

Внимание!

Успейте подписать! Во всех отделениях «Почты России» продолжается подписка на 2-е полугодие 2021 года. С 1 сентября начинается основная подписка на 1-е полугодие 2022 года

Трасса Алсиб – засекреченный подвиг

«В таких условиях могут летать только ненормальные, самоубийцы или отчаянные русские...»

• СВИДЕТЕЛЬСТВА •

80 лет назад с невероятными трудностями был построен воздушный мост Аляска – Сибирь, сыгравший большую роль в Великой Отечественной. За три года для СССР по этому мосту было поставлено американцами 8 тысяч самолетов. Известный польский путешественник, исходивший своими ногами самые дальние окраины Сибири и изучавший архивы в разных странах, раскрывает детали тщательно засекреченной операции, потребовавшей мужества и героизма пилотов и всех, кто обеспечивал бесперебойную работу воздушного моста под названием Алсиб.

ЯЦЕК ПАЛКЕВИЧ
ПУТЕШЕСТВЕННИК, ПИСАТЕЛЬ

В молодости меня, конечно же, брала за сердце эпопея первопроходческих полетов Антуана де Сент-Экзюпери, летчика и поэта небесных просторов. В своих произведениях он воспевал героические подвиги и полную опасностей и приключений жизнь пилотов, людей с железным характером и редкой целеустремленностью. Но спустя время я узнал о других героях неба.

Подобно тому, как лихие французские авиаторы в романтическую эпоху ранних этапов авиации 1920–1930-х летали по непроторенным маршрутам, доставляя почту из Тулузы в Дакар, а потом дальше, в Латинскую Америку, положив начало трансконтинентальным гражданским перелетам, так через десяток с небольшим лет новые смельчаки прокладывали маршруты над безлюдными просторами Сибири. И от их тяжелейшей работы зависели судьбы миллионов людей, сражавшихся с фашизмом.

...Осенью 1941 года американцы решили в рамках программы ленд-лиза передать СССР по разным каналам материалы военного назначения. В общей сложности Советский Союз получил 18 млн тонн материалов: танки, артиллерию, автомобили-внедорожники, вагоны, военные корабли, радары, пай-



Фото из открытых источников

Истребители «Аэрокобра» над Камчаткой. На таком летал трижды Герой Александр Покрышкин

ки из консервированных продуктов и одежду. Их стоимость оценивается суммой примерно в 170 млрд современных долларов. В те времена эта тема относилась к разряду сверхсекретных, и ничего удивительного, что советские граждане узнали обо всем этом только в период горбачевской перестройки.

А тогда, в тяжелейшем октябре 1941 года, когда немцы стояли под Москвой, Сталин вызвал в Кремль опытного пилота-полярника Илью Мазурука и поручил ему в течение трех дней разработать колossalный проект воздушного моста Аляска – Сибирь. Невероятно, но в рекордные сроки, менее чем за год, в тяжелейших условиях Крайнего Севера было сделано то, что по праву можно назвать подвигом, – подготовлен гигантский маршрут. В обычных условиях это должно было занять в пять раз больше времени даже при огромном напряжении сил и ресурсов. Но тут шла война, и время имело другое измерение.

Опасный Алсиб, маршрут нечеловеческих трудностей и большого мужества, был поделен на пять этапов: Фэрбанкс – Уэлькаль – Сеймчан – Якутск – Киренск – Красноярск. Машинам, которые pilotировались эстафетно, предстояло преодолеть Берингов пролив, скованные вечной мерзлотой центральные области Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири. 6450 км без точных карт, над тундрой и тайгой, над районом планеты с самым суровым климатом.

Американцы перегоняли самолеты из штата Висконсин, откуда им предстояло пролететь путь в 4300 км до далекого Фэрбанкса. Там их принимала советская комиссия. В течение трех лет заводы выпустили для русских 8058 самолетов, что составляло 12% продукции совет-



Пилот-полярник полковник Илья Мазурук с американцами вице-президентом Генри Уоллесом и полковником BBC Кайтом.

ского авиастроения в годы войны. Часто бывало, что рабочие сборочных цехов клади в кабину подарки советским летчикам вроде недорогих часов, сигарет или журналов «Лайф».

Первая эскадра из 12 бомбардировщиков Дуглас А-20 вылетела из США 29 сентября 1942 года. Каждый перелет был не похож на другие и всегда полон экстремальных сложностей. За три года погибли 114 летчиков,

6450 км

без точных карт, над тундрой и тайгой, над районом планеты с самым суровым климатом – вот что такое Алсиб...

многие пропали без вести, иногда останки самолетов и скелеты в кабинах находили (и находят!) спустя десятки лет после войны.

Самолеты буквально «замерзали» – отказывали высотомеры, манометры, карбюраторы, гидравлика и тормозная система. Радионавигация делала первые шаги, у синоптиков не было информации об атмосферных условиях на долгом маршруте. Не хватало диспетчеров, да и организация их работы оставляла желать лучшего. Автопилотов еще не существовало, случалось, что надо было лететь вслепую по многу часов. Попадались пилоты-недоучки, потому что тогда гнались за количеством, а не за качеством. Большую сложность представляли руководства по

News тогда писала, что в таких условиях могут летать только ненормальные, самоубийцы или... отчаянные русские.

Впрочем, в архивах Алсиба есть и такие документы. Вот, например, справка-отчет: «Серьезный вклад в поддержание порядка и дисциплины внесли действующие на каждом аэродроме, сформированные по по嘱нию товарища Берии, коллективы сотрудников НКВД». Их задачей было сохранение чистоты мировоззрения залетающих на чужбину соотечественников, ограничение личных контактов. То и дело случались проколы: то самоволка в городили флирт с местной девушкой, то злоупотребление виски в местном баре, дружеская попойка с местными пилотами или даже перелистывание буржуазного еженедельника «Лайф». По оценке политработников, такие факты подлежали осуждению, были недостойны советского офицера. Они кончались как минимум дисциплинарным взысканием, но чаще – отправкой на фронт, а иногда даже судом с последующим приговором к тяжелым работам в каком-нибудь сибирском лагере.

Герои этой эпопеи в большинстве своем остались безымянными. Судьба тех, кто выжил, не баловала их почестями и славой. Алсиб скрывали от общественности в столь глубокой тайне, что их фамилий еще до недавних пор не было даже в списках участников Великой Отечественной войны. Клавдий Боровиковский, впоследствии архитектор, который за 27 месяцев перенес 300 самолетов, с невольным сожалением говорит: «Воспоминания тех лет вызывают чувство профессиональной гордости и удовлетворения от принадлежности к особой касте. Нас не осыпали почестями, но я сам тоже не искал свет прожекторов. И все же я чувствую себя обманутым. Я не мог, например, показать внукам какой-то официальный документ, который бы подтверждал мою миссию на войне. А кто им про это расскажет?»

Теперь, получается, уже никто – только скучные строки документов, выплывшими ненароком из засекреченных архивов. ■