**Дорога жизни: Легендарной трассе «Аляска — Сибирь» — 75 лет**

Трасса мужества «Аляска — Сибирь», по которой в годы Второй мировой войны перегоняли на фронт ленд-лизовские самолеты, была прочерчена практически по линейке — от Берингова пролива через Чукотку и Якутию, Верхоянский хребет и Полюс холода до Красноярска. В этом году ей исполняется 75 лет. Когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой техники, и военно-воздушные силы страны имели на вооружении ещё очень мало современных боевых самолётов. К тому же в первые дни значительная часть наших воздушных судов была уничтожена противником на прифронтовых аэродромах или потеряна по другим причинам. 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 самолётов, но и других видов вооружения, продовольствия и стратегических материалов. В этом СССР могли оказать помощь Соединенные штаты Америки.

Одним из путей доставки в Советский Союз американских самолётов стала перегоночная трасса «Аляска — Сибирь». Так, в июле 1941 года было принято решение о строительстве особой воздушной линии, которая соединила бы Советский Союз и США.

**Красноярск — Уэлькаль**

Работа велась днем и ночью, в пятидесятиградусные морозы и во время весенней распутицы. Ещё недавно безжизненная, скованная вечной мерзлотой земля пробуждалась, оживала под перестук движков электростанций и другой техники.

Строительство воздушной трассы получило второе дыхание после того, как было принято решение перегонять по трассе самолёты ленд-лиза.

Шла реконструкция аэродромов в Якутске, Красноярске и Киренске, возводились новые в Уэлькале и Марково на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные в Олёкминске, Витиме, Тёплом Ключе (Хандыге), Оймяконе, Омолоне, Зырянке. Сроки строительства были крайне напряжённые.

Менее чем за год построили авиалинию протяжённостью около пяти тысяч километров. 11 августа 1942 года Дальстрой приступил к возведению аэродрома в Оймяконе, а уже в конце сентября здесь приземлился четырёхмоторный транспортный самолёт Г-2. В том же году комиссия приняла в эксплуатацию аэродром в Олёкминске.

Аэропорт «Якутск» был значительно расширен. Здесь появилось много объектов технологического и бытового назначения. Всего на трассе в трудных природных условиях оборудовали 26 аэродромов и 274 деревянных здания и сооружения.

Начальником Красноярской воздушной трассы, а позже командиром перегоночной дивизии назначили Героя Советского Союза Илью Мазурука. Административным центром выбрали Якутск, расположенный примерно посередине трассы.

**Перегоночный полк на Аляске**

Специалисты приёмочной военной миссии на Аляске, которую возглавил полковник Михаил Мачин, 3 сентября 1942 года прилетели на аэродром Ледд-Фильд, расположенный в нескольких километрах от Фэрбенкса, и приступили к работе.

Мачин отмечал, что взаимоотношения с американскими военными и населением Фэрбенкса и Нома установились хорошие, доброжелательные.

Начальник базы генерал Гаффни всегда стремился оказать помощь советской миссии. А трудности в работе были. Когда в декабре 1942 года ударили сильные морозы, в гидросистемах американских самолётов стала густеть жидкость, разрушались шланги. На аэродромах Чукотки и Якутии скопилось много неисправных боевых машин. Мачин доложил о возникшей проблеме Гаффни, тот немедленно связался с учёными местного университета, представителями авиационных и других фирм. По его просьбе химики буквально за двое суток нашли компонент, добавка которого сделала гидрожидкость устойчивой к морозам, а заводы-изготовители поставили шланги из морозостойкой резины. Оперативно, за несколько суток, на авиабазе Ледд-Фильд были подготовлены портативные аэродромные подогреватели.

**Самолёты над тундрой и тайгой**

Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перегонялись поодиночке или по два-три, истребители же, как правило, группами.

Дальность полёта у истребителей небольшая, поэтому маршрут, протяжённость которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км, пришлось разделить на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегоночный авиаполк, и он обычно работал только на своём участке. Передав в пункте назначения самолёты соседнему полку, лётчики возвращались на свою базу транспортными самолётами специальной эскадрильи.

Для обеспечения безопасности и регулярности полётов на линии трассы и прилегающих к ней территориях была создана сеть метеостанций. Во всех аэропортах устанавливались новейшие радиопеленгаторы и другие современные средства навигации.

Случались во время перегонки и вынужденные посадки, и аварии, которые для экипажей заканчивались, к счастью, благополучно, благодаря оперативно организуемым экспедициям, нередко с участием местных жителей.

Героическая работа авиаторов АлСиба получила высокую оценку. Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолётов 1-я перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а 551 человек личного состава удостоен боевых орденов и медалей.

За три года войны наша страна разными путями получила от союзников 22195 самолётов, что составило примерно 10% от общего количества воздушных судов, участвовавших в войне с советской стороны. Почти каждый пятый истребитель был американский или английский.

Война собирала скорбный урожай не только на фронте. За время работы перегоночной трассы произошли 44 катастрофы, в которых погибли 113 наших авиаторов. Поисковая работа в этих местах ведётся по сей день.

Воздушная трасса «Аляска — Сибирь», благодаря самоотверженной и слаженной работе авиаторов, приобрела репутацию одной из самых надёжных в мире и стала международной. Ее услугами пользовались государственные деятели обеих стран.

**Встречи ветеранов**

Долгие послевоенные годы — годы «холодной войны» — тема ленд-лиза замалчивалась.

Только в июне 1980 посол США в СССР Томас Уотсон в письме Илье Мазуруку первым высказал идею о мемориальном перелёте по трассе «Аляска — Сибирь». Но политическая «погода» была тогда нелётной даже для отличных дипломатов.

Свой замысел Уотсон смог осуществить только летом 1987-го, посвятив перелёт 45-летию открытия АлСиба.

Прибыв в Якутск, он встретился с ветеранами северного неба, с теми, кто принимал непосредственное участие в перегонке и обслуживании самолётов ленд-лиза.

А в мае 1990-го состоялась первая поездка советских ветеранов на Аляску. На самолёте Ан-24 они совершили перелёт из Иркутска и прибыли в Ном. Расставаясь, договорились совместно отметить золотой юбилей трассы.

И эта встреча состоялась. 7 июля 1992 года наши пилоты вылетели из Москвы спецрейсом самолёта Ту-154 и в тот же день приземлились в Фэрбенксе. К сожалению, время неумолимо. Сейчас уже некому ездить в гости к своим коллегам на Аляску.

В Якутске к полувековому юбилею трассы торжественно открыли мемориал памяти погибших перегонщиков. Десять лет спустя, к 60-летию АлСиба, мемориал пополнился ещё одной достопримечательностью — полномасштабной моделью самолёта Р-39, изготовленного молодыми авиаторами республики.

В населённых пунктах (Зырянка, Оймякон, Олёкминск, Хандыга), расположенных по маршруту трассы, установлены памятные знаки и надгробия на могилах погибших авиаторов, а в музеях открыты экспозиции.