

Мемориальный комплекс АЛСИБу в Киренске.



2019 г.

ПОЛЕТ ЧЕРЕЗ ВЕКА

В истории каждого государства есть исторические события, которые оставили столь глубокий след, что десятки поколений не в силах их забыть. Таким историческим событием в истории нашей страны была Великая Отечественная война. И хотя основные военные действия проводились на европейской территории, ее ужасы коснулись каждого советского жителя. Наш далекий от места жестоких боев городок тоже «воевал». И участие это было не только в пополнении сибирских полков и вкладом в продовольственное и денежное обеспечение советских войск. Есть и еще один весомый вклад в Победу над фашистской Германией – это участие киренчан в обеспечении программы ленд-лиза по перегонке боевых самолетов по трассе «Аляска - Сибирь».

Этой странице в истории нашего города было посвящено мероприятие «Киренск в истории АлСиб: хроника событий», которое состоялось в МКУ «Межпоселенческая библиотека» МО Киренский район.

Трасса была секретной, поэтому долгое время материалы по ее строительству и эксплуатации были недоступны для исследователей. Даже те, кто участвовал в перегоне самолетов, свои награды получили, спустя десятилетия.

Не может быть войны прошедшей. Память о каждом ее дне должна сохраняться в будущих поколениях.

В зале присутствовали молодые киренчане, которые только узнают, какой це-

существование постоянной связи. Эти моменты сохранены в воспоминаниях летчиков и документальных кадрах кинохроники.

Для бесперебойного функционирования трас-

чан при строительстве и обслуживании этого важного военного объекта зрители узнали из рассказов родственников Н.Е. Бреневой, Д.Б. Кузакова, Г.С. Карелиной, С.А. Кривошеевой. Воспоминания участников (Бориса Иосифовича Кузакова, Риммы Васильевны Нетесовой и Юлиа Соломоновича Куна, который взял фамилию жены и стал Юрием Соломоновичем Нетесовым, Л.Р. Суворова) раскрыли в каких, порой невыносимых для человеческого организма, условиях строился аэропорт, и поддерживалось обслуживание аэродрома.

Значимым документом при подготовке материала стали книги приказов по аэропорту 1942 – 1945 годов. Данные приказы помогут найти тех, кто трудился в те суровые годы, на каких должностях. Наиболее интересные из них отобрала и зачитала С.А. Кривошеева.

Важным моментом стал рассказ о поиске самолетов, которые разбились при перегоне. На территории Киренского района их было 4. Особое внимание было уделено поиску самолета, командиром которого был капитан Д. Лобарев. Видео и материал из периодических изданий о работе поисковой группы и ее результатах, рассказ методиста районного краеведческого музея Я.А. Лавровой



ной досталась нашему народу Победа и старшее поколение, которое знает, чем пришлось заплатить за мирное небо. Но рассказ о перегонной трассе, созданной по ленд-лизскому соглашению советского и американского правительства, был интересен для всех. Ведущие (О.Г. Унжакова и И.В. Суханова), листая страницы создания и действия трассы, рассказали о подвиге летчиков пяти перегонных авиаполков, которые 3 года летали по трассе «Фэрбенкс - Красноярск» в тяжелейших условиях: жестокие морозы – 40 - 60, метели, облачность, безлюдные места, от-

сы было построено 5 аэродромов, в том числе, и в Киренске. Специалисты, оценивая проделанную работу, утверждали, что в мирное время на эту работу ушло бы 5 лет. В военных условиях все было построено за 9 месяцев. А за этой фразой следовала работа: 500 - 700 киренчан в возрасте от 14 до 60 лет ежедневно, 10-12 часовой рабочий день, тяжкий ручной труд, игнорирование погодных условий.

О том, с чего начиналось строительство аэропорта, рассказала заведующая районным архивом Н.А. Анкудинова. О беспримерном ежедневном подвиге кирен-



об экспонатах с самолета, которые хранятся в музее, подчеркнули важность этой работы и её значение для нынешнего поколения. Со слезами на глазах многие слушали последнее письмо, написанное погибшему мужу — капитану Д. Лобареву — его женой Юлией.

Особый интерес вызвал рассказ Иннокентия Николаевича Михалева, который не просто интересуется историей военной авиационной техники, но и создает по собственной инициативе памятник летчикам — перегонщикам. Финансовую помощь оказывают Д. В. Казаков и В. А. Секиркин. В каждом населенном пункте, через который проходила трасса «Аляска - Сибирь», есть мемориал, посвященный этому событию. Киренск — единственный город, где такого мемориала нет. И он обязательно должен появиться!

Незаметно пролетели полтора часа встречи. Но и за это время рассказали лишь маленькую часть об истории уникальной трассы, как называют ее военные историки.

Только после капитуляции Японии авиатрасса прекратила свое существование. Всего за годы войны по ленд-лизу из США было поставлено 14795 самолётов, причем, только по трассе «Аляска-Сибирь» с 1942 по 1945 годы было перегнано более 8094 самолётов.

В обеспечении бесперебойной доставки боевых самолетов для фронта есть немалая заслуга и жителей Киренска и Киренского района. Невелик в масштабах страны Киренский район, но его вклад в Победу значителен.

Хочется выразить огромную благодарность выступающим и всем, кто пришел на встречу, всем, кто откликнулся на просьбу о сборе материалов. Данное мероприятие, собранный материал и тот, который будет собран должны лечь в основу рукописного журнала об этом периоде в истории г. Киренска.

*Надежда Федотова,
участница мероприятия.*

18 мая 2018 г.

Василий Карелин

ПЕРЕГОН

В память о летчиках трассы мужества «Аляска-Сибирь».

Затем дано нам звание — человек,

Должны мы помнить, как все это было.

Не только вехи славные побед —

Какой ценой победа приходила.

Была война и нужен был АЛ-СИБ,

Нужны были на фронте самолеты.

Они в победу вклад большой внесли,

Мы это не забыли через годы.

Была та трасса очень нелегка,

В разгар войны никто не знал поблажки.

Край суровый, самолет чужой,

Был риск смертельный, труд пилотов тяжкий.

В полете было все: туман, мороз,

Не все до места соколы долетали.

Природный фактор обрывал полет,

Они навечно здесь в тайге остались.

Был труд нелегкий также на земле,

Нужны были, как воздух, аэродромы.

С лопатой, кто с киркой, кто на коне,

Посильный вклад вносил в победу каждый.

Не вправе мы то время забывать,

Как всю войну и каждого героя.

Да, должен памятник сей в Киренске стоять,

Он нам глаза на подвиг тот открост!

И вот сейчас, когда идет разлад,

Сказать хочу: «Америка, ну что ты?»

Ты вспомни, как в суровый, трудный час

В «Бостон» сажались русские пилоты».

МЕМОРИАЛ «АЛСИБ» ДОЛЖЕН БЫТЬ НА КИРЕНСКОЙ ЗЕМЛЕ

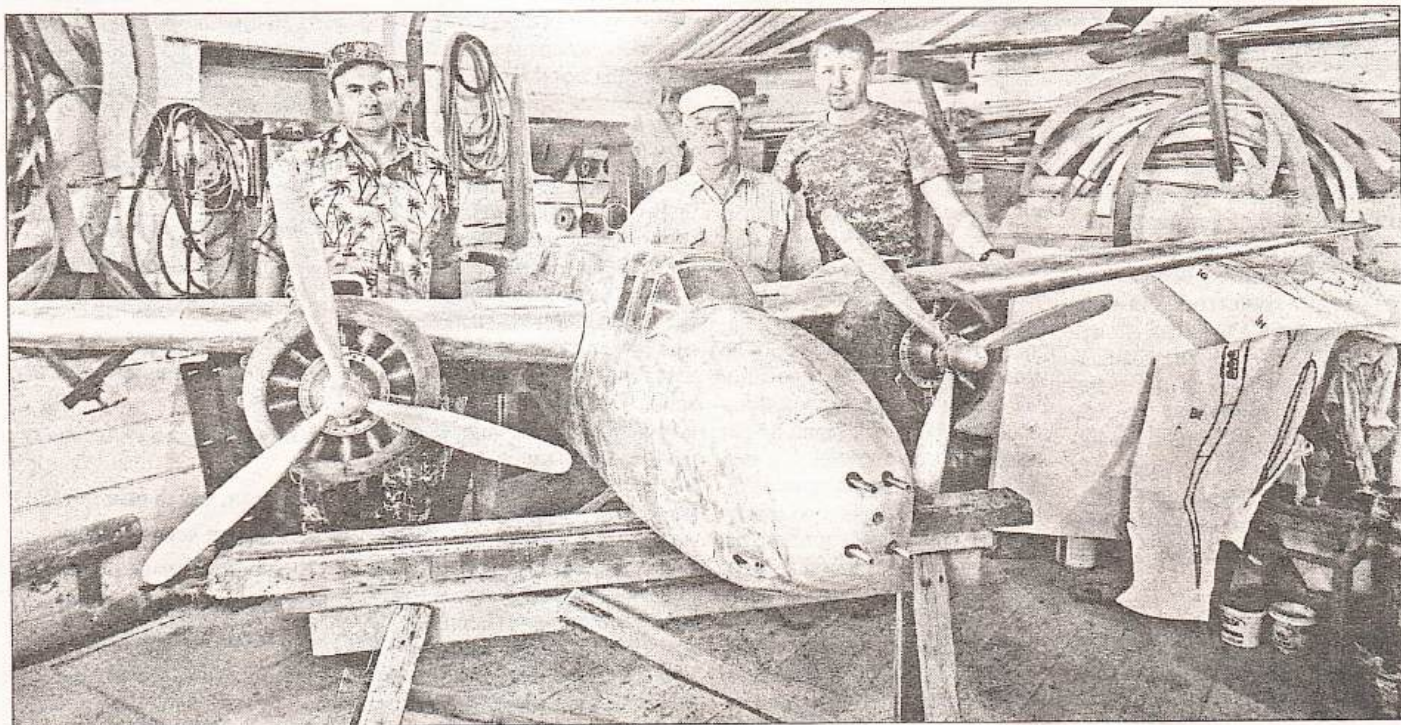
Четвёртый год трудится над созданием уменьшенных копий боевых самолётов простой житель нашего города Иннокентий Михалев. Идея возникла не спонтанно, не вдруг, ещё в год 70-й годовщины Победы в ВОВ он всерьёз задумался о том, что неплохо было бы создать памятник или мемориал, посвящённый «АлСибу» (легендарная авиатрасса «Аляска - Сибирь»), лётчикам, погибшим на «дороге жизни между США и СССР», по которой перегонялись американские боевые самолёты по договору ленд-лиза (советское и американское соглашение) в нашу страну, киренчанам - детям, женщинам, речникам, всем, кто непосильным трудом вносил вклад в победу над Германией. «Как же так, - думал мастер, - есть памятник погибшим воинам, есть памятные плиты и обелиски, а такой исторический период, как «АлСиб», нигде не отмечен. Обязательно должен быть памятник...». И он принялся за дело. Его поддержали и до сих пор поддерживают, помогают

советами и делом, финансируют, закупают и доставляют материал киренские предприниматели Дмитрий Казаков и Владимир Секиркин. Иннокентий Николаевич, увлечённый этой идеей, освоил многие технологии, собственноручно сконструировал три боевых самолёта в столарке, на своём подворье, в д. Сидорова. Увлечённые моделированием у него с детства, теперь он воплощает в жизнь уменьшенный вариант боевых самолётов: А-20 «Бостон», Р-39 «Аэрокобра», Р-40 «Китихау», которые должны занять своё место в историческом наследии города Киренска как памятник или мемориал. В нашем городе его до сих пор нет, хотя на всех территориях, по которым проходила трасса, они установлены. Немаловажное значение в истории секретной трассы принадлежит и Киренскому району, пусть и невелик, но в масштабах всей страны. Большую работу проводят коллективы Межпоселенческой библиотеки во главе с директором О.Г. Унжаковой, Историко-краевед-

ческого музея с директором Е.Г. Еохиной по сбору материала, по патристическому воспитанию молодёжи в целях сохранения исторического наследия, преклонения перед памятью погибших лётчиков, киренчан-строителей аэродрома. «Не может быть войны прошедшей. Память о каждом её дне должна сохраняться в будущих поколениях...», - писала в статье «Полёт через века» Н. Федотова (№34 от 18.05.2018г.). И это верно. Вопрос в том, как именно сохраняться? Выставки, беседы, викторины, встречи... - несомненно, это должно быть, это крайне необходимо, но недостаточно.

Мы посетили место, где непосредственно мастер создаёт свои самолётные шедевры, точнее, побывали в гостях в д. Сидорова у И.Н. Михалева, в его мастерской. Сопровождал нас Дмитрий Владилевич Казаков, не менее увлечённый и заинтересованный тем, чтобы в Киренске обязательно был установлен подобный мемориал. Увиденное

впечатлило, удивило, заставило по-другому понять и осмыслить важность воплощения в жизнь идеи установки мемориала лётчикам - перегонщикам секретной воздушной трассы «Аляска - Сибирь» и киренчанам - строителям аэродрома. Одно дело - слышать о том, что кто-то занимается «самолётостроением», ну, хобби у человека, подумаешь (так многие считают, относятся с недоверием), а другое дело - видеть своими глазами макет будущего памятника и то, что уже сделано. Иннокентий Михалев проделал грандиозную работу: вытачивал каждый винтик, гайку, научился варить металл, делать расчёты (недаром его мастерская напоминает некий производственный цех с множеством станков, агрегатов, материалов и т.п.). Три боевых самолёта находятся в стадии завершения, осталась самая приятная работа - облагородить, то есть покрасить, затонировать, оформить так, чтобы они мало чем отличались от оригиналов. Работа продвигается, уже и финал



её близок, а места, где можно установить этот мемориал, нет. В районной администрации пока не готовы его предоставить там, где «видит» своё великолепное сооружение И.Н. Михалёв, хотя неоднократно уже обращались с этим вопросом и он, и его помощники в этом деле. Предлагаются другие варианты, которые не устраивают автора идеи.

Иннокентий Николаевич «видит» положительный момент установки мемориала в сквере Свободы, поскольку здесь установлены значимые памятники, и память о лётчиках должна быть тоже здесь, ведь это важная часть истории нашей малой родины, которая станет достопримечательностью Киренска, встанет в один ряд с другими памятниками: на Аляске, в Якутске, Красноярске. Вот поэтому, считает автор, для полного раскрытия его потенциала и исторической ценности установить его нужно на достойном месте. Где именно, он подробно нам описал. Расположение мемориала должно быть недалеко от центра сквера, между пересечением дорожек, и обусловлено это тем, что на заднем плане, за самолётами и вокруг них, должно быть много чистого пространства для полного восприятия, и дальше от СОШ №1 (чем дальше какие-либо объекты от самолётов – тем лучше восприятие, тем очевиднее воздушность). Также наш «авиаконструктор» добавил, что если мемориал будет именно на этом месте в сквере, то это как раз напротив центрального памятника получится, в строгой симметрии, и виден он будет отовсюду (подразумевается высокий постамент). «Данный мемориал будет нести эстетическое восприятие, – рассказывал И.Н. Михалёв, – являться частью ландшафта. Самолёты будут расположены в виде строя «клин», как их и перегоняли, с небольшим наклоном – креном влево по горизонтали на 5-8°, имитируя разворот, что создаст иллюзию движения – полёта, придаст живость...».

Нужно уже конструировать постамент, а для этого необхо-

димо знать, где же будет место для мемориала. Как считают наши герои, городской парк – это не выход, там «доблестные ценители» истории быстро «наведут порядок», а «АлСиб» должен быть защищён от вандализма. В сквере же открытое пространство, хорошее освещение, видеонаблюдение, он визуально разделён на зоны, и в каждой из них – свой мемориальный комплекс, посвящённый определённому событию, и они как бы дополняют друг друга, не вступая в противоречия.

Иннокентия Николаевича очень волнует данная тема, и он обращается к администрации района, лично – к мэру района К.В. Свистелину, также к населению с просьбой понять, принять и поддержать его: «Мемориал «АлСиб» – это авторская работа, имеет законченный вид и выполнен в определённом стиле, поэтому он не должен располагаться рядом с другими памятниками, а стоять обособленно, но вписываясь в общую концепцию сквера. Я, как автор и исполнитель данного проекта, приношу дар Киренску, прошу лишь об одном: установить мемориал «АлСиб» именно в сквере Свободы, так как изначальный замысел, сам проект были продиктованы идеей расположения в этой зоне...».

В поездке в Сидорово участвовал и Александр Любомирович Шишкин, представитель технадзора по строительству и проектированию, производивший на месте расчёты по конструкции постамента, на котором должны будут воздвигнуты самолёты. Вопрос, где именно будет установлен памятник «АлСиб», остаётся открытым. Возможно, специалистам районной администрации следует создать оргкомитет, взвесить все «за» и «против», выслушать предложения и пожелания от автора идеи, населения. Наверное, и среди киренчан найдутся те неравнодушные люди, кто поддержит обращение Иннокентия Михалёва по установке мемориала, а мнения читатели могут выразить через публикации в газете.

Любовь Ильинская.

«БОСТОН» УПАЛ В ЛЕНУ

Великая Отечественная война для нашего народа – тема вечная, слишком многое потеряно в той войне. Поэтому есть у нас день радости – 9 мая и день скорби – 22 июня. Сейчас трудно представить, что это такое – начало войны. Это когда в дверь стучится смерть, разруха, голод. Это когда каждый уходящий на фронт понимает, что может не вернуться домой. А каждый провожающий знает, что может, в последний раз видеть мужа, сына, брата.

Фронт был везде. Был он и в Сибири. Киренск стал одной из опорных точек перегона самолётов на трассе «Аляска – Сибирь». Через наш аэропорт было перегнано почти 8000 тысяч самолётов. Но не все пришли в место конечной дислокации. На территории нашего района разбилось пять боевых машин. Многие киренчане знают о погибшем экипаже капитана Д. М. Лобарева, захоронение которого находится в городском саду. Ещё одна трагедия случилась 16 мая 1944 года возле д. Никулина.

Исторический эксперт по «АлСибу» Иван Ефимович Негенбля восстановил картину трагедии по документам. 16 мая около полудня самолёты вылетели из Олёкминска на Киренск. «Бостон» в составе группы из трёх бомбардировщиков летел из Якутска на Киренск. Через двадцать минут после вылета с Витимского аэропорта лейтенант А.В. Глушцов доложил комэску о падении давления бензина при расхождении его из подвесного бака и одновременно попросил разрешения у лидера уклониться – на всякий случай – несколько севернее, чтобы продолжать полёт вдоль долины Лены.

Выполнив эти указания, командир самолёта вновь доложил, что давление бензина нормализовалось, моторы работают хорошо. Но через некоторое время командир эскадрильи 4-го перегоночного полка подполковник Камайкин увидел на самолёте Глушцова дым, струящийся из-под капота левого двигателя, а затем – выбросы сгустков чёрного дыма из выхлопного патрубка. Командир экипажа сообщил о заклинивании двигателя. До Киренска оставалось всего 50 километров. Но самолёт не дотянул,

упал в воду посередине недавно вскрывшейся ото льда Лены, в районе деревни Никулина. Из поврежденного бензобака разлился бензин и загорелся.

Председатель колхоза «Сибиряк» рассказывал: «Самолёт пролетел низко над домами, чуть не сшиб крыши амбаров, упал в середину Лены и загорелся. В этот момент один человек из экипажа, выбравшись на хвост самолёта, снял куртку и с криком «Спасайте!» бросился в реку. Вода вокруг самолёта окуталась огнём и дымом, из-за которого лётчика никто не видел. Пожар продолжался несколько минут. Лодки поблизости не оказалось. Пока её искали, спустили на воду и подошли к месту происшествия, пожар прекратился, и самолёт погрузился в воду. Поиски лётчиков результатов не дали».

Экипаж самолёта А-20С «Бостон» – командир самолёта, лейтенант А. В. Глушцов, лётчик 4 ПАП, старшина В. Е. Шевчук, воздушный стрелок – радист 4 ПАП признаны погибшими.

Там, в небе, один пилот или экипаж вступают в единоборство со стремительно надвигающейся опасностью. Экипаж Глушцова, понимая какую ценность представляет боевой самолёт, не старались спасти свою жизнь. Они боролись за спасение боевой техники. Не всегда, к сожалению, в этой схватке побеждает человек. И наш долг – увековечить подвиг тех, кто ценой своей жизни завоевывал победу.

Сегодня в д. Никулина планируется установить памятник погибшим лётчикам. Но на благое дело не хватает финансирования. И эту проблему возможно решить всем миром, как было принято у нашего народа, собрав понемногу нужную сумму для установления достойного памятного мемориала.

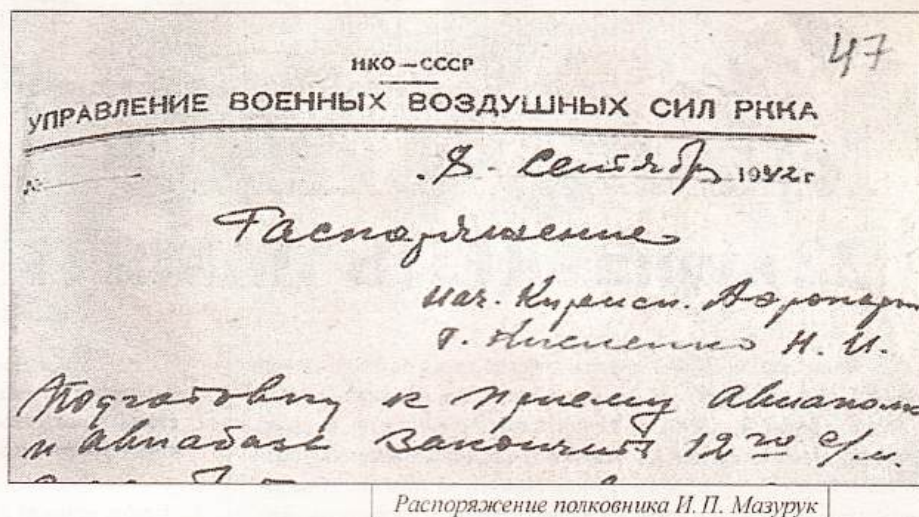
Обращаемся к тем, кто хоть что-то знает об этой трагедии, касающейся гибели лётчиков, и особенно – о дальнейшей судьбе упавшего самолёта, откликнуться, предоставить материалы в библиотеку.

*И.В. Суханова,
библиотекарь по
краеведческой работе и
обслуживанию читателей
МКУ «Межпоселенческая
библиотека»
МО Киренский район.*

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА КИРЕНСКА

*В годы Великой Отечественной войны
они сыграли большую роль в приближении Победы*

8 сентября 1942 года начальнику Киренского аэропорта Н.И. Кисленко поступило письменное распоряжение начальника Воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль И.П. Мазурук о том, что подготовка «... к приему авиаполка и авиабазы должна быть закончена к 12 сентября. С прибытием полка и авиабазы все наличное имущество и личный состав аэропорта поступает в полное распоряжение командира полка и командира авиабазы». Командиром 5-й (Киренской) авиабазы был назначен капитан Беляйкин, который 12 сентября приступил к исполнению своих обязанностей.



Распоряжение полковника И. П. Мазурук

4 сентября в Киренск прибыла авиаремонтная бригада, в состав которой входили: диуральщик, клепальщик, медник, столяр, слесарь, жестянщик, слесарь-сборщик, токарь, сварщик, мотористы. 11 сентября прибыло 19 человек авиационных техников, на должность начальника Аэродромной службы был назначен старший техник-лейтенант Л.М. Семеновский, зачислены в штат авиабазы медсестра и фельдшер.

13 сентября приказом командира 5-й авиабазы Беляйкина была назначена комиссия по приемке Киренского аэропорта, которая должна была приступить к работе немедленно и четко исполнить все рекомендации «...приемке подлежат все движимое и недвижимое имущество, материалы, транспорт, продовольствие, обмундирование, горюче-смазочные материалы. На недвижимое имущество составить отдельный акт, с определением состояния владений, необходимости текущего ремонта. Все остальное имущество должно быть принято годным к эксплуатации, с разбивкой на новое, бывшее в употреблении и требуемое ремонта. Негодное имущество приемке не подлежит. Согласно постановления совместного заседания бюро Киренского райкома ВКП(б) и Исполкома районного Совета «О передаче во времен-

ное использование жилых зданий, столовой и всего имущества Киренского дома отдыха» комиссия принять имущество и в двухдневный срок предста-

**На основании распоряжения
начальника Особой линии
Д.Е. Чусова для передачи
Киренского аэропорта Воздушной
трассе Красноярск – Уэлькаль
7 октября 1942 года в Киренск
прибыла комиссия.**

вить акты командиру авиабазы. Этим же приказом 26 рабочих и служащих были зачислены в штат авиабазы.

На основании распоряжения начальника Особой линии Д.Е. Чусова для передачи Киренского аэропорта Воздушной трассе Красноярск – Уэлькаль 7 октября 1942 года в Киренск прибыла комиссия. Именно в этот день началась перегонка самолетов по трассе. Первый самолет прибыл в Киренский аэропорт 9 октября. Управлял самолетом пилот Ведилин Ефим Васильевич.

К 1943 году в аэропорту были созданы все необходимые для осуществления перегона самолетов службы: эксплуатационно-ремонтный отдел, аэродромная служба, финансовая часть, служба связи и аэронавигации, отделение

горюче-смазочных материалов, гараж, комендатура, квартирно-эксплуатационная часть, строительный участок, отделение перевозок, отдел общевой-

скового снабжения, клуб, подсобное хозяйство.

О напряжении, с которым приходилось работать всем службам, можно судить по строкам из приказа командира 5-й авиабригады капитана Беляйкина. «20 мая 1943 года через аэродром прошло большое количество боевых и транспортных самолетов, что превысило во много раз проходивших ранее. От технической части и заправщиков ГСМ авиабазы потребовалось исключительная оперативность, четкость и организация в работе по своевременному обслуживанию самолетов, идущих для фронта, несмотря на недостаточное количество заправочных средств, личный состав технического отдела показал исключительные образцы честного труда и без задержки обслужил все боевые самолеты, произ-

вел разгрузку и загрузку транспортных самолетов».

В зависимости от погодных условий по трассе в день перегоналось различное количество техники. Так, 27 октября 1943 года летчики 4-го и 5-го перегоночных полков перегнали из Киренска в Красноярск 56 самолетов и вернулись обратно на транспортном самолете. Всего же за октябрь было обслужено 268 боевых самолетов, 172 транспортных, перевезено 300 пассажиров, более 10 тонн грузов, принят, размещен, накормлен и отправлен 1171 летчик других полков. Такие результаты были достигнуты, благодаря слаженной работе всех служб:

– аэродромная служба подготовила взлетно-посадочную полосу для зимней эксплуатации. Расставлены елки и флажки на кругах, углы полосы обозначены елками;

– эксплуатационно-ремонтная служба обслужила СИ-47-114 штук, Р-5-40 штук, ПС-7-6 штук, У-2-12 штук, отремонтировали 2 боевых самолета. Изготовили 3 печи на твердом топливе для подогрева масла, расширили стационарную водомаслогрейку, сделали приспособление для запуска двигателей, постоянно реставрировали старые свечи;

– работники гаража производили заправку горючим

и маслом все пролетающие самолеты, вывезли дрова из леса и с берега реки, утеплили автостоянки, закончили капитальный ремонт трактора СТЗ;

— служба связи обеспечивала перегоняемые самолеты бесперебойной связью, поддерживала в работоспособном состоянии наземный канал связи, установила новую аппаратуру, произвела ремонт двигателя, профилактику аккумуляторов. Кроме этого, силами связистов произведен ремонт полов в радиоцентре;

— отделом общевойскового довольствия полностью заготовлены овощи и другие продукты питания на зиму. Засолено 4 тонны капусты, засыпано на хранение 38 тонн картофеля, 18 тонн капусты, испечено 4, 5 тонны хлеба. Получено и выдано летное и общевойсковое обмундирование, произведен ремонт кухни, столовой, сушилки для прачечной;

— работниками отдела ГСМ заправлено 665 самолетов, получено и выгружено 1560 тонн бензина, выгружено с барж и вывезено на склад 4 тысячи бочек с бензином, построен разгрузочный мостик, сделаны сани, произведен ремонт бензонасоса, установлен ручной насос для накачки масла в баки маслогрейки;

— недостаток рабочей силы не помешал квартирно-эксплуатационной части подготовить квартиры к зиме. Заготовлено 1262 и вывезено из леса 195 кубометров дров, во всех жилых помещениях проведен текущий ремонт, вставлены стекла и вторые рамы, отремонтированы сани и подкована лошадь;

— медработниками принято 145 первичных больных, повторных — 363, выполнено 98 человек операций, проведена дезинфекция землянок строителей и дезинфекционная обработка караульного взвода.

30 марта 1945 года с восторгом написал в своем приказе начальник Киренского аэропорта майор Шмалыц: «День 29 марта 1945 года, как образец работы отдела ГСМ, гаража и аэродромной службы по обеспечению заправки и обслуживания самолетов личным составом этих служб. Несмотря на большой прилет боевых самолетов — 70 единиц и транспортных 13, а так же на наличие только 2-х бензовозов во время прилета групп, заправщики сумели без задержки за короткий срок (16 часов) произвести за-



правку всех самолетов. А механики сумели отремонтировать за 4 часа и ввести в строй еще 2 бензовоза, которые включились в общую работу. Личным составом аэродромной службы было обслужено 13 транспортных самолетов».

Всего за время действия Воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль было перегнано на

аэропорт, был передан в распоряжение Киренского аэропорта.

Хотя аэропорт Киренска был передан Воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль, его строительство продолжалось. 1 февраля 1943 года было сдано новое здание гаража, 3 ноября 1944 года комиссией был принят в эксплуатацию ангар, 1 де-

кабря — здание приемного радиоприемника и летное поле, после завершения ремонтных работ. 18 декабря было принято в эксплуатацию здание аэровокзала. По итогам социалистического соревнования строительных участков трассы за декабрь 1944 года «... переходящее Красное знамя и первая премия — тридцать тысяч рублей были присуждены Киренскому строительному участку». Премияльная сумма была распределена следующим образом: 25 тысяч рублей — на премирование работников строительного участка и 5 тысяч рублей — на улучшение культурно-бытовых нужд рабочих.

18 февраля 1946 года начальником Воздушной трассы Героем Советского Союза генерал-лейтенантом авиации Шевелевым был издан приказ о передаче подразделения трассы в ведение Якутского управления гражданского воздушного флота. 4 июля 1946 года закончилась реорганизация Воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль в Якутское Управление гражданского воздушного флота. 30 июля 1946 года поступил приказ «В связи с окончанием стро-

ительства аэропорта Киренска Якутского Управления ГВФ и в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР, Киренский строительный участок отправить не позднее 15 августа из Киренска в Симферополь, в распоряжение начальника строительной конторы ГВФ Украинской Советской Социалистической республики по маршруту: Киренск — Иркутск — Москва — Симферополь». Начальнику строительства «Киренск» Добрениченко Илларию Андреевичу, назначенному начальником «... эшелона по перебазированию строительства подготовить к отправке в Симферополь все материально-имущественные ценности, автомашины и механизацию, личные дела работников с приложением трудовых книжек и трудовых договоров. Кроме этого, строительные материалы, инструмент и снаряжение необходимое для обеспечения следования эшелона с учетом на случай устройства временных приспособлений и переправ». Начальник Киренского аэропорта подполковник Шмалыц должен был «... выдать на оплату фрахта, а также наличными начальнику эшелона 100 тысяч рублей: для оплаты проездных личному составу, продуктов питания на путь следования до места назначения, из расчета 60 суток, горюче-смазочных материалов, необходимых для переброски личного состава и грузов, автотранспорта и механизмов своим ходом из Осетрово до Зайрска и при погрузочно-разгрузочных работах в Киренске, Осетрово, Зайрске, Иркутске».

Н. Анкудинова

При подготовке материала использованы архивные данные.

**Всего за время действия
Воздушной трассы Красноярск
— Уэлькаль было перегнано на
фронт 7928 самолетов.**

фронт 7928 самолетов.

В июле 1944 года ЦК профсоюзов речного транспорта обратился в Иркутский облисполком с просьбой о возврате Киренского дома отдыха, временно переданного в 1942 году Киренскому аэропорту. Председатель исполкома Киренского райсовета депутатов трудящихся товарищ Перевалов в своем ответе облисполкому написал: «1. В связи с отсутствием жилой площади, как на территории аэропорта, так и в городе Киренске, выселение личного состава невозможно. 2. Личный состав аэропорта состоит из летчиков, которые перегоняют самолеты на фронт из Америки, поэтому расквартировывать их в других населенных пунктах невозможно. 3. Переданные аэропорту в настоящий период помещения, не удовлетворяют нужды последнего. Летный состав проживает по два-три человека в одной маленькой комнате. Исходя из вышесказанного, считаю, в просьбе ЦК профсоюзов речников о выселении Сталинских соколов из помещений дома отдыха отказать».

1 октября 1944 года, существовавший с 1928 года Кирен-

ский гидропорт, был передан в распоряжение Киренского аэропорта.

Хотя аэропорт Киренска был передан Воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль, его строительство продолжалось. 1 февраля 1943 года было сдано новое здание гаража, 3 ноября 1944 года комиссией был принят в эксплуатацию ангар, 1 де-

МЕМОРИАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС АЛСИБУ ОТКРЫЛИ В КИРЕНСКЕ

2 сентября. Сквер Свободы. Вечер. Играет музыка из песни «Журавли» Марка Бернеса. Все собравшиеся — в ожидании... В ожидании мероприятия одновременно торжественного, и в то же время трогательного, знаменательного в жизни нашего района — открытия мемориала воздушной трассы «Аляска-Сибирь» (АлСиб).

Открыли митинг ведущие Надежда Зонова и Валерий Курхули, рассказали киренчанам и гостям нашего города о том, что трасса АлСиб проходила от Фербенкса на Аляске, через Берингов пролив, Уэлькаль на Чукотке, Сеймчан на Колыме, Якутск, через полюс холода в районе Оймякона, Киренск в Иркутской области и до Красноярска. Одним из населенных пунктов, через который должна была проходить трасса, был выбран маленький, с населением около 10 тысяч, город Киренск. По постановлению Иркутского обкома ВКП (б) был выделен участок близ д. Хабарова под постройку аэродрома, которая началась в октябре 1941 года. Говорили о невероятно важном значении этой трассы в победе в самой кровопролитной и страшной войне в истории человечества, а также другие исторические факты тех событий.



Прозвучал гимн Российской Федерации. Возле памятника несли Почетный караул воспитанники военно-патристического клуба «Десантник» под руководством Ю. Купердяева. На торжественном митинге присутствовали депутат Законодательного Собрания Иркутской области И.А. Синцова, мэр Киренского муниципального района К.В. Свиистелин, глава Киренского муниципального образования Н.М. Черных

и другие представители городской и районной администрации.

Кирилл Викторович отметил важность данного события: «Очень приятно, что сегодня, в день окончания второй мировой войны, мы открываем такой прекрасный памятник. Это — кусок истории Великой Отечественной войны, которого в Киренске такого масштаба не было. И по всей трассе — это единственный монумент, кото-

рый именно выполнен в виде самолетов, уменьшенные копии «Бостона», «Аэрокобры». Замечательно, что у нас есть такие инициаторы идеи — Иннокентий Михалев, Дмитрий Казаков. Они занимались более 5 лет этим произведением, и сегодня мы открываем этот мемориал. Хочется также сказать слова благодарности нашим партнерам: Иркутской нефтяной компании, Алексеевской РЭБ флота, благотворительному фонду «Благодать», которые принимали участие в возведении этого монумента. Это очень хорошо, что мы не забываем те далекие годы Великой Отечественной войны, когда все вложили свой вклад в великую победу над фашизмом».

И. А. Синцова, депутат Законодательного Собрания Иркутской области добавила: «Жизнь в Киренском районе насыщена самыми различными событиями. Экономическая — приносит свои плоды, социальная — дает свои результаты. Событие, в котором мы все с вами сегодня участвуем — историческое. И оно совершенно необыкновенное, значимое в преддверии года Памяти и Славы, накануне величайшего юбилея нашей победы в Великой Отечественной войне. Сейчас очень много охотников, которые бы хотели переписать историю, исказить ее и донести до молодого поколения в совершенно ином виде.



Живы наши ветераны, жива память. И поэтому на нас с вами лежит ответственность по патриотическому воспитанию. И мы все с вами сегодня волнуемся, потому как это событие — дань нашим партнерам во второй мировой войне. Многие из нас знают, что эти 400 самолетов в месяц долетали не все, и сколько могил было на нашей сибирской земле. Всех поздравляю с этим событием. Думаю, что оно отпечатается в памяти и скажется в судьбе тех детей, которые сегодня здесь присутствуют».

Н.М. Черных подчеркнул, что это событие одновременно радостное и скорбное. 74 года назад закончилась страшная война. 27 миллионов жизней положены на алтарь победы. Что мы помним героизм наших солдат на фронте, работников тыла, сталинских «соколов», которые перегоняли самолеты из Америки для фронта и делали все возможное для победы. Поблагодарил всех комсомольцев и молодежь авиационного предприятия киренского отряда, всех тех, кто увековечивал память наших воинов, а также тех, кто сделал этот прекрасный памятник тем, кто ковал победу.

На мероприятии также присутствовали В.И. Сафонов, руководитель группы «Поиск», автор мемориала И.Н. Михалев, инициаторы создания памятника — В.А. Секиркин, Д.В. Казаков, Н.В. Каторжная, председатель районного Совета ветеранов, отец Александр Карнопольцев, священник Спасского храма г. Киренска. Поздравили всех со столь важным событием и сказали о том, что не нужно нам забывать, что памятник посвящается не американским самолетам, а мужеству и героизму советских летчиков, про-

стых тружеников Киренского района, которые работали над созданием аэропорта. И с помощью этих самолетов, которые перегнали, ускорилась победа Советского Союза в Великой Отечественной войне.

Дмитрий Казаков рассказал о зарождении идеи памятника: «Ровно 5 лет назад, осенью 2014 года, мы начали заниматься этим проектом. Узнав о героических событиях времен Великой Отечественной войны, о трассе, которая прошла через наш любимый город, возникло желание создать что-то такое, чтобы люди знали, помнили историю нашего родного края. Мы понимали, что это должно было с одной стороны максимально точно воссоздавать тот исторический момент, с другой стороны — должно быть что-то торжественное, в то же время — быть воздушным, изящным и стать украшением нашего города. Иннокентий Николаевич Михалев предложил идею создания комплекса из трех самолетов, именно тех, которые перегонялись по этому воздушному мосту. Мы поддержали идею, форма представления была найдена, работа «закипела» и сегодня мы открываем мемориал».

Все те, кто принял участие в создании монумента, выразили благодарность мэру Киренского района Кириллу Викторовичу Свистелину и его слаженной, эффективной, смелой команде, Николаю Михайловичу Черных, Олегу Анатольевичу Сурову, Владимиру Георгиевичу Норку, Евгению Красноштанову, Виктору Ефимову и многим-многим другим людям за поддержку и бескорыстную помощь в создании этого памятника.

Выпускник школы №5, двукратный чемпион Иркутской области по универсальному бою Роман Мамруков, выступил как представитель молодежи, сказал о том, что молодое поколение 21 века помнит, знает и свято чтит великие поступки героев войны.

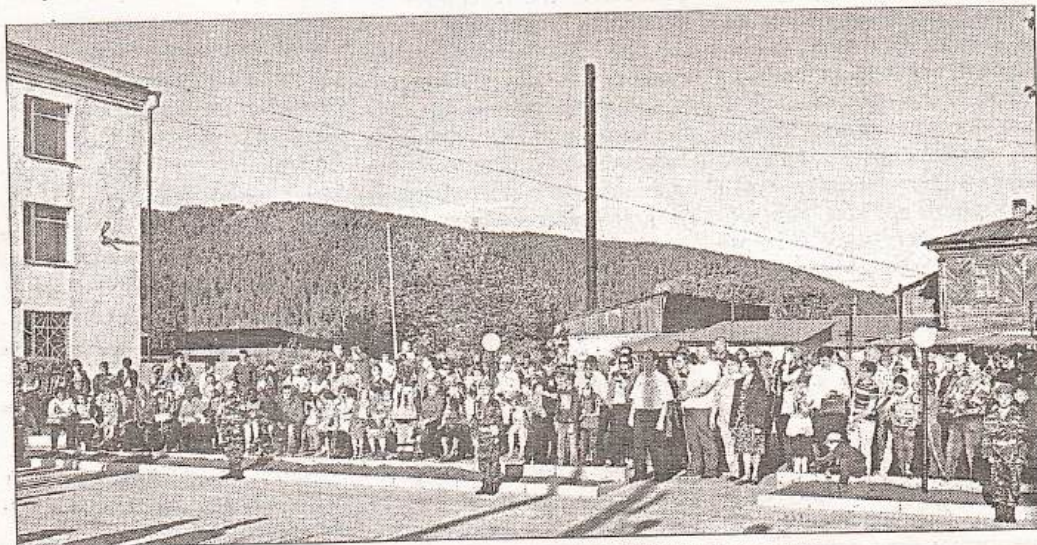
И вот наступил торжественный момент. Право торжественно открыть памятник было предоставлено мэру Киренского муниципального района К.В. Свистелину, депутату Законодательного Собрания Иркутской области И.А. Синцовой, главе Киренского муниципального образования Н.М. Черных, руководителю группы «Поиск» В.И. Сафонову, инициаторам создания мемориала: И.Н. Михалеву, Д.В. Казакову, В.А. Секиркину, председателю районного Совета ветеранов Н.В. Каторжной и Роману Мамрукову.

Очень трогательно на мероприятии исполнили песни солист группы «Второе дыхание» из г. Иркутска и Олег Прошутинский, Василий Карелин прочитал стихотворение «АлСиб».

Под звуки метронома и оружейных залпов почтили память всех воинов и тружеников тыла минутой молчания.

Ведущие объявили митинг закрытым, но люди еще долго не расходились. Фотографировались рядом с мемориальным комплексом и дети, и взрослые, читали информацию про АлСиб на табличках, которые расположены рядом с самолетами, общались, и чувствовалось, что память разных поколений о тех исторических событиях в наших сердцах неугасима.

Елена Чижова.



УЧАСТНИКАМ ГЕРОИЧЕСКОЙ
ТРАССЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ

АЛЯСКА-СИБИРЬ 1942-1945



Мемориальный

комплекс

АЛСИБу

был открыт

2 сентября 2019 года



АЛСИБ - секретная авиалиния от
Фэрбанкса (Аляска) до Красноярска
протяженностью 6450 км,
по которой в годы
Великой Отечественной войны
советскими летчиками перегонялись
на фронт боевые
и транспортные самолеты,
поставляемые из США по программе
ленд-лиза.

Для решения задач Алсиба была сформирована 1-ая Краснознаменная авиадивизия, состоящая из пяти перегоночных авиаполков и одного транспортного. 5-ый авиаполк базировался в Киренске и выполнял переброску самолетов из Киренска в Красноярск по трассе длиной 960 км.

... Для строительства аэродрома в Киренске к трудовой повинности подлежало население, проживающее на территории Киренска, Хабаровского, Сидоровского и Змеиновского сельсоветов...

К осени 1942 г всего за 10 месяцев аэродром был построен и готов к приему самолетов (архивная справка).

По отчету дивизии по трассе Алсиб перегнали 7908 боевых, транспортных и учебных самолетов.

Доставлено 18753 т груза, 319 т почты и перевезено 128371 пассажиров.

В условиях Крайнего Севера летчики выполняли сложнейшие военные задачи.

Погибло 115 человек, потерян 81 самолет.

