».

Чтобы сохранить историческую память о воздушной трассе Алсиб, в нашем музее «История школы № 1 г. Магадана» проводятся музейные уроки. По воспоминаниям учеников военных лет мы знаем, что в школе проводил встречи с учащимися Илья Павлович Мазурук, когда прилетал в Магадан по делам трассы, нашу школу посетил с визитом Генри Уоллес в 1944 г. В школьном музее находятся фрагменты самолета «Дуглас» А-20К «Бостон», найденные и преданные нам отрядом «АвиаПоиск» г. Владивостока.

В Магадане есть несколько памятных мест, связанных с перегонной трассой Алсиб. Это братская могила и памятник летчикам 8-го перегонного авиаполка В. П. Смирнову (1912 г. р.), А. В. Жукову (1924 г. р.), Е. М. Залогину (1910 г. р.), которые погибли 9 июня 1943 г. при выполнении специального задания правительства (захоронение находится на старом кладбище, ул. Попова). К 50-летию Алсиба силами клуба «Подвиг» был открыт мемориал «Мы никогда не забудем», музей военной техники под открытым небом.

9 мая 2020 г. в день 75-й годовщины со дня Великой Победы в Великой Отечественной войне на 13-м км трассы «Кольма» состоялось открытие мемориала «Героям Алсиба». Авторы мемориала: Андрей Николаевич Ковальчук, председатель Всероссийской творческой общественной организации «Союз художников России», Народный художник Российской Федерации, академик Российской академии художеств и Константин Борисович Кузьминых, председатель правления Магаданской областной организации Всероссийской творческой общественной организации «Союз художников России», заслуженный художник Российской Федерации, академик

Российской академии художеств. Константин Борисович Кузьминых живет в Магадане, он передал в дар школьному музею макет памятника, который был признан лучшим в конкурсе 2018 г., и рассказал о том, как создавался мемориал.



*Рис. 1. Макет памятника «Героям Алсиба» К.Б. Кузьминых, 2018 г.*

Конкурс на проект памятника, посвященного подвигу личного состава 1-й перегоночной Краснознаменной авиадивизии ГВФ воздушной трассы Аляска — Сибирь был объявлен мэрией города Магадана в конце 2018 г. Предполагалось, что победитель получит право на реализацию своего проекта в городе Магадане. Всего в конкурсе участвовали 9 проектов. Учредители конкурса решили организовать выставку этих проектов. Выставка продолжалась в течение месяца, и все проекты-соискатели были представлены в Магаданской галерее современного искусства (СК «Металлист», 2 этаж). По завершению работы выставки конкурсная комиссия во главе с мэром города подвела итоги и определила победивший проект. При этом, в том числе были учтены мнения зрителей, занесенные в книгу отзывов. Победил проект памятника «Героям Алсиба».



*Рис. 2. Эскиз памятника «Героям Алсиба». К. Б. Кузьминых  
(из архива К. Б. Кузьминых)*

Константин Борисович так объяснил решение о соавторстве: «Я предложил стать соавтором проекта председателю Союза художников России Андрею Николаевичу Ковальчуку. При этом инициатива участия в конкурсе исходила от меня, как от магаданца, а он меня в этом поддержал. Он — лучший. Он Народный художник Российской Федерации, академик Российской академии художеств, лауреат Государственной премии, награжденный многочисленными наградами. Андрей Ковальчук на сегодняшний день — это художник № 1 в России. Он меня поддержал в этой инициативе, и был сделан проект... Мы с ним знакомы и дружим уже больше 10 лет. Нами уже были реализованы совместные проекты, у нас уже сложившийся творческий тандем. Андрей Ковальчук — профессио-

нальный скульптор. Это было абсолютно необходимо для успешной реализации проекта и, естественно, учитывалось при распределении ролей. Мои разработки были на уровне дизайна, общей концепции, первоначальной идеи, привязки к местности, основная часть его работы — скульптурная, работа над фигурами. Первоначальную идею рукопожатия и приветствия друг друга двух летчиков нужно было наполнить еще и внутренним содержанием, все должно было быть грамотно слеплено и профессионально отлито».

Вопрос: *Откуда появилась идея памятника?*

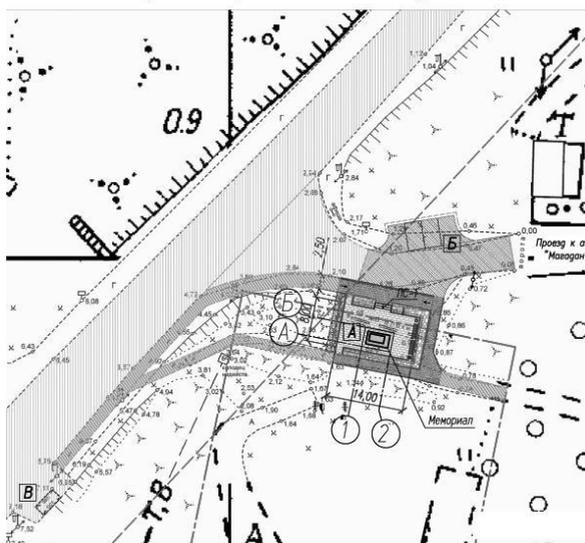
К. Б. Кузьминых: «Общая идея памятника пришла сразу — это фигуры советского и американского летчиков, стоящие в дружеском рукопожатии. Это идея дружбы, боевого братства. В нашем случае нужно было отделить фигуры от леса и сделать памятник масштабнее, потому было придумано стилизованное крыло самолета. Общая высота памятника получилась 8 метров — это достаточно много. Кроме того, крыло придает композиции общее устремление в высь, в небо... Сразу определили материалы, из которых должен быть изготовлен мемориал: фигуры летчиков — литая бронза, крыло — листовая нержавеющая сталь на стальных заклепках и постамент — полированный гранит. Далее, при работе над эскизом и моделью памятника на крыле появились бронзовые звезды, на постаменте — бронзовая мемориальная табличка».

Вопрос: *Как было определено место для мемориала?*

К. Б. Кузьминых: «Разместить мемориал на 13 км основной трассы, недалеко от старого аэропорта — это была моя идея, которую мы и реализовали. Уже на конкурсе проект предусматривал установку памятника на повороте с основной трассы к зданию старого аэровокзала. Исторически это обосновано. Памятник встречает всех, кто прибывает в город».

МЕМОРИАЛ "ГЕРОЯМ АЛСИБА"  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Схема планировочной организации земельного участка. М 1:500



Ведомость площадок

Номер на плане	Наименование	Примечание
А	Площадка мемориала	
Б	Автомобильная парковка на 4 машино-места	
В	Существующая автобусная остановка	

Рис. 3. Генплан установки мемориала. (Из архива К. Б. Кузьминых)

Вопрос: Как вы работали над образами летчиков?

К. Б. Кузьминых: «Разумеется, необходимо было историческое соответствие — форма одежды, парашюты, знаки отличия — все эти нюансы должны быть точными. Для этого мы работали с архивами, собирали фотографии летчиков тех лет... Это была очень интересная и большая часть работы». Константин Борисович предоставил нам некоторые фотографии, которые он использовал в работе над скульптурами.



*Рис. 4. Фрагмент фотографии, благодаря которой появилась основная идея облика американского летчика*

Для изготовления макета крыла художники тоже провели кропотливую работу, изучая строение самолета «Кингкобра».

Вопрос: *Как осуществлялся проект?*

К. Б. Кузьминых: «Мы с А. Н. Ковальчуком приступили к работе над созданием мемориала в октябре 2019 г. Работа проводилась одновременно в Магадане и в Москве. В Москве шло изготовление в натуральную величину и отливка бронзовых частей памятника. Крыло было изготовлено и собрано здесь, в Магадане. Одновременно с нашей работой выполнялись работы по заливке фундамента, изготовлению и облицовке постамента памятника, благоустройству площадки мемориала. Готовые отлитые из бронзы детали мемориала были доставлены из Москвы в середине апреля, и к 9 мая работа над мемориалом была полностью завершена. Перед открытием нами была дополнительно изготовлена информационная установка, на которой дана краткая информация о воздушной трассе, размещена общая карта полетов. Установка, как и крыло, изготов-

лена из листовой нержавеющей стали. Установка вошла в общую композицию мемориала».

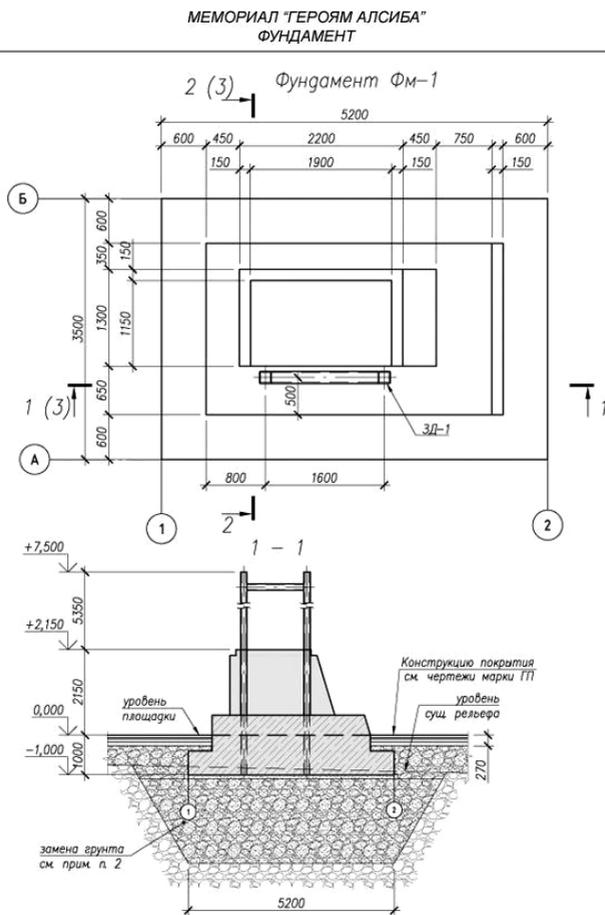


Рис. 5. Страница проектной документации.  
(Из личного архива К.Б. Кузьминых)

Хочется отметить, что памятник является не просто произведением искусства, но и повышает историческую грамотность, рассказывает о подвиге летчиков, знакомит с историческим событием.



*Рис. 6. Монтаж памятника. (Из личного архива К. Б. Кузьминых)*

В торжественной церемонии открытия мемориала 9 мая 2020 г., приняли участие губернатор Магаданской области С. К. Носов, мэр города Магадана Ю. Ф. Гришан, председатель Магаданской областной Думы С. В. Абрамов, председатель Магаданской городской Думы С. А. Смирнов, автор памятника К. Б. Кузьминых, руководители министерств и ведомств Магаданской области, представители трудовых коллективов, общественных организаций, творческих союзов. В связи с открытием мемориала в Магадан поступили правительственные и поздравительные телеграммы. Поступили поздравления от заместителя Председателя Государственной Думы Российской Федерации А. Гордеева, заместителя министра культуры Российской Федерации О. Яриловой, помощника Президента Российской Федерации В. Мединского, представителя МИД Российской Федерации в Хабарововске П. Силаева. В поздравлениях отмечалось, что такой опыт международного братства в годы войны приобретает особое значение в нынешних условиях: «Как подчеркивается в принятом по случаю 75-й годовщины встречи советских и американских войск на Эльбе совместном заявлении президентов России и США, мы убеждены, что, действуя в ключе партнер-

ства и взаимного доверия, наши страны смогут успешно решать встающие перед ними задачи, эффективно противостоять вызовам современного времени и обеспечить стабильный процветающий мир». Также поступили видеообращения от мэра Анкориджа (штат Аляска) Итана Берковича и вице-губернатора штата Аляска Лорена Лимана.



*Рис. 7. Губернатор Магаданской области С. Носов, мэр г. Магадана Ю. Гришан, заслуженный художник РФ К. Кузьминых на открытии мемориала. (Из личного архива К. Б. Кузьминых)*

На церемонии открытия прозвучали слова благодарности не только авторам, которые увековечили подвиг героев Алсиба, но и подрядчикам, выполняющим благоустройство территории, спонсорам, благодаря которым проект состоялся. За оказанную финансовую поддержку проекта губернатор Сергей Носов и мэр Магадана Юрий Гришан выразили благодарность меценатам Павлу Ворсину, управляющему директору АО «Полюс Магадан», Константину Кобрянову, представителю Компании ВИЛКОН в России, Александру Усольцеву, директору ООО «Колыманефтепродукт», а также Фонду социального партнерства и всем, кто участвовал в создании и возведении памятника. Неоценимую помощь оказа-

ли генеральный директор ПАО «Магаданский Механический завод» Мурат Галоев, председатель совета директоров ОАО «Сусуманзолото» Владимир Христов, финансовый директор компании VILKONN. A. INC Наталья Амнуэль.

К. Б. Кузьминых отметил: «Мемориал стал частью нашей общей работы по сохранению исторической памяти о Великой Отечественной войне и ее славных героических страницах, одной из которых, безусловно, является Алсиб. Мемориал «Героям Алсиба» в Магадане хранит вечную память о подвиге и воинской доблести летчиков, наземного персонала, работников тыла, всех кто создавал и обеспечивал функционирование авиатрассы «Аляска — Сибирь» как с советской, так и с американской стороны».

Появление мемориала вызвало широкий общественный резонанс: статьи были опубликованы во многих периодических изданиях, в том числе в академических — в журнале Регионального отделения Урала, Сибири и Дальнего Востока Российской академии художеств «Изобразительное искусство Урала, Сибири и Дальнего Востока» (№ 3 (4) за 2020 г.), в газете «Вечерний Магадан» (№ 20 от 14.05.2020 г.).

30 ноября 2021 г. в Галерее современного искусства г. Магадана состоялись общественные слушания, в которых приняли участие представители общественности города Магадана, художники, журналисты, учащиеся. Перед собравшимися выступил один из авторов мемориала — заслуженный художник РФ К. Б. Кузьминых. Он рассказал о воздушной трассе Великой Отечественной войны Аляска — Сибирь (Алсиб), о работе над мемориалом «Героям Алсиба» в Магадане, ответил на вопросы. Участники встречи отметили вклад мемориала «Героям Алсиба» в патриотическое воспитание подрастающего поколения, студентов и учащихся высших и средних учебных заведений Магадана и Магаданской области.

31 мая 2022 г. в атриуме Министерства обороны Российской Федерации состоялась торжественная церемония вручения Государственных премий Российской Федерации имени маршала Советского Союза Г. К. Жукова. Премии вручал начальник Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации Валерий Герасимов. Государственная премия Российской Федерации име-

ни Г. К. Жукова ежегодно присуждается за выдающиеся достижения в военной науке, за создание образцов вооружения и военной техники, а также за лучшие художественные произведения, посвященные Великой Отечественной войне. «Всего в конкурсе приняли участие 55 соискателей. Среди них — военнослужащие и гражданские лица, ученые и производственники, писатели, деятели искусства, представители ветеранских организаций. Каждому была дана оценка его труда», — заметил В. В. Герасимов. Начальник Генштаба поблагодарил лауреатов как от себя, так и от имени министра обороны Российской Федерации С. К. Шойгу. Лауреатами Государственной премии Российской Федерации имени маршала Советского Союза Г. К. Жукова стали Народный художник РФ, академик РАХ Андрей Ковальчук и заслуженный художник РФ, академик РАХ Константин Кузьминых за мемориал «Героям Алсиба» в городе Магадане, символизирующий героизм, мужество и боевое братство воинов в годы Великой Отечественной войны.

Константин Борисович сообщил в интервью, что работа над сохранением исторической памяти Алсиба получила неожиданное продолжение. Готовится к выпуску почтовая марка с изображением памятника. Это событие сможет напомнить жителям России и всех стран, куда отправляются письма, о подвиге летчиков-перегонщиков времен Второй мировой войны.

Главная идея мемориала — это напоминание потомкам обо всех, кто принял участие в создании и функционировании этого воздушного моста как с советской, так и с американской стороны — летчиков-перегонщиков, наземного персонала, работников тыла. Задача, которая стояла перед авторами, — создание масштабного произведения монументального искусства, в котором бы воплотилась эта идея.

С этой задачей авторы мемориала «Героям Алсиба» справились успешно.

Мы видим, что у жителей г. Магадана есть живой интерес и желание сохранить историческую память о трассе Алсиб, о чем свидетельствует инициатива местного правительства об установке памятника, участие общественности и спонсоров, проведение мероприятий по увековечиванию памяти о Великой Отечественной вой-

не. Мы как сотрудники школьного музея можем принимать активное участие в сохранении и популяризации памяти Алсиба, и есть перспективы и материал для дальнейшего исследования.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Третьяков М. В. Авиация в Дальстрое. — Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2014. — 183 с.
2. Зотова О. И. «Аляска — Сибирь» — мемориал в Магадане // Изобразительное искусство Урала, Сибири и Дальнего Востока — 2020. — № 3 (4). — С. 5–8.
3. Спутник авиапассажира. — № 6 (2006), № 5, 6 (2007), № 5 (2008).
4. <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/lend-liz-tihogo-okeana/kataliny-idut-na-yug-elizabet-siti-vl/>

## ИДУЩИЕ СКВОЗЬ ОГОНЬ ТОПМАЧТОВИКИ. А-20 «БОСТОН»

Веремеев Семен

Зотов Владислав

Красноярский край, г. Красноярск, МАОУ СШ № 148 им. Героя Советского Союза И. А. Борисевича, 6-й класс

*Руководители: Погудин Виктор Альбертович, учитель истории, заслуженный педагог Красноярского края*

*Лобанова Анна Анатольевна, учитель истории, заместитель директора по воспитательной работе МАОУ СШ № 148 им. Героя Советского Союза И. А. Борисевича*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, бомбардировщик А-20 «Бостон».

**В**се дальше и дальше уводит нас время от событий Великой Отечественной войны — самой губительной и жестокой в нашей

истории. В памяти народов смешались гордость одержанной победы и боль понесенных потерь, горечь расставаний и счастье встреч. Но все же вновь и вновь хочется в преддверии 80-летия Великой Победы вспомнить огненное прошлое, еще раз поверить, что «помянут мир спасенный». Тем более в наше время, когда на территории нашей России вновь поднял голову фашизм. Вновь гремят взрывы, вновь появились в печати слова «авианалет», «артподготовка». Вновь награждают доблестных бойцов, защитников нашей Родины званием Героя России.

В последние годы Великой Отечественной войны довольно широкое применение нашел способ бомбометания — с высоты бреющего полета, преимущественно по морским целям. Он называться топмачтовым, и это название закрепилось за ним в истории. Это означало, что цель атакуется бомбами, сбрасываемыми с самолета, выполняющего полет на предельно малой высоте, соизмеримой с расстоянием от поверхности воды до топа (верхнего конца мачты корабля, судна), что составляло 15–20 м. А во время атаки с атакующего корабля и других кораблей конвоя по бомбардировщику ведется интенсивный заградительный зенитный огонь из всех стрелковых средств — «идущие сквозь огонь».

В этой исследовательской работе предпринята попытка раскрыть малоизвестную страницу Великой Отечественной войны — историю топмачтовиков.

История Красноярского края неразрывно связана с историей Великой Отечественной войны. В годы войны на фронт из края отправились 12 дивизий и 7 бригад пехоты, 7 артиллерийских и 4 авиационных полка, 3 полка народного ополчения. Более половины красноярских дивизий сражались под Москвой, дошли до Берлина.

Ранним утром 22 июня 1941 г. началось вторжение гитлеровских войск в нашу страну. Враг открыл огонь по пограничным заставам и начал бомбардировку военных объектов и аэродромов. Только за первый день войны были уничтожены 1200 советских самолетов, многие из них даже не успели взлететь. В небе господствовали фашисты, а Советской стране своих самолетов катастрофически не хватало. Положение можно было спасти поставками техники и вооружения от союзников по ленд-лизу.

Ленд-лиз — государственная программа, по которой Соединенные Штаты Америки поставляли своим союзникам во Второй мировой войне боевые припасы, технику, продовольствие, медицинское оборудование и лекарства, стратегическое сырье, включая нефтепродукты.

Одним из видов вооружения, поставляемых США Советскому Союзу, были самолеты. Для их перегонки из США в СССР была создана авиаперегоночная трасса Аляска — Сибирь (США (Фербенкс) — СССР (Красноярск)).

30 сентября 1942 г. первая партия самолетов вылетела в СССР. Это были 12 бомбардировщиков А-20, первые истребители П-40. Они прибыли в Красноярск 16 ноября. Всего по трассе в 1942–1945 гг. было пригнано около 8000 самолетов. Из них через Красноярск прошли 1362 бомбардировщика А-20 «Бостон».

Американский бомбардировщик «Дуглас» А-20, он же «Бостон», являлся одной из самых известных машин среди поставляемых по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. Эти самолеты успешно применялись советскими летчиками как бомбардировщики, разведчики, тяжелые истребители, топмачтовики. «Бостоны» составляли основную часть первых партий бомбардировщиков, преданных союзниками СССР. Уже в конце весны 1942 г. эти самолеты появились на фронте.

Особое место занимали «Бостоны» в роли топмачтовиков. Топмачтовый способ (сброс бомбы у поверхности воды с последующим рикошетированием в борт) применялся А-20G, пожалуй, чаще, чем торпедометание. С дистанции 5–7 км. Самолет начинал разгон, затем открывал пушечно-пулеметный огонь, чтобы ослабить противодействие корабельных зенитчиков.

Всего по опыту советских ВВС всех флотов с начала применения топмачтового метода бомбометания до 1945 г. выполнено 909 самолетовылетов, сброшено 2328 бомб различного калибра от 25 до 1000 кг. Потоплено 186 транспортов, кораблей и судов различного водоизмещения и назначения.

Данная исследовательская работа является попыткой раскрыть малоизвестный подвиг морских летчиков-топмачтовиков, героически защищавших нашу Родину. Попыткой показать пример му-

жества, бесстрашия героев, идущих в лоб на врага, презирая страх. Идущих в открытую на противника, когда враг старается уничтожить самолет и его экипаж всем подручным зенитным, и не только, оружием.

А сколько этих героев не вернулось из своего последнего вылета, сколько предпочло уничтожить врага, но пожертвовать своими жизнями. Будучи подбитыми, таранить корабли врага, отправить его в пучину вод морских и этим приблизить Победу над злейшим врагом человечества — фашизмом.

Слава нашим героям, защитившим, отстоявшим Россию для нас!

## **РОЛЬ АЭРОДРОМА ОЙМЯКОН В ИСТОРИИ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ**

Березкин Виктор Павлович

Республика Саха (Якутия), Оймяконский улус (район), п. Усть-Нера, МБОУ «Усть-Нерская гимназия», 3-й класс

*Руководитель: Березкина Любовь Павловна, МБОУ «Томторская СОШ имени Н.М. Заболоцкого», учитель английского языка*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, аэропорт Оймякон с. Томтор.

**О**ймякон известен всему миру как полюс холода. Это удивительный и загадочный край. История его уникальна. Одна из особенных страниц истории — это история аэродрома Оймякон как части воздушной трассы Аляска — Сибирь.

22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война. 1 октября 1941 г. был подписан московский протокол. Великобритания и США обязались помочь самолетами. Необходимо было открыть секретный воздушный путь. Было изучено несколько маршрутов и выбран путь от Аляски (Фэрбэнкс) через Чукотку и Якутию

до Красноярска. Так появилась трасса Аляска — Сибирь (Алсиб). Воздушная трасса была разделена на 5 участков. За короткий срок были построены аэродромы. Обслуживали трассу Алсиба пять перегоночных авиационных полков (ПАП). Третий участок проходил от Сеймчана до Якутска. В этот участок входил аэродром Оймякон в с. Томтор. Командовал перегоночным авиационным полком с января 1943 г. подполковник Ф.А. Твердохлебов, а с 1945 г. — майор Б.И. Фролов.

Решение о создании промежуточного аэродрома Оймякон было принято 20 июля 1942 г. Строительство запасного аэродрома Оймякон 2-го класса началось 11 августа 1942 г., а в сентябре там уже приземлился первый самолет Г-2. Первый американский самолет прибыл 6 октября 1942 г. [1, с. 239]. Переправлялись в основном истребители — Р-40 «Китихаук», Р-39 «Аэрокобра», бомбардировщик «Дуглас А20».

Маршрут от Сеймчана до Якутска был длиной 1200 км. Путь над Оймяконом по трассе Алсиб был сложным. Причиной тому были рельеф местности и погодные условия. Из-за низких температур смазка становилась твердой, лопались шланги. Почти все самолеты не имели отопления. Летом из-за пожаров или тумана видимость была плохой. Радиосвязь была ненадежной. Летчики не были достаточно подготовлены к полетам на американских самолетах. Случались крушения самолетов.

Аэродром являлся запасным. Кроме военных самолетов, по данному маршруту летали самолеты, которые доставляли почту и грузы. Аэродром Оймякон в селе Томтор обслуживал более 70 самолетов в месяц.

На аэродроме прошли военную службу 12 оймяконцев. Их обязанностью было охрана военных складов и проверка груза в прибывших самолетах. Работникам нельзя было выходить за территорию аэродрома без разрешения начальства. По воспоминаниям Давида Слепцова (он был участником нестандартной посадки самолета на полосу), если выяснялось, что прибывающий самолет не может выпустить шасси, то объявлялась всеобщая тревога. Работники аэродрома должны были выкатить до нескольких десятков бочек на полосу и поставить их в ряд, боком вплотную друг другу,

создавая подобие роликового подшипника. Самолет садился на них брюхом, смягчая удар об землю. [1, с. 246].

Среди работников аэродрома Оймякон были наши родственники. Это братья моей прабабушки Ульяны Петровны Слепцовой, которой тогда было 10 лет. Николай Петрович и Петр Петрович-II Слепцовы были первыми из коренных оймяконцев, кого призвали служить в нашем аэропорту. Младший брат Петр Петрович Слепцов-II служил в военном порту Оймякон с 1943 г. Был демобилизован в 1946 г., в декабре. Как вспоминает Николай Петрович, основной задачей была охрана самолетов и бочек с горючим. Однажды в день приземлились 20 самолетов. Тогда сел огромный американский «Дуглас», за ним другие. Еще до их прибытия на сопке разбился один самолет [2, с. 308]. Позже школьники-следопыты нашли обломки самолетов.

Посетив школьный музей в с. Томтор, я ознакомился со стендовым материалом «История перегонной трассы Алсиб» и литературой по данной теме. Источниками информации являются книги С. С. Слепцова «Под небом Оймяконья», «Аэропорт Оймякон — история и судьбы». Изучив материалы музея, я узнал, что в 1985 г. недалеко от села Ючюгей М. П. Боярова вместе с учащимися наши истребитель, который потерпел крушение. Часть редуктора как экспонат передали в литературно-краеведческий музей Томторской средней школы. Обломки американского самолета, который свалился в штопор на сопке Татаева, хранятся в Томторском краеведческом музее. В 1995 г. на месте крушения истребителя поставили памятник.

В 2015 г. в аэропорту Якутск приземлились самолеты Douglas DC-3 с участниками акции «Аляска — Сибирь — 2015». Они повторили маршрут перелета по легендарной воздушной трассе Алсиб. Нам с бабушкой довелось съездить в аэропорт на экскурсию и увидеть своими глазами исторический самолет.

В 2021 г. экспедиция Русского географического общества по обследованию аэродромов воздушной трассы Аляска — Сибирь побывала в п. Усть-Нера и в аэропорту Оймякон. В 2022 г. вновь прибывшая экспедиция обнаружила обломки самолета недалеко от с. Ючюгей.

В память о летчиках-перегонщиках, метеорологах, механиках, работниках аэродрома Оймякон в с. Томтор установлен памятник «Самолеты» (мемориал по эскизу С. С. Слепцова).

Собрав информацию и материалы, изучив деятельность запасного аэродрома Оймякон, мы сделали вывод о том, что аэропорт Оймякон сыграл важную роль в работе трассы Алсиб и внес свой посильный вклад в дело Великой Победы.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Слепцов С. С. Под небом Оймяконья. — Якутск, 2016.
2. Слепцов С. С. Аэропорт Оймякон — история и судьбы. — Якутск, 2019.
3. Материалы литературно-краеведческого музея МБОУ «Томторской СОШ имени Н. М. Заболоцкого».
4. Фотографии из семейного альбома и архива.

## НАШИ ОДНОСЕЛЬЧАНЕ — УЧАСТНИКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ

Габышев Вячеслав

Республика Саха (Якутия), Мегино-Кангаласский улус, МБОУ «Павловская СОШ им. Оконешникова В. Н.», 10-й класс

*Руководители: Петрова Сардана Егоровна, заместитель директора по научной работе, Колосова Юлия Егоровна, руководитель кружка «Юный краевед», Максимова Наталья Интеровна, руководитель наследного историко-краеведческого музея им. И. П. Игнатьева*

**Ключевые слова:** строительство аэродромов Аляска — Сибирь.

**В** истории Второй мировой и Великой Отечественной войны остается множество эпизодов, событий, исторических фактов, имен и подвигов, о которых еще до сих пор мало кто знает. Среди них — эпопея поставок и перегонки американских самолетов по трассе Аля-

ска — Сибирь из Фэрбенкса через Аляску, Чукотку, Якутию, Восточную Сибирь в Красноярск по ленд-лизу с 1942 по 1945 г. Эта тема была засекречена по политическим соображениям до 1994 г.

В истории Второй мировой и Великой Отечественной войны яркой страницей, непосредственно связанной с Якутией, была перегоночная воздушная трасса Аляска — Сибирь. Когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой техники и военно-воздушные силы СССР имели на вооружении еще очень мало современных боевых самолетов. К тому же значительная часть наших истребителей и бомбардировщиков была уничтожена противником на передовых аэродромах уже в первые дни войны. Поэтому для нашей страны имело большое значение заключенное осенью 1941 г. соглашение, по которому США и Великобритания обязались поставлять в СССР, начиная с октября того же года, вооружение, технику, материалы и продовольствие. Что такое ленд-лиз? Это передача займы военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, стратегического сырья и продовольствия. Закон о ленд-лизе был утвержден конгрессом США и подписан президентом Соединенных Штатов Франклином Рузвельтом 11 марта 1941 г. Сначала помощь оказывалась Великобритании, а после нападения Германии на СССР поток военных грузов был направлен и в Советский Союз. Как отмечают историки, в результате ленд-лиза экономика США получила бурное развитие во время Второй мировой войны.

Было решено поставлять в СССР по ленд-лизу, начиная с 1 октября, по 400 боевых самолетов в месяц. Однако до конца года было доставлено всего 204 самолета, в основном через Мурманск. Стало ясно, что пути доставки боевых самолетов через Северную Атлантику на Мурманск и через Тихий и Индийский океаны на Иран мало надежны и не оперативны. Потребовался надежный воздушный мост, недостижимый для противника. И он был создан. Так родилась «сталинская трасса» Аляска — Сибирь, или сокращенно Алсиб.

Создание трассы Аляска — Сибирь возлагалось на Главное управление гражданского воздушного флота под началом генерал-майора В. С. Молокова, опытного полярного летчика, Героя Советского Союза, генерал-майора авиации.

Октябрь-ноябрь 1941 г. Началась реконструкция уже имеющихся аэродромов. Был реконструирован аэродром в Якутске. Создаются перегоночные авиаполки.

Июнь 1942 г. Было образовано управление воздушной магистрали Москва — Уэлькаль под началом генерал-майора Александра Александровича Авсевича. Красноярская воздушная трасса стала именоваться Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль. Руководить ею стал генерал-майор Илья Сергеевич Семёнов.

Осень 1943 г. Вступили в строй 5 аэродромов: Нижнеилимск, Витим, Тёплый Ключ (Хандыга), Омолон (Кегали), Анадырь.

В 1944 г. открыты аэродромы в Танюрере и Чаплине на Чукотке, Учур и Экимчан на трассе Якутск — Хабаровск.

Начало 1945 г. На трассе действует 5 основных маршрутов: главный — из Красноярска в Уэлькаль; Якутск — Хабаровск, Анадырь — Магадан — Хабаровск, Магадан — Киренск — Красноярск; Якутск — Тикси.

Использовалось до 30 аэродромов.

Август 1945 г. Поставки авиатехники из США по трассе прекратились, и 1-й перегоночный авиаполк перебазировался из Фэрбанка в Марково. Перегоночная авиадивизия была расформирована в октябре 1945 г.

В военное время неподалеку от Якутска был сооружен запасной ледовый аэродром для перегонки самолетов союзников на запад: из-за частых и густых туманов в зимнее время аэродром Якутска не мог регулярно принимать самолеты. Было выбрано наиболее подходящее место в 58 км от Якутска — озеро Сэгэлэй в селе Тюнгюлю Мегино-Кангаласского района. В ноябре 1942 г. по приказу начальника управления Воздушной трассы ВВС, Героя Советского Союза полковника Ильи Мазурука началось строительство запасного аэродрома. А так как мужчины ушли на фронт, то трудились в основном женщины. Работа не прерывалась ни днем, ни ночью, велась и в 40–50-градусные морозы, в весеннюю распутицу. На стройках работали как вольнонаемные и трудармейцы, так и заключенные ГУЛАГа. Большую помощь оказывало местное население, состоявшее преимущественно из женщин, стариков и детей.

В Якутске и Киренске были гудронные покрытия, на их прокладку затрачивалось около 5–6 световых дней, но служили они по 20 лет. Строились гудронированные взлетно-посадочные полосы так. Сначала грунт вспахивали трехлемешным тракторным плугом. Затем на вспаханное поле завозили песок, гравий и глину. Вновь перепахивали. Лаборатория брала анализ для определения вязкости и сцепления массы. Вся процедура длилась до тех пор, пока не достигался требуемый коэффициент вязкости. Затем грейдер производил нивелировку полосы, и следом закатчик закатывал ее. Около суток полоса сохла.

Строительные работы на пересадочных пунктах велись в основном вручную, гравий для взлетно-посадочных полос привозили на лошадях и трамбовали колотушками. Но первую очередь Красноярской воздушной трассы построили за десять месяцев. Многие взлетные полосы в условиях вечной мерзлоты застилали сборной металлической сеткой, поставляемой также из США.

Как пишет председатель общества русских старожилов с. Павловска и Мегино-Кангаласского улуса РС (Я), краевед, член Коллегии краеведов Республики Саха (Якутия) Дмитрий Семенович Тимофеев в книге «Российская дорога на востоке Якутии», на территории Якутии в строительстве посадочных и взлетных площадок для перегоночных боевых самолетов активное участие принимали тыловики из Мегино-Кангаласского района Якутской АССР, из села Павловска:

- Василий Прокопьевич Брызгалов — бригадир-строитель Жатая г. Якутска;
- Николай Дмитриевич Михайлов — строитель летного поля для военных самолетов в с. Чагда;
- Иван Васильевич Никаноров — строитель летного поля для военных самолетов в с. Чагда;
- Семен Иннокентьевич Тимофеев, г. Якутск, военно-учетный билет № 27/258 ВВС, выданный Якутским ЯРВК от 5 марта 1945 г., специальность — штурман.

Мы собрали материалы об участниках строительства аэродромов из нашего села:

**1. Кириллин Иван Иванович родился** в 1914 г. в селе Хатылыма Мегино-Кангаласского улуса.

В 1935–1940 гг. работал в колхозе перевозчиком грузов на лошадях. В 1942 г. призван на войну. Воевал на Калининском фронте. По ранению вернулся на родину.

Получил повестку на трудовой фронт в Алдан.

В Алдане, на строительстве запасного аэродрома в Чагде, из 170 человек Иван Иванович один воевал на фронте и был призван на трудовой фронт. Жить и работать было очень трудно. Так как он был фронтовиком, его уважали. Вручную раскорчевывали деревья для взлетной полосы, подсыпали грунт, трамбовали взлетное поле, построили два бревенчатых дома для отдыха летного состава и служебного пользования.

Иван Иванович проработал здесь 3 года, встретил здесь День Победы. Его наградили медалью «За победу над Германией». После завершения постройки аэродрома они всей бригадой работали в Магане, строили жилые дома.

**2. Брызгалов Василий Петрович** родился в 1898 г. в с. Табага Мегино-Кангаласского района ЯАССР в многодетной семье крестьянина. Работал в колхозе на строительстве.

Василий Петрович в 1938 г. женился. Переехал жить с женой, Евдокией Прокопьевной, в с. Павловск Мегино-Кангаласского района. Работали на ферме.

В 1942 г. Василий Петрович по мобилизации переехал в п. Жаттай Якутского района в стройотряд, где был назначен бригадиром стройотряда с численностью 23 человека. Там он работал до 1945 г.

В 1943 г. сын Василия Петровича, Николай Васильевич, был призван на войну, где участвовал в боях на Западном фронте, потом в 1945 г. в боях с Японией.

Василий Петрович в 1953 г. переехал с семьей в село Павловск Мегино-Кангаласского района. Работал на ферме, на строительстве объектов. Василий Петрович был награжден медалями и грамотой Паканина.

### **3. Тимофеев Семен Иннокентьевич.**

По решению Государственного комитета обороны летом 1942 г. развернулась работа по подготовке особой воздушной линии по перегонке американских боевых самолетов из г. Фербенкса через Чукотку, Якутию, Красноярск — трассы Аляска — Сибирь. Город

Якутск стал центром перегоночной трассы с размещением здесь штаба 1-й авиадивизии, 4-го перегоночного и 8-го транспортного авиаполков и управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. В состав полка была зачислена часть работников якутской авиагруппы со своими подразделениями.

В одном из подразделений служил ветеран гражданской войны, житель села Павловска Семен Иннокентьевич Тимофеев. Служил штурманом в специально сформированной части 24/257.

Специальная часть 24/257 обеспечивала связь на определенных участках авиалинии Аляска — Сибирь.

(Из книги: Тимофеев Д. С. Российская дорога на востоке Якутии. — Якутск, 2007. — С. 147–149).

#### **4. Михайлов Николай Дмитриевич.**

Николай Дмитриевич родился в 1920 г. Работал в колхозе «Төрүттээдин», затем в «Сана олох» на ферме. Когда началась война, был на трудовом фронте от Читы и Иркутска до Осетрова (1943–1944 гг.). Осенью 1944 г. вернулся домой. Зимой был на ловле рыб на Быковом Мысу. С 1945 г. был рабочим в колхозе «Сана олох», затем в совхозе «Ленин».

#### **5. Никаноров Иван Васильевич.**

Иван Васильевич родился в 1908 г. в Нерюктяйинском наслеге Мегино-Кангаласского района. Его родители рано ушли из жизни. Иван с 10 лет начал работать в колхозе на сенокосе. В 18 лет женился на Татьяне Афанасьевне, они прожили вместе 50 лет.

В 1941 г. был призван на трудовой фронт. Работал на строительстве аэродрома в Алдане, на берегу озера Учур. Здесь работали в основном якуты.

В 1943–1944 гг. работал на Севере, на добыче рыбы для фронта.

После войны работал кочегаром, рабочим. Вышел на пенсию в 1970 г.

Награжден медалью «За доблестный труд».

Особо хочется отметить нашего земляка Дмитрия Семеновича Тимофеева, который увековечил память о воздушной трассе Аляска — Сибирь. Д. С. Тимофеев родился 19 августа 1942 г. в с. Павловске Якутского района г. Якутска. В 2012 г. его книга «Российская дорога на востоке Якутии» признана лучшим учебно-методическим

изданием в отрасли, награждена дипломом лауреата Всероссийской выставки и вошла в золотой фонд отечественной науки.

В октябре 1992 г., в честь 50-летия начала полетов по трассе, недалеко от якутского аэропорта был открыт мемориал памяти погибших перегонщиков. В центре его высится белоснежная стела, увенчанная стилизованной птицей в полете. Надпись на стеле: «Мемориальный комплекс, посвященный легендарным участникам трассы Аляска — Сибирь 1942–1946 гг.». От стелы идет аллея к площадке, по периметру которой установлено восемь плит с именами 113 летчиков, погибших на трассе. Здесь же покоится прах экипажа бомбардировщика Б-25, потерпевшего катастрофу в районе поселка Жатай 7 мая 1943 г. Завершением мемориала стал установленный здесь в 2002 г. полномасштабный макет истребителя Р-39 «Аэрокобра» — одного из самых массовых ленд-лизовских самолетов. Летом 2015 г. в аэропорту Якутска приземлились самолеты легендарной воздушной трассы Алсиб. Два самолета — Douglas DC-3 и С-47 в рамках проекта «Аляска — Сибирь — 2015» повторили маршрут перелета по легендарной перегоночной трассе. Проект реализовывался при содействии Русского авиационного общества, международной компании Wargaming и некоммерческого фонда BRAVO 369 с целью возрождения исторической памяти о воздушной трассе Алсиб. Совместными усилиями администрации Мегино-Кангаласского улуса и якутского отделения ДОСААФ при активном содействии историка авиации Севера и Арктики Ивана Негенбли 8 мая в селе Тюнголю Мегино-Кангаласского улуса был торжественно открыт памятный обелиск в честь летчиков-перегонщиков боевых самолетов из Америки в Советский Союз.

На открытии обелиска присутствовали три бывших работницы аэродрома — Матрена Егоровна Киренская, Варвара Михайловна Кононова и Евдокия Васильевна Шепелева. Тогда, будучи юными девушками, они работали трактористами и разнорабочими. В селе Тарат Мегино-Кангаласского улуса 3 сентября 2021 г. поставили монумент, посвященный Алсибу.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Тимофеев Д. С. Российская дорога на востоке Якутии / отв. ред. В. П. Алексеев). — Якутск: Сахаполиграфиздат, 2007.

2. Трасса Аляска — Сибирь. Запасной аэродром с. Тюнгиюлю в памяти местного населения. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://moluch.ru/archive/97/21961/>

3. Алсиб. Помним героев! — [Электронный ресурс]. — URL: <https://oko-planet.su/history/historysng/143889-alsib-pomnim-geroev.html>

4. Аляска — Сибирь (Алсиб) — [Электронный ресурс]. — URL: [https://archivesakha.ru/?page\\_id=5969](https://archivesakha.ru/?page_id=5969)

5. Пути великих свершений героев перегоночной трассы Аляска — Сибирь. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://pvs-rgo.ru/2022/05/09/alsib/>

6. «АлСиБ»: десять тысяч километров мужества. К 75-летию трассы «Аляска — Сибирь». — [Электронный ресурс]. — URL: <https://topwar.ru/119723-alsib-desyat-tysyach-kilometrov-muzhestva-k-75-letiyu-trassy-alyaska-sibir.html>

## **ПОМОЩЬ ЖИТЕЛЕЙ ОЙМЯКОНСКОГО РАЙОНА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОДРОМОВ ПО ТРАССЕ АЛЯСКА — СИБИРЬ**

Неустроев Никита Айаалович

Республика Саха (Якутия), Оймяконский улус (район), МБОУ «Томторская СОШ имени Н. М. Заболоцкого», 8-й класс

*Руководитель: Березкина Любовь Павловна, МБОУ «Томторская СОШ имени Н. М. Заболоцкого», учитель*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, строительство аэродромов.

**В**еликая Отечественная война стала суровым испытанием крепости духа и сплоченности народов Советского Союза, героизма и самоотверженности воинов Советской армии и тружени-

ков тыла. Все дальше уходят от нас героические события тех лет. Но еще много остается малоизученных страниц. Одна из таких — история строительства перегоночной трассы Аляска — Сибирь. В Великой Отечественной войне трасса Алсиб имела огромное стратегическое значение. В год 80-летия Алсиба важно увековечить память о наших земляках, которые внесли вклад в историю работы трассы.

Осенью 1941 г. правительство СССР заключило договор с США и Великобританией о поставке вооружения, техники, в том числе и самолетов, по ленд-лизу. Летом 1942 г. в ходе переговоров главы правительств антигитлеровской коалиции одобрили новый маршрут доставки самолетов по воздуху через Аляску и Сибирь. В общей сложности самолеты должны были проделывать путь примерно в 14 тыс. км. До организации этой авиатрассы отдельные перелеты между Чукоткой и Аляской выполнялись на гидросамолетах, а зимой — на самолетах, снабженных лыжами. Авиатрассу надо было создавать заново: находить площадки для строительства аэродромов, доставлять строительные материалы, строить жилые и служебные помещения, создать различные службы. Все это требовалось сделать в короткие сроки. В ноябре 1941 г. на уже имеющихся аэродромах начались строительные работы. Были реконструированы аэродромы в Красноярске и Якутске.

Авиатрасса строилась для перегонки бомбардировщиков, но переправлялись по ней в основном истребители — Р-40 «Китихаук», Р-39 «Аэрокобра», А-20 «Бостон». Работы по ее созданию выполняли управления Военно-воздушных сил, Аэрофлота и некоторых организаций Наркомата обороны.

Только с самолета изыскатели смогли определить нужный участок в Оймяконе. На огромной, труднодоступной и неосвоенной территории Северо-Востока страны Дальстрой был единственной организацией, которая строила, доставляла грузы, обеспечивала снабжение, добывала уголь, а также золото и другие редкие металлы. На этой территории Дальстрою принадлежали техника, материалы, дороги, морские и речные порты, суда, поселки, совхозы, рудники, прииски, обогатительные фабрики, многочисленные лагеря. 20 июля 1942 г. запасной аэродром второго класса в Оймя-

конском районе стал промежуточным аэродромом Оймякон недалеко от с. Томтор.

Перегон самолетов приходилось осуществлять в сложных климатических условиях. Район трассы был малоизученным, с особо сложным рельефом местности, без ярких ориентиров, если не считать больших рек. Метеообеспечение тоже было недостаточным. Самолеты летели через самую суровую климатическую область планеты. Вылетали группами, а непогода нередко рассеивала их. Не было навыков пилотирования в сложных метеоусловиях, в слепых полетах по приборам, опыта их организации. Поэтому на первый год выпадает наибольшее количество летных происшествий и потерь.

В аэропорту Оймякон прошли военную службу 12 оймяконцев: П. В. Вензель, М. П. Винокуров, Е. Г. Готовцев, Г. П. Егоров, Н. М. Заболоцкий II, С. В. Кондаков, Д. А. Кривошапкин, К. А. Неустроев, П. И. Сивцев, Д. И. Слепцов, Н. П. Слепцов, П. П. Слепцов-I. Их основной обязанностью было охрана военных складов и проверка груза в приземлившихся самолетах, а именно контроль целостности упаковок, сверка багажа с накладными по номеру каждого места (2, с. 243). По воспоминаниям Давида Ивановича Слепцова, прослужившего в аэропорту 3 года, никто из них не имел права без разрешения начальства куда-либо отлучаться. Гражданским лицам также запрещалось подходить к территории аэропорта за исключением тех случаев, когда силами местных жителей здесь проводились работы по расчистке полос от снега. Давид Иванович однажды был участником нестандартной посадки самолета на полосу. Если выяснялось, что прибывающий самолет не может выпустить шасси, то объявлялась всеобщая тревога. Работники аэродрома должны были выкатить до нескольких десятков бочек на полосу и поставить их в ряд, боком вплитык друг другу, создавая подобие роликового подшипника. Самолет садился на них брьюхом, смягчая удар об землю.

Максим Николаевич Винокуров рассказывал, что ему как молодому надежному человеку было поручено доставить горючее для самолетов. По две тонны горючего из Аркагалаха он возил на оленьих нартах до аэропорта Оймякон. Приходилось мерзнуть и мучиться,

когда олени не могли подняться на гору или падали от чрезмерной физической нагрузки.

Одним из первых коренных оймьяконцев был Николай Петрович Слепцов. Основной его задачей была охрана самолетов и бочек с горючим (3, с. 308).

В строительстве трассы Аляска — Сибирь велика роль трудармейцев-якутян. В строительстве ряда аэропортов много людей было призвано из северных районов республики, в том числе Оймьяконского. В списке, состоящем из 120 имен трудармейцев-оймьяконцев, Винокуровых — 24, Кондаковых — 13, Атласовых — 11 и т.д.

С 1944 года наши земляки призывались для строительства сел Маркова и Танюера в Чукотском автономном округе (4, с. 54). Из местных жителей было 8 человек. Им было почти по 40–50 лет. В июне 1945 г. в Оймьяконе снова началась массовая мобилизация. 102 человека из Оймьяконского района трудились в Киренске. Некоторые работали на заготовке дров, выравнивании площадки для полета самолетов. 10 человек служили в Якутске. Занимались погрузкой гравия. Еще 27 оймьяконцев проработали в Якутске после демобилизации из Киренска. С конца 1944 г. по июнь 1945 г. из Оймьякона были мобилизованы более 100 человек для разгрузочных работ в порту Тикси. В Сангаре работали 30 человек из Оймьяконского района (4, с. 66).

Изучив данные о помощи местного населения и местных органов власти в строительстве и обслуживании аэродромов перегоночной трассы Аляска — Сибирь, мы можем сказать, что трудармейцы и жители оказывали всестороннюю помощь в строительстве аэродромов перегоночной трассы, в раскорчевке леса, укладке грунта, в разгрузке барж с горючим и оборудованием. Местные советские органы власти выделяли для нужд перегоночной трассы людей, технику, гужевой транспорт, оленей. На помощь экипажам, совершивших вынужденную посадку самолетов в труднодоступных районах, снаряжались экспедиции на оленьих или собачьих упряжках с участием местных жителей, помощь которых всегда была самоотверженной и бескорыстной.

Воздушная трасса Аляска — Сибирь, в том числе аэропорт Оймьякон, заслужили достойную славу в годы войны. Мы, молодое поко-

ление, не должны забывать тех, кто сражался на фронте и трудился в тылу. Роль трассы Аляска — Сибирь в истории Якутии огромна. Наша республика к концу войны оказалась одним из регионов СССР, где по воле событий был заложен крепкий фундамент для дальнейшего интенсивного развития воздушного транспорта.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Оймяконский улус: история, культура, фольклор. — Якутск, 2006.
2. Слепцов С. В. Под небом Оймяконья. — Якутск, 2016.
3. Слепцов С. В. Аэропорт Оймякон — история и судьбы. — Якутск, 2019.
4. Васильева Т. Е. Оймякон в годы войны 1941–1945. — Якутск, 2021.

## НА ТРАССЕ АЛСИБ — «АЭРОКОБРА»

Егоров Эрчим Алексеевич

Республика Саха (Якутия), Олёмминский район, с. Абага, МБОУ «Абагинская СОШ им. А. Г. Кудрина-Абагинского», 6-й класс

*Руководитель: Уйгурова Раиса Иннокентьевна, МБОУ «Абагинская СОШ им. А. Г. Кудрина-Абагинского», учитель якутской литературы, национальной культуры, МХК*

Ключевые слова: трасса Аляска — Сибирь, «Аэрокобра».

**В**се дальше уходит от нас Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Но мы должны знать и помнить о тех событиях, чтобы передавать эту память дальнейшим поколениям.

22 июня 1941 г. фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз. Когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой

техники, и военно-воздушные силы страны имели на вооружении еще очень мало современных боевых самолетов. К тому же в первые дни часть наших самолетов была уничтожена противником на прифронтовых аэродромах. Кроме того, заводы оборонной промышленности западного региона страны пришлось срочно эвакуировать на Восток, где для налаживания производства требовалось время. Поэтому Советский Союз ощущал острую нехватку не только самолетов, но и других видов вооружения, продовольствия и стратегических материалов. В этом СССР могли оказать помощь Соединенные Штаты Америки.

Уже в июле 1941 г. Государственный комитет обороны принял решение о строительстве воздушной трассы Фербенкс — Уэлькаль — Якутск — Красноярск для ускоренной доставки самолетов из США, предоставляемой правительством этой страны по ленд-лизу для вооружения Красной армии. Так была создана перегоночная трасса Аляска — Сибирь.

Строительство авиатрассы, проходившей большей частью над труднодоступными районами, было осуществлено в небывало короткий срок — менее чем за год. К июню 1942 г. завершилось сооружение основных аэродромов, и в ноябре этого года началась перегонка боевых самолетов. Из Америки стали прибывать самолеты «Хитикавка», «Дуглас» и «Аэрокобра».

Самолет «Аэрокобра» — Bell P-39 Airacobra — является первой серийной машиной фирмы «Белл Эракрафт Корпорэйшн» (Буффало, Нью-Йорк, США). Главный конструктор самолета — Роберт Вудс. История создания машины восходит к 1935 г., когда Вудс побывал на организованной American Armament демонстрации новой 37-миллиметровой автоматической авиационной пушки Oldsmobile T9. Эта пушка очень понравилась Вудсу, и у него появилась идея поставить ее на одномоторный истребитель. Первый полет «Аэрокобры» состоялся 6 апреля 1939 г. под управлением пилота Джеймса Тейлора. Половина всех выпущенных самолетов были поставлены в СССР по ленд-лизу.

Впервые же в Великой Отечественной войне «Аэрокобра» вступила в бой 16 мая 1942 г. в составе 19-го гвардейского истребительного авиационного полка (16 машин) в Заполярье. Боевая ис-

тория самолета-истребителя очень примечательна. Из известных советских летчиков на Р-39 воевали Амет-Хан Султан, Г. Речкалов, Н. Гулаев, В. Фадеев, П. Кутахов (ставший впоследствии маршалом авиации и заместителем министра обороны СССР). Наибольшее количество побед на «Аэрокобре» одержал Г. Речкалов, сбивший на ней ровно 50 самолетов противника. Трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, также летавший на Р-39, одержал на этом самолете 48 из своих 59 воздушных побед, на ней же воевали 11 из 27 летчиков-истребителей дважды Героев Советского Союза. Советские летчики называли «Аэрокобру» «Белла», «Беллочка» по наименованию фирмы-производителя данного самолета — Bell Aircraft Corporation.

Конструкция представляет собой одноместный, одномоторный, цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом и трехстоечным шасси. Этот истребитель отличался несколькими необычными конструктивными решениями: его двигатель был расположен сзади кабины пилота. Такое инженерное решение давало «Аэрокобре» целый ряд преимуществ: лучшая маневренность, аэродинамика, лучший обзор, возможность размещения более тяжелого вооружения, большая защищенность летчика и т.д. Между двигателем и кабиной имелась противопожарная перегородка. Фюзеляж был обшит листами алюминиевого сплава. Для удобства обслуживания было несколько легкоъемных панелей, дающих удобный доступ к двигателю, вооружению и самолетному оборудованию.

Бронеспинка летчика и броня за мотором, закрывающая масляный бак, — стальная, толщиной по 6,5 мм. Масса металлической брони 92 кг, масса бронестекла 27 кг.

Вооружение стрелково-пушечное:

- 1 × 37 мм пушка М4 с 30 патронами или 1 × 20 мм пушка М1 с 60 патронами;
- 2 × 12,7 мм пулемета М2 по 270 патронов каждый в носовой части фюзеляжа, 4 × 7,62 мм пулемета по 1000 патронов каждый в крыле.

Бомбы: 1 × до 272 кг.

Масса самолета с полностью установленным вооружением и броней составляла 3,3 т, истребитель развивал скорость 592 км/ч (на высоте 4600 м).

Технические характеристики «Аэрокобры»:

- экипаж: 1 (пилот);
  - длина: 9,159 м, с пушкой: 9,58 м;
- размах крыла: 10,363 м;
- площадь крыла: 19,86 м<sup>2</sup>;
  - высота: 3,78 м;
  - объем топливных баков: 455 л;
  - мощность двигателей: 1 × 1150 л. с.;
  - воздушный винт: трехлопастной Curtiss;
  - диаметр винта: 3,16 м.

Летные характеристики:

- Максимальная скорость: у земли: 493 км/ч, на высоте: 585 на 4200 м;
- Продолжительность полета: 3,65 ч.
- Длина разбега: 300 м.

Всего в СССР по ленд-лизу было поставлено 4952 истребителя Р-39 «Аэрокобра», что составляет приблизительно половину от общего количества выпущенных машин. Самолет также поставлялся американцами в Великобританию. С декабря 1941 г. Великобритания направила в СССР в виде помощи 212 самолетов Р-39, из которых 54 были утеряны вместе с кораблями в результате атак на конвой, поскольку они перенаправлялись уже другим путем, не по Алсибу.

Сохранившийся экземпляр «Аэрокобры» можно увидеть в г. Якутске на памятнике летчику майору П. Ф. Морозову, погибшему в 1943 г. при перегоне на Алсибе. Самолет показан в художественных фильмах Александра Рогожкина «Перегон», снятом в 2006 г. и Тимура Бекмамбетова «Девятаев», снятом в 2020 г. Также снят документальный фильм «Р-39 Airacobra» из цикла Great Planes (Discovery World).

Мною создан бумажный макет самолета «Аэрокобра» — Bell Р-39 Airacobra, который можно использовать для демонстрации основных характеристик самолета. Исходя из этих характеристик,

можно сделать вывод, что «Аэрокобра» предназначалась для пилотов-профессионалов, которые могли справиться со сложным управлением и реализовать высокий потенциал самолета. По этой причине данной машиной в советской авиации оснащались в первую очередь гвардейские истребительные полки, укомплектованные летчиками с высокой квалификацией. Летчикам же со слабой подготовкой предоставляли менее совершенные, но более простые в управлении истребители.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Бакурский В.А. Истребитель Р-39 «Аэрокобра». — М.: Прометей, 1991. — 20 с. (Самолеты мира. Вып. 1).
2. Котельников В. «Аэрокобра». Американский истребитель для сталинских соколов. — М.: Яуза, Эксмо, 2009. — 128 с.
3. Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз. — М.: Фонд «Русские Витязи», 2015. — 368 с.
4. Мариинский Е. П. Я дрался на «Аэрокобре». — М.: Яуза, Эксмо, 2005.
5. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 годы). — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015. — 408 с., ил.
6. Смирнов А. «Соколы», умытые кровью. — М.: Яуза, Эксмо, 2010. — 608 с.
7. Харук А.И. Истребители Второй мировой. Самая полная энциклопедия. — М.: Яуза, Эксмо, 2012. — 368 с.
8. [https://news.rambler.ru/world/36635009/?utm\\_content=rnews&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://news.rambler.ru/world/36635009/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink)

## **ВКЛАД МОЕГО ПРАДЕДА И. Г. ТОБОХОВА В ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ**

Сигаев Кирилл Николаевич

Республика Саха (Якутия), Олѣкминский район, с. Абага, МБОУ  
«Абагинская СОШ им. А. Г. Кудрина-Абагинского», 9-й класс

*Руководитель: Уйгурова Раиса Иннокентьевна, МБОУ «Абагинская СОШ  
им. А. Г. Кудрина-Абагинского», учитель якутской литературы,  
национальной культуры, МХК*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, персоналии в истории трассы Аляска — Сибирь.

**В** годы Великой Отечественной войны воздушная дорога жизни соединила Аляску и Сибирь. По этой экстремальной авиатрассе, на протяжении которой было специально построено 16 аэродромов, советские летчики перегоняли отправленные в СССР из США по программе ленд-лиза американские истребители и бомбардировщики, которые сразу отправлялись на фронт. Один из таких аэродромов был построен в городе Олѣкминске. На строительстве аэродрома трудились многие местные жители, в том числе привлеченные из близлежащих сел. Среди них был и мой прадедущка Иван Григорьевич Тобохов.

Цель: исследование вклада моего прадедущки в историю воздушной трассы Аляска — Сибирь, названной трассой мужества.

Как видно из архивных документов, напечатанных в периодической печати, и других материалах, местом для строительства аэродрома в г. Олѣкминске была выбрана местность Мунду Күөл, это территория нынешнего авиапорта. Жители нашего района приняли непосредственное участие в строительстве этого аэродрома. На строительство взлетно-посадочной полосы были привлечены военные специалисты, мобилизованные, военнообязанные, непригодные к строевой службе в рядах Красной армии, а также местное население, гужевого транспорт из близлежащих колхозов и техника предприятий и машинно-тракторной станции, в основном трактора.

По данным библиотекаря Центральной библиотечной системы района Н. Я. Дехтяр, в районном архиве имеется приказ № 120

по Олёкминскому леспромхозу от 1 сентября 1942 г., в котором говорится: «На основании постановления комитета обороны и решения строительства аэродрома со 2 сентября привлечь следующих товарищей: Ефимова М. М., Кабанова М., Голомарев В. В., Зыков Р. К., Исаков Н. Е., Еникеев В. А., Григорьев И., Кривошапкин Н., Уваровский. Предупреждаю, не выход на работу аэродром буду оформлять и дело передам прокуратуре на предмет привлечения к ответственности по военному времени. Директор ЛПХ Долгих» (орфография и стиль документа сохранены). Так начиналась мобилизация населения на строительство аэродрома. Время было военное, требования строгие.

По воспоминаниям К. А. Миллера, работавшего в то время механиком Абагинской МТС, где-то в начале августа 1941 г. его пригласили в райком ВКП(б), где его ждал офицер Красной армии, инженер С. А. Окунь. Была поставлена задача — немедленно передать в распоряжение начальника строительства 8-й авиационной базы три трактора с трактористами Барамыгиным, Рыбкиным и Карасевым. Впоследствии на смену этим трактористам был направлен и мой прадед, который работал на строительстве аэродрома с февраля по сентябрь 1942 г. Вместе с ним на строительстве аэродрома работали еще четыре тракториста, в том числе из нашей деревни Кяччи — Максимов, Желлаев, Корнилов. Вырубали лес, выкорчевывали пни, расчищали взлетно-посадочную полосу.

Мой прадедушка Иван Григорьевич Тобохов родился в 1913 г. в многодетной семье. С детства был трудолюбивым, не боялся никакой работы. В 30-х годах прошлого века после установления Советской власти по всей стране широкими темпами шла электрификация и индустриализация страны, появилась техника. Мой прадед стал трактористом, окончив в 1936 г. курсы при первой в республике в то время Абагинской машинно-тракторной станции.

Несмотря на очень сложные условия, в очень короткие сроки среди лесов и болот были построены взлетно-посадочная полоса, ряд жилых и производственных объектов. Работы по строительству велись непрерывно. Таким образом, строительство всей авиатрассы, проходившей большей частью над труднодоступными, малонаселенными районами, было осуществлено в небывало короткий срок —

менее чем за год. К июню 1942 г. завершилось сооружение основных аэродромов, и в ноябре этого же года началась перегонка боевых самолетов. И к осени 1942 г. взлетно-посадочная полоса аэродрома Олёкминск была полностью подготовлена для приема больших партий самолетов. В первых числах ноября принята соответствующей комиссией и 9 ноября 1942 г. полоса была допущена к эксплуатации. Всего за время функционирования авиатрассы Фербенкс — Красноярск (Алсиб) было доставлено для нужд фронта 7928 самолетов, и большинство из них совершали посадку в аэропорту Олёкминск.

Правительство страны высоко оценило труд моего прадедушки, наградив его медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.». После работы на этом ответственном участке мой прадед Иван Григорьевич продолжил свою трудовую деятельность в Абагинской МТС. Трудился на совесть. В районной газете «Вести Олёкмы» (№ 3 от 15.01.2016 г.) была напечатана статья Михаила Иванова «О чем поведала старая фотография?», в которой приводится приказ № 94 от 23 апреля 1954 г.: «...Механизаторы Абагинской МТС добились положительных результатов в выполнении плана тракторных работ за 1953 год, а также в проведении осенне-зимнего ремонта 1953–1954 гг. Исходя из вышеизложенного, приказываю премировать следующих механизаторов и работников:... И. Г. Тобохова часами «Молния» (колхоз «Сталин», стаж с 1936 г.)».

Напоминая историю создания авиапорта в г. Олёкминске, на площади рядом со зданием порта стоит самолет-памятник. Когда я учился в младших классах, мы с дедушкой, бабушкой и мамой специально ездили смотреть на этот памятник. Изучив и систематизировав собранные материалы, я пришел к выводу, что надо изучать историю своей страны и своей семьи. Ведь из истории каждой семьи складывается история страны. Я горжусь тем, что мой прадед Иван Григорьевич Тобохов внес свой вклад в строительство Алсиба — трассы мужества, тем самым ускорив Великую Победу.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 годы). — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015. — 408 с., ил.

2. Дехтяр Н. Я. Листая страницы истории. По материалам краеведческой конференции, посвященной 70-летию перегоночной трассы Аляска — Сибирь // Олёкма. — 2012. — 4 сентября.

3. Иванов М. О чем поведала старая фотография? // Вести Олёкмы. — 2016. — 15 января. — С. 5.

4. Материалы из личного архива семьи Тобоховых.

## **ПРОЕКТ ПО СОХРАНЕНИЮ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ ТРАССЫ АЛСИБ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (1942–1945)**

Захаров Данил Титович

Республика Саха (Якутия), г. Якутск, МОБУ «Городская классическая гимназия», 6-й класс

*Научный руководитель: Гоголев Павел Николаевич, МОБУ «Городская классическая гимназия», учитель обществознания*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, историческая память, самолеты времен Великой Отечественной войны, медиапроект «Герои неизвестной воздушной войны».

**И**сследование посвящено анализу перегоночной авиации трассы Алсиб в годы Великой Отечественной войны.

Актуальность темы исследования объясняется тем, что в настоящее время одной из важнейших задач современного российского общества является обретение духовного единства, сплочение граждан на основе традиционных ценностей и идеалов Великой Победы 1945 г. В подписанном 9 ноября 2022 г. Президентом РФ Владимиром Путиным Указе «О мерах по сохранению и укреплению

традиционных российских духовно-нравственных ценностей»<sup>1</sup> перечислены 17 таких ценностей. В их число вошла наряду с патриотизмом и служением Отечеству историческая память.

Под понятием «историческая память» исследователи (Репина Л. П., Царицына М. А., Епифанов А. Е., Солодянкина О. Ю. и многие другие) понимают «сложный социокультурный феномен, связанный с осмыслением исторических событий и исторического опыта, который позволяет индивиду или социальной группе ориентироваться в мире и конкретных ситуациях»<sup>2</sup>. Мы должны помнить великие битвы — сражение на озере Ильмень, битву под Ржевом, когда родились гвардейские части, и воздушный мост Фэрбенкс — Якутск — Красноярск (Алсиб). Именно по Алсибу над безжизненными просторами Северо-Востока и Сибири летали с 1942 г. самолеты, передаваемые Советскому Союзу по ленд-лизу. Истинная роль Алсиба до сих пор малоизвестна даже жителям территорий, над которыми пролегли маршруты трассы. А между тем 42% всех самолетов, поставленных по ленд-лизу, прибыли в СССР по Алсибу. Это был значимый вклад в Победу.

Из направлений сетевого межрегионального молодежного исследовательского проекта «История Алсиба — история моей страны» мной выбрано направление «История перегоночной авиации в годы Великой Отечественной войны». Я интересуюсь историей авиации, читаю про технические и летные характеристики самолетов, сам делаю бумажные макеты и начинаю моделировать технические решения для арктических регионов.

Цель исследования — изучить типы самолетов, перегоняемых по трассе Алсиб для воспроизведения их в медиапроекте «Герои неизвестной воздушной войны».

В первые дни Великой Отечественной войны СССР потерял 1200 боевых самолетов. В небе господствовала немецкая авиация.

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 09.11.2022 № 809 «Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей». — [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48502> (дата обращения 22.11.2022)

<sup>2</sup> Репина Л. П. Историческая память и проблемы историоописания (историографические заметки). — [Электронный ресурс]. — URL: [https://www.hse.ru/data/2010/05/05/1216435442/WP6\\_20032\\_07\\_pdf](https://www.hse.ru/data/2010/05/05/1216435442/WP6_20032_07_pdf) (дата обращения 02.12.2022)

Главное значение трассы Алсиба в Великой Отечественной войне заключается в поставках техники и ресурсов для фронта. Усилиями командования воздушной трассы были сформированы 250 авиаполков, поставлено около 8000 самолетов.



Мы изучили материалы национального архива Республики Саха (Якутия)<sup>3</sup>, лекции и материалы учебно-исследовательского проекта<sup>4</sup> во время научного лета 2022 г. В годы Великой Отечественной войны Якутск был базой трассы. В нашем городе был штаб перелетной базы.

<sup>3</sup> Материалы о трассе Алсиб. — [Электронный ресурс]. — URL: [http://archivesakha.ru/?page\\_id=5969](http://archivesakha.ru/?page_id=5969) (дата обращения 25.11.2022)

<sup>4</sup> Материалы учебно-исследовательского проекта. — [Электронный ресурс]. — URL: [https://phenonet.ru/istoriia\\_alsib](https://phenonet.ru/istoriia_alsib) (дата обращения 28.11.2022)



За период Великой Отечественной войны по трассе было доставлено более 8000 самолетов на условиях ленд-лиза. Аляска — Сибирь была очень сложной трассой, климатические условия, низкая температура воздуха, неприспособленная техника к таким условиям, отсутствие навигации. Все это было экстремально. Вклад жителей

нашего города в Победу трудно описать. Трасса повлияла на подготовку летчиков-асов. Надо сказать, что в ходе работы мы узнали, что после войны большая группа высококвалифицированных лиц осталась работать в Якутии.

До начала 90-х годов XX века было совсем мало информации о легендарной трассе Алсиб, я также о ней узнал более подробно только во время исследования.

Весной 1992 г. администрация Якутска приняла решение увековечить память погибших летчиков и заказала проект памятника перегонщикам и реконструкцию площади у Дома культуры имени Ю.А. Гагарина. В октябре 1992 г. памятник был открыт.

В центре его высится стела, увенчанная стилизованной птицей в полете, ниже укреплена плита, на которой обозначен маршрут перегоночной трассы. От памятника прямая аллея ведет к площадке, по периметру которой установлено восемь плит с именами 113 летчиков, погибших на трассе Аляска — Сибирь. Здесь похоронен экипаж бомбардировщика Б-25, потерпевшего катастрофу в районе Жатая 7 мая 1943 г.

В ноябре 1997 г. в Якутске на здании нового аэровокзала открыли мемориальную доску. Она напоминает гостям и жителям столицы о тех, ушедших в историю, героических событиях. В 2002 было открытие мемориала модели Р-39 «Аэрокобра», изготовленной молодыми якутскими авиаторами под руководством А.А. Шахнина и В.В. Гоголева в городе Якутске, а в 2006 году в Фербенксе.

Как указывает один из ведущих краеведов Магаданской области, историк и публицист Давид Райзман, одним из первых исследователей истории секретной трассы был политработник Магаданского Управления ГВФ, впоследствии доктор исторических наук Е. В. Алтунин. Эту тему разрабатывали магаданские журналисты и краеведы: В.И. Юхименко, М.А. Ильвес, Р.А. Бикмухаметов, В.Б. Тимаков, И.И. Чернивчан<sup>5</sup>. В Магаданской области, как и в Якутии, хранят историческую память о легендарной трассе и о летчиках. На трассе Алсиб до сих пор находят останки самолетов, которые рассказывают нам историю тех событий.

<sup>5</sup> Подробнее: <https://magadanmedia.ru/news/581314/> (дата обращения 21.11.2022)

Таким образом, Алсиб — авиационный коридор, соединявший СССР и США в годы ВОВ. По договору ленд-лиза перевозились Советской стране истребители и бомбардировщики. Начиная с 1942 г., советские летчики перегнали на фронт по трассе Алсиб 8094 самолета.

На втором этапе исследования (сентябрь — ноябрь 2022 г.) был проведен опрос среди одноклассников. Опрошен 51 учащийся 6-х классов МОБУ «Городская классическая гимназия». Опрос проводился онлайн, с помощью Google-форм. Генеральная совокупность составила 3 шестых класса, это 98 человек. Объем выборки с научным руководителем был рассчитан по формуле:

$$n = \frac{\frac{Z^2 pq}{\Delta^2}}{1 + \frac{\frac{Z^2 pq}{\Delta^2} - 1}{N}} \quad (1)$$

Доверительный уровень 95%, объем генеральной совокупности — 98, доля признака 99% (школьники 11–12 лет, ученики 5–6-х классов, учащиеся гимназии, изучают историю и КНРС (Я)). Мы рассчитали ошибку выборки  $\pm 2.06\%$  и выборочную совокупность 47. В нашем опросе принял участие 51 человек. Соответственно, можем считать выборку репрезентативной.

Было задано 6 вопросов:

1. Считаете ли вы свои знания об Алсибе полными? а) да б) нет в) не знаю точно
2. Знаете ли вы, по каким контрольным аэродромам проходила трасса Алсиб? а) да б) нет в) точно не знаю, знаю Якутск
3. Известна ли вам личность летчика, возглавившего Управление воздушной трассой Алсиба? а) да б) нет в) сомневаюсь
4. Знаете ли вы тип самолета, изображенного на памятнике в сквере у СОШ № 24 около ДК им. Ю. А. Гагарина? а) да б) нет в) сомневаюсь
5. Смотрели ли вы спектакль «Аэродром» В. Федорова в Русском драматическом театре им. А. С. Пушкина о летчиках Алсиба? а) да б) нет в) не знал, что такой есть

6. Знаете ли вы о значении города Якутска в трассе Алсиб?

а) да б) нет в) что-то слышал

Ваш возраст \_\_\_\_\_; Ваш пол \_\_\_\_\_; Ваш класс \_\_\_\_\_

Полученные результаты были крайне низкими: хотя 70% опрошенных посчитали свои знания об Алсибе достойными, из числа контрольных аэродромов только каждый 5-й учащийся назвал 3 — Якутск, Фербенкс и Красноярск. На вопрос о личности начальника Управления воздушной трассы — Героя Советского Союза, полярного летчика Ильи Павловича Мазурука — ответили 2 учащихся. Тип самолета на памятнике у школы № 24 правильно определили 5 учащихся. На популярном спектакле Русского драматического театра побывали только 3 учащихся.

Таким образом, тема Алсиба является малоизвестной широкой аудитории и нуждается в популяризации, в том числе проектными и креативными методами.

Третий, конструктивный, этап — создание чертежей и отработка технологии изготовления бумажных моделей самолетов, перегнавшихся по трассе Алсиб, для работы с творческим коллективом единомышленников. Мной на данный момент собраны макеты самолетов Р-39 «Аэрокобра», Р-40 «Кингкобра» и «Кёртисс» Р-40.

Технические и летные характеристики самолетов исторической трассы Алсиб

Согласно отчету дивизии по трассе Алсиб было доставлено около 8000 одномоторных и двухмоторных самолетов. Среди них:

- бомбардировщиков В-25 — 729 шт., В-20 — 1355 шт.;
- истребителей Р-40 — 47 шт., Р-39 — 2616 шт., Р-63 — 2396 шт., Р-47 — 3 шт.;
- транспортных С-47 — 707 шт., С-46 — 1 шт.;
- учебно-тренировочных АТ-6 — 54 шт.

## Типы перегоняемых самолетов исторической трассы Алсиб в годы Великой Отечественной Войны (1942–1945 гг.)

Назначение	Типы	Количество	Изображение
<i>Бомбардировщик</i>	В-25 Mitchell «Норт Американ»	729	
	А-20 «Дуглас»	1355	
<i>Истребители</i>	«Кёртисс» Р-40	47	
	Белл Р-39 «Аэрокобра»	2616	
	Белл Р-63 «Кингкобра»	2396	
	Republic P-47 Thunderbolt	3	

Назначение	Типы	Количество	Изображение
Транспортные самолеты	<i>Curtiss C-46 Commando</i>	707	
	<i>Douglas C-47 Skytrain</i>	1	

Мы нашли технические и летные характеристики трех самолетов.

### Бомбардировщик В-25 Mitchell «Норт Американ»

#### Технические характеристики

- **Экипаж:** 6 (два пилота, штурман, бортинженер, стрелок-радист, стрелок)
- **Длина:** 16,1 м;
- **Размах крыла:** 20,6 м
- **Высота:** 4,8 м
- **Площадь крыла:** 57 м<sup>2</sup>
- **Масса пустого:** 9580 кг
- **Масса снаряженного:** 15200 кг
- **Максимальный взлетная масса :** 19000 кг
- **Двигатель:** 2× Wright R-2600 «Cyclone» по 1850 л. с. (1380 кВт) каждый

#### Лётные характеристики

- **Максимальная скорость:** 442 км/ч
- **Крейсерская скорость:** 370 км/ч
- **Боевой радиус:** 2170 км
- **Перегоночная дальность:** 4300 км
- **Практический потолок:** 7600 м
- **Скороподъемность:** 4 м/с
- **Нагрузка на крыло:** 270 кг/м<sup>2</sup>
- **Энерговооруженность:** 182 Вт/кг

#### Вооружение

- **Пулемёты:** 12× .50 калибра (12,7 мм)
- **Бомбовая нагрузка:** 2800 кг



**Бомбардировщик В-25** — американский двухмоторный цельнометаллический пятиместный бомбардировщик среднего радиуса действия. По соглашению о ленд-лизе США передали СССР 862 «Митчелла».

## Бомбардировщик A-20 Douglas

### Технические характеристики

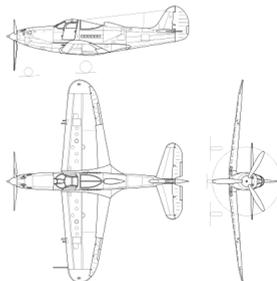
Модификация	A-20G-45	Практическая дальность, км	1610
Размах крыла, м	18,69	Скороподъёмность, м/мин	407
Длина, м	14,63	Практический потолок, м	7230
Высота, м	4,83	Экипаж	3
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	43,20		<p>шесть 12,7-мм пулемётов переднего огня, два 12,7-мм пулемёта в турели с электроприводом и один 12,7-мм пулемёт для стрельбы через отверстие в днище фюзеляжа;</p> <p>нормально — 910 кг бомб в бомбоотсеке и столько же на подкрыльевых узлах</p>
Масса, кг	пустого самолёта 8029		
нормальная взлётная	11794	Вооружение:	
максимальная взлётная	13608		
Тип двигателя	2 ПД Wright R-2600-A5B Twin Cyclone		
Мощность, л. с.	2 x 1600		
Максимальная скорость, км/ч	510		
Крейсерская скорость, км/ч	390		
Перегоночная дальность, км	3380		

«Дуглас» A-20 — это универсальный самолет, включавший штурмовик, легкий бомбардировщик и ночной истребитель.

## Белл Р-39 «Аэрокобра»

### Технические характеристики

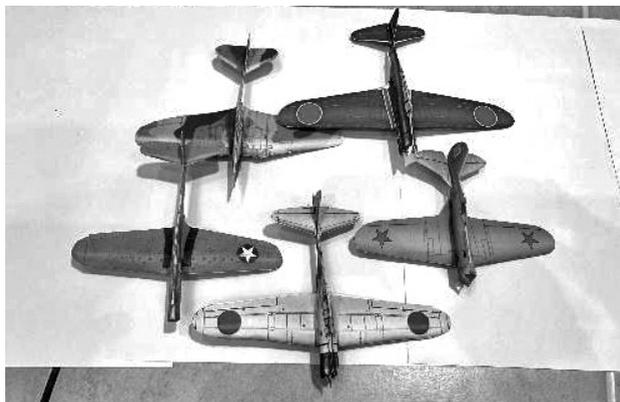
- Экипаж: 1 (пилот)
- Длина: 9,159 м
  - с пушкой: 9,58 м
- Размах крыла: 10,363 м
- Высота: 3,78 м
- Площадь крыла: 19,86 м<sup>2</sup>
- Коэффициент удлинения крыла: 5,35
- Профиль крыла: NACA-0015 - корень крыла, NACA-23009 - законцовки
- База шасси: 3,04 м
- Колея шасси: 3,454 м
- Масса пустого: 2642 кг
- Нормальная взлётная масса: 3556 кг
- Объём топливных баков: 455 л
- Слоновая установка: 1 × жидкостного охлаждения Allison V-1710-35
- Мощность двигателей: 1 × 1150 л. с. (1 × 846 кВт)
- Воздушный винт: трёхлопастной «Curtiss»
- Диаметр винта: 3,16 м



Белл Р-39 «Аэрокобра» — американский истребитель периода Второй мировой войны, отличавшийся необычной для своего вре-

мени компоновкой (двигатель располагался сзади кабины пилота и был связан с воздушным винтом длинным валом).

Мной были собраны макеты самолетов P-39 «Арокобра», P-40 «Кингкобра» и «Кёртисс» P-40.



Четвертый этап — презентационный — конкурс бумажных моделей и создание видеопрезентации для совместной работы с другими школами региона.

Результат работы над данным проектом позволил сделать следующие выводы:

1. Алсиб (неофициальное название Красноярской воздушной трассы) сыграл значимую роль в победе 1945 г. Его истинная роль до сих пор малоизвестна даже жителям территорий, над которыми пролегли маршруты трассы. А между тем 42% всех самолетов, поставленных по ленд-лизу, прибыли в СССР по Алсибу.

2. На девяти типах американских боевых самолетов, перегнанных через Алсиб, советские летчики сражались с врагом в небе от Москвы до Берлина.

3. В конце сентября 1942 г. по Алсибу начались поставки самолетов, передававшихся по ленд-лизу из США в СССР. Был маршрут перегона самолетов из Фэрбэнкса до Красноярска.

4. Об условиях эксплуатации Алсиба свидетельствует мнение американских экспертов, высказанное руководителю отряда перегонщиков Герою СССР Илье Мазуруку: «По этой трассе, могут летать либо сумасшедшие, либо самоубийцы, либо русские».

5. Условия перегона были экстремальными. За время работы российской части трассы из-за холода теряли самолеты и экипажи, *когда не были привлечены как инструкторы летчики полярной авиации, и метеослужба находилась в стадии формирования.*

6. Современная учащаяся молодежь имеет расплывчатые представления об Алсибе и его людях. Хотя из опрошенного 51 учащегося гимназии 70% посчитали свои знания об Алсибе достойными, но правильно на вопросы не ответил никто, частично верные ответы дали 5 человек.

7. Мной предлагается стимулирование исторической памяти об Алсибе:

- **во-первых**, путем участия гимназистов в реконструкторской деятельности — создании бумажных моделей военных самолетов, перегонявшихся по Алсибу, и проведении общешкольного конкурса. Например, мной на данный момент собраны макеты самолетов Р-39 «Аэрокобра», Р-40 «Кингкобра» и «Кертисс» Р-40, изучено 25 источников об Алсибе;
- **во-вторых**, создание информационной базы для презентации «Летчики Алсиба — герои неизвестной воздушной войны».
- **в-третьих**, организация конкурса по 3D-моделированию или созданию игр на различных платформах конкурса среди классов гимназии и проведение исторического баттла.

8. Президент РГО, генерал Российской армии Сергей Шойгу, говоря об истории Алсиба, заявил: «Мы не имеем права это забывать, как незначительный эпизод военной истории. Если сегодня каждый образованный россиянин не погрузится в это и не осознает, через что пришлось пройти летчикам перегонных авиаполков, то Бог его знает, через сколько лет люди смогут к этому вернуться». Только непосредственное участие в проектах разного уровня сделает историю легендарной воздушной трассы важной частью культурного и исторического наследия молодежи. Реконструированные макеты самолетов и этот доклад — это мой собственный вклад в сохранение памяти трассы Алсиб.

Работая над макетами самолетов исторической трассы Алсиб, можно узнать не только технические, летные параметры и характеристики вооружения, но также осознать роль данной техни-

ки для Победы нашей страны в Великой Отечественной войне, привлечь внимание моих одноклассников к сохранению исторического наследия легендарной воздушной трассы Фэрбенкс — Якутск — Красноярск (Аляска — Сибирь), созданной в 1942 г. Мои реконструированные макеты самолетов — это вклад в историческую память трассы Алсиб.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Указ Президента РФ от 09.11.2022 № 809 «Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей». — [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48502>.

2. Репина Л. П. Историческая память и проблемы историоописания (историографические заметки). — [Электронный ресурс]. — URL: [https://www.hse.ru/data/2010/05/05/1216435442/WR6\\_20032\\_07.pdf](https://www.hse.ru/data/2010/05/05/1216435442/WR6_20032_07.pdf).

3. Царина М. А. Изучение исторической памяти в современной системе гуманитарного знания // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. — 2022. — № 2 (214). — [Электронный ресурс]. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/izuchenie-istoricheskoy-pamyati-v-sovremennoy-sisteme-gumanitarnogo-znaniya>

4. Епифанов А. Е., Солодянкина О. Ю. Наука и историческая память: студенческие проекты в регионах // *Historia provinciae* — журнал региональной истории. — 2022. — № 1. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nauka-i-istoricheskaya-pamyat-studencheskie-proekty-v-regionah>

5. Записи всех лекций, презентации в PDF формате и некоторые издания, история трассы на сайте проекта. — [Электронный ресурс]. — URL: [https://phenonet.ru/matierialy\\_dlia\\_izucheniia#yevgenia](https://phenonet.ru/matierialy_dlia_izucheniia#yevgenia)

6. Сайт Национальной библиотеки Республики Саха (Якутии) — [Электронный ресурс]. — URL: <https://new.nlrs.ru/>

7. Книга Памяти Красноярской воздушной трассы. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://memorial24.ru/bazy-dannyh/2047>

8. Экспедиция по обследованию Алсиба. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://tass.ru/armiya-i-oprk/15829373>

9. Как мы искали самолеты Алсиба. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/kak-my-iskali-samolyoty-alsiba-posleslovie>

10. Пути великих свершений героев перегоночной трассы Аляска — Сибирь. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://pvs-rgo.ru/2022/05/09/alsib/>

11. На Урале нашли американский бомбардировщик времен войны. — [Электронный ресурс]. — URL: <https://lenta.ru/news/2012/05/13/mitchell/>

12. Почему советские летчики-асы выбирали американский Bell P-39 «Аэрокобра». — [Электронный ресурс]. — URL: <https://topwar.ru/72474-pochemu-sovetskie-letchiki-asy-vybirali-amerikanskiy-bell-p-39-airacobra.html>

13. Истребитель Белл P-63 «Кингкобра». — [Электронный ресурс]. — URL: <http://pro-samolet.ru/samolet-usa/63-istrebiteli/405-usa-istrebitel-bell-p-63-kingcobra>

14. Слепцов С. С. Аэропорт Оймякон — история и судьбы / 2-е изд., перераб. и доп. — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2019. — 408 с.

15. Навсегда выбрал небо. — [Электронный ресурс]. — URL: [https://drive.google.com/file/d/1\\_ZLqhBjdHyvvv9pzJKNk7dBS0tfMXsFW/view](https://drive.google.com/file/d/1_ZLqhBjdHyvvv9pzJKNk7dBS0tfMXsFW/view)

16. Воздушные конвои по авиатрассе Аляска — Сибирь. — [Электронный ресурс]. — URL: [https://mil.ru/winner\\_may/allied\\_troops/more.htm?id=12008465@cmsArticle](https://mil.ru/winner_may/allied_troops/more.htm?id=12008465@cmsArticle)

## МОЯ ПРАБАБУШКА — ЖИВАЯ ИСТОРИЯ АЛСИБА

Жданова Ева Максимовна

Республика Саха (Якутия), г. Олёкминск, МБОУ СОШ №2, 5-й класс

*Руководитель: Павлова Анна Гаврильевна, МБОУ СОШ №2 г. Олёкминска, учитель якутского языка и культуры народов РС (Я).*

*Научный консультант: Грязнухина Марианна Эдуардовна, научный сотрудник Института гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов СО РАН.*

**Ключевые слова:** трасса Аляска — Сибирь, историческая память, сохранение исторической памяти.

**В** 2022 г. воздушной трассе Алсиб исполнилось 80 лет. На площади аэропорта нашего города Олёкминска стоит памятник в честь строителей военного аэродрома и американскому истребителю «Аэрокобра». Строительство Олёкминского аэродрома в 1942 г. — важная часть советско-американского сотрудничества по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. До настоящего времени остается огромное количество фактов, событий и имен Великой Отечественной Войны, о которых никто не знает. И существует реальная угроза того, что о них могут забыть, если очевидцы не расскажут об этом. Однако пока сегодня есть такой непосредственный очевидец строительства аэродрома в г. Олёкминске, как моя прабабушка Клавдия Дмитриевна Воложина, мы решили сохранить ее воспоминания на странице электронной школьной газеты «Большая перемена» и в видеорепортаже. Видеорепортаж был участником творческого конкурса.

Цель нашей работы: сохранение исторической памяти о подвиге народа через историю моей прабабушки как живого свидетеля строительства аэродрома воздушной трассы Аляска — Сибирь методом инклюзивной подачи информации.

Воздушная трасса проходила через наш город Олёкминск. В самые кратчайшие сроки, в тяжелых погодных условиях, наши прабабушки и прадедушки построили военный аэродром в г. Олёкминске. Работали по 10–15 часов в сутки при любой погоде. Люди вручную

корчевали пни. Многие болели, осенью работали в грязи, поэтому резиновые сапоги были самой подходящей обувью. Из-за наступающих холодов сапоги замерзали, да и ноги тоже.

Одним из очевидцев и непосредственных участников строительства аэродрома в городе Олёкминске является моя прабабушка — Клавдия Дмитриевна Воложина (Борисова). Она живет в г. Олёкминске. Сегодня ей 96 лет. У нее 7 детей, 24 внука, 35 правнуков и 3 праправнука. Она родилась 16 июля 1926 г. Отец — Дмитрий Дмитриевич Борисов, мать — Валентина Никитична Борисова (Шараборина). В ее семье было восемь детей. Четыре сестры и четыре брата. Прабабушка является вторым ребенком в семье. Она вынуждена была пойти работать в колхоз им. Нестора Каландаришвили, где получала за свою работу буханку хлеба, которую нужно было делить на большую семью. В январе 1942 г. начали закладывать аэродром в городе Олёкминске. С этого дня началось для нее и для многих других очень трудное время.

Для сохранения исторической памяти о событиях строительства аэродрома в г. Олёкминске непосредственно со слов очевидца этих событий мы разработали разные форматы подачи информации:

1. Электронная версия страницы школьной газеты «Большая перемена» МБОУ «СОШ № 2» (Выпуск 3 (11) от 28 ноября 2022 г.).

2. Фоторепортаж «История Алсиба — история моей страны» как формат видеоконтента для социальных сетей на платформе YouTube, который набрал 558 просмотров.

В современном мире мы должны обладать навыками общения с разными людьми. Инклюзивные и доступные способы общения приносят пользу всем — как людям с инвалидностью, так и людям из любого общества. Используя инклюзивное общение, мы можем отразить все многообразие нашего общества. Более того, инклюзивное общение позволит не оставить никого без внимания. А также люди с инвалидностью смогут полноценно и на равных участвовать во всех сферах жизни общества. Такие форматы подачи информации помогут читателю вызвать чувство сопричастности к темам.

Наша главная задача исследования состояла в том, чтобы осветить в инклюзивных форматах жизнь моей прабабушки как живого свидетеля строительства аэродрома воздушной трассы Аля-

ска — Сибирь. Мы решали проблему сохранения священной памяти о героизме наших земляков в тылу. Мы изучили информацию о трассе Аляска — Сибирь в печати, провели беседу с прабабушкой; изучили форматы инклюзивной подачи информации; использовали архивные фотографии и сделали новые; разработали электронную версию страницы школьного журнала; сняли репортаж «История Алсиба — история моей страны»; написали реферат и оформили презентацию.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Гусев Е. В. Трудной дорогой к Победе. — Якутск: Сахаполиграфиздат, 1995.
2. Луковцев Х. Подвиги героев не забываются // Олёкма. — 2007. — 10 августа.
3. Негенбля И. Е. История воздушного транспорта Якутии. Том 1. (1923–1945 гг.) — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2015. — С. 223–266.
4. Военный аэродром // Олёкма. — 2015. — № 44–45.
5. Руководство по инклюзивной коммуникации на тему инвалидности. ООН. Март 2022.

*Научное издание*

**ИСТОРИЯ АЛСИБА —  
ИСТОРИЯ МОЕЙ СТРАНЫ**

Выпускающий редактор Г.А. Кайнова  
Корректор Е.Б. Павлова  
Подготовка оригинал-макета О.В. Майер

Подписано в печать 17.04.2023. Формат 60x84/16.  
Усл. печ. л. 8,4. Тираж 100 экз. Заказ 1731.

Издательство «Бук». 420029, г. Казань, ул. Академика Кирпичникова, д. 25.  
Отпечатано в типографии «Т8 Издательские Технологии»,  
г. Москва, Волгоградский пр-т, д. 42, корп. 5