

В годы великой Отечественной войны через Сеймчан пролегла воздушная трасса, по которой с Аляски в Красноярск доставляли боевые самолеты для фронта экипажи Первой перегоночной авиадивизии. Строительство «Особой Воздушной Линии Красноярск - Уэлькаль», в том числе и аэропорта Сеймчан, было завершено в 1942 году. Регулярные полеты по перегонке самолетов из США начались с начала 1943 года. Занималась ей 1 – я перегоночная авиадивизия, которая состояла из пяти авиаполков и одного транспортного. Командиром «Особой Воздушной Линии» и 1–й перегоночной авиадивизии был Герой Советского Союза Заслуженный Полярный летчик Илья Павлович

Мазурук.



Ответственный за выпуск
Сластенкова М.И.

МКУК СЦБС
МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
«СРЕДНЕКАНСКАЯ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ
БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА»

Телефон: 9 - 43 - 57

Эл. почта : bibka-seymchan@rambler.ru

МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
КУЛЬТУРЫ «СРЕДНЕКАНСКАЯ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА»

«По следам мужества и стойкости»



Информационный
буклет

Сеймчан 2022

Герой Советского Союза Илья Мазурук к началу войны был начальником полярной авиации. В начале войны ему было присвоено звание полковника и доверено командование второй авиагруппой ВВС Северного флота. Именно он предложил, впоследствии утвержденную Сталиным авиатрассу – с Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири до Красноярска. 6450 километров напрямую. Без точных карт через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы – ненадежные помощники.

Авиатрассу надо было создавать с учетом огромных нагрузок на нее. Частично разведанная гидросамолетами, она пролегла через крупные населенные пункты Анадырь, Магадан, Якутск, Киренск, а Красноярск был уже на Трансибе, и отсюда самолеты могли поступать на фронт железной дорогой. Мазурука назначили начальником Красноярской авиатрассы ВВС и командиром еще не сформированной 1-й перегоночной дивизии. По его поручению начался отбор добровольцев, и дивизия прибыла в Красноярск. Предстояло срочно обучиться перелетам в экстремальных условиях на никому не известных еще типах самолетов, которые к тому же не были приспособлены к условиям Севера.

В мирных условиях на строительство трассы потребовалось бы до 5 лет. Но группа прославленного военного летчика Василия Молокова справилась с заданием за 10 месяцев.

28 экипажей гражданской авиации доставили в практически недоступные места горючее, оборудование, радиостанции. И к 1 октября 1942 года имелся минимум необходимого для обеспечения безопасности полетов.

Точнее минимум запасных аэродромов, приводных радиостанций. Ангаров, ремонтных баз не было вообще. И все же полк Николая Васина, уже разместившийся 29 сентября на Аляске, поднял с базы «Ладдфильд» первые 12 средних бомбардировщиков. Это они проложили американским перегонщикам 3-тысячекилометровый маршрут через Канаду. Спустя несколько суток самолеты были под Сталинградом. С этого момента и заработала эстафета гигантской «Линии Мазурука» – так почти официально называлась авиатрасса. Каждый полк трудился на своем перегоне, что позволяло досконально изучить местность, метеоусловия... Часто звенья, а то и одиночные самолеты сами пробивались сквозь непогоду. Всех завораживало мастерство «короля» перелетов Александра Суворова: он в любых метеоусловиях долетал до базовой площадки. Перегонщики обладали не только завидной выдержкой, решительностью, отвагой. Они учились хладнокровной расчетливости Мазурука, военных командиров Васина, Матюшина, Недосекина, Твердохлебова, Фокина. Летчики освоили истребители без радиокompасов, абсолютно не рассчитанные на длительные и «Слепые» перелеты, на 60-70 градусов мороза на земле. Взяв в руки чужую технику, люди находили ключи к каждой машине, заставляли «ледяных американок» – так окрестили эти самолеты – летать почти в невозможных условиях.

В Сеймчане базировался 3-й авиаполк, командовали которым подполковник Ф. Твердохлебов, а затем майор Б. Фролов. Он обслуживал участок трассы протяженностью 1200 км, который заканчивался в Якутии.

Этот участок был самым напряженным на трассе. Он пролегал над высокогорной местностью, через Оймяконский полюс холода. Летчикам приходилось летать на больших высотах, с применением кислородных масок, при очень низких температурах. Полет длился около четырех часов, причем почти все самолеты не имели отопления.

Пилоты, до того не знавшие сурового края (это были в основном энтузиасты из Центральной России, Сибири и Украины), стали достойными продолжателями дела полярных летчиков – в совершенстве освоили и доставили из Нома и Фэрбенкса в Красноярск 7308 боевых и транспортных самолетов, переданных Красной армией по ленд-лизу... В середине 1945 года по знаменитой Красноярской авиалинии прошли последние ленд-лизские машины. Затихли некогда гулкие аэродромы, ушли перегоночные полки. Но остались скромные надгробья иobelisks - от самого Анкориджа на Аляске до сибирского городка Киренск. Более 100 лётчиков - перегонщиков не вернулись на свои базы...

В Сеймчане были организованы поисковые группы по выявлению имен погибших и их родственников. Эта задача успешно была решена красными следопытами Сеймчанской средней школы, которыми многие годы руководила завуч Галина Павловна Захарова в 70-80-е годы. Был создан поисковый отряд из учащихся этой школы.

Источник: газета

«Новая Колыма»

от 9 мая 1983г.