

Авторы-составители:
Вячеслав Филиппов,
Иван Негенбля

Written and Compiled by
Vyacheslav Filippov,
Ivan Negenblya



**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
ВО ИМЯ ПОБЕДЫ**



75 КРАСНОЯРСКОЙ
ВОЗДУШНОЙ
ТРАССЕ
1942
2017



1942-2017
ALASKA-SIBERIA
COOPERATION IN THE NAME OF VICTORY
75-th anniversary of Krasnoyarsk air route

УДК 778.6 (571.51) «1941/1945» (084)
ББК 85.167 (2Рос-4Крн) 6я61

ISBN 978-5-9909779-6-9

A60 Аляска – Сибирь. Взаимодействие во имя Победы. 75 лет Красноярской воздушной трассе. 1942–2017 : фотоальбом / авторы-составители В. В. Филиппов, И. Е. Негенбля ; перевод В. Пэшко. – Красноярск : ООО «Издательство Поликор», 2017. – 160 с.

A60 Alaska – Siberia. Cooperation in the name of Victory. 75-th anniversary of Krasnoyarsk air route. 1942–2017 / Written and Compiled by Vyacheslav Filippov, Ivan Negenblya ; translation: Peshko Valery. – Krasnoyarsk : ООО «Polikor Publishing House», 2017. – 160 p.

ISBN 978-5-9909779-6-9

УДК 778.6 (571.51) «1941/1945» (084)
ББК 85.167 (2Рос-4Крн) 6я61

© ООО «Издательство Поликор», макет, 2017
© В. В. Филиппов, И. Е. Негенбля, текст, материалы, 2017

СОДЕРЖАНИЕ CONTENTS

От авторов	4	Authors' Note	4
ГЛАВА 1. История Красноярской воздушной трассы	6	CHAPTER 1. History of Krasnoyarsk air route	6
1.1. Красноярская воздушная трасса ВВС Красной армии. Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль	6	1.1. Krasnoyarsk air route of the Red Army Air Force. Krasnoyarsk – Welkal air route	6
1.2. Изыскание и строительство трассы	8	1.2. Survey investigations and route construction	8
1.3. Формирование коллектива трассы	10	1.3. Formation of the route teams	10
1.4. Форпост СССР на Аляске	12	1.4. Outpost of the USSR in Alaska	12
1.5. Самолёты над тундрой и тайгой	14	1.5. Aircraft over the tundra and taiga	14
1.6. АЛСИБ на дипломатической службе	18	1.6. ALSIB on the diplomatic front	18
1.7. Помним те далёкие годы	20	1.7. We remember those far-away years	20
ГЛАВА 2. Фотохроника Красноярской воздушной трассы	22	CHAPTER 2. Photochronicle Krasnoyarsk air route	22
2.1. Управление строительства Особой воздушной линии Красноярск – Уэллен	22	2.1. Project management for Special Krasnoyarsk – Uelen airline construction	22
2.2. Карты трассы	28	2.2. Maps of the air route	28
2.3. Советская военная миссия на Аляске – авиабаза Фербенкс	34	2.3. Soviet military mission in Alaska – Fairbanks air-base	34
2.4. Руководство трассы	46	2.4. Top management of the air route	46
2.5. 1-й перегоночный авиаполк	48	2.5. Air ferrying regiment N° 1	48
2.6. 2-й перегоночный авиаполк	56	2.6. Air ferrying regiment N° 2	56
2.7. 3-й перегоночный авиаполк	62	2.7. Air ferrying regiment N° 3	62
2.8. 4-й перегоночный авиаполк	68	2.8. Air ferrying regiment N° 4	68
2.9. 5-й перегоночный авиаполк	72	2.9. Air ferrying regiment N° 5	72
2.10. 7-й перегоночный авиаполк	74	2.10. Air ferrying regiment N° 7	74
2.11. 8-й транспортный авиаполк	76	2.11. Air transportation regiment N° 8	76
2.12. Спорт и культура	78	2.12. Sports and culture	78
ГЛАВА 3. Аэропорты Красноярской воздушной трассы	82	CHAPTER 3. Airports of Krasnoyarsk air route	82
ГЛАВА 4. Подарок фронту – эскадрилья «Красноярский комсомолец»	124	CHAPTER 4. Gift to the front – “The Krasnoyarsky Komsomolets (newspaper)” squadron	124
ГЛАВА 5. Память. Потери на трассе	128	CHAPTER 5. Memory. Losses on the air route	128
ГЛАВА 6. Самолёты ленд-лиза	136	CHAPTER 6. Land-lease aircraft	136
ГЛАВА 7. Красноярская воздушная трасса в американской печати 1940-х годов	144	CHAPTER 7. Krasnoyarsk air route coverage in American mass media of the 1940-s	144
ГЛАВА 8. Книги о Красноярской воздушной трассе 1992–2016	156	CHAPTER 8. Books about Krasnoyarsk air route published in 1992–2016	156
Список источников и литературы	158	Literature and sources	158
Список сокращений	159	Abbreviations	159



ОТ АВТОРОВ

Дорогие друзья!

Вот уже в течение пяти лет наш «могучий» тандем двух авиационных инженеров — военного и гражданского, красноярца и якутянина — методично и результативно закрывает «белые пятна» истории авиации северо-востока нашей необъятной Родины, в том числе — истории перегона боевых и транспортных самолётов, поступавших из США в СССР по программе ленд-лиза во время Великой Отечественной войны. История Красноярской воздушной трассы, более известной как АЛСИБ (Аляска — Сибирь), зацепила сильнее других тем своей необычностью, множеством нестандартных организационных и административных решений, множеством ярчайших примеров массового трудового героизма, высочайшим профессионализмом и самопожертвованием простых советских людей, достойно выполнявших свой патриотический долг во имя Победы, во имя жизни и мира на земле. Не зря вылет на перегон приравнивался к боевому вылету и не зря за работу в тылу награждали боевыми орденами и медалями. Более 8000 самолётов для фронта — огромная цифра! Но всё это мы и наши предшественники смогли узнать и донести до наших читателей далеко не сразу — многие годы этому мешали грифы «секретно» и «совершенно секретно» на большинстве документов, связанных с работой Красноярской воздушной трассы. Когда открылись архивы, стали появляться статьи, а потом и книги. Книг немного, выходили они небольшими тиражами, в большинстве случаев частным порядком. Но благодаря этому история трассы стала известна большему количеству людей, откликнулись ветераны трассы и их родственники. Юбилеи трассы стали отмечаться в Якутске, Иркутске, Красноярске, Москве. И вот уже 2017 год — 75-летие первого перегона по трассе Аляска — Сибирь: первая партия самолётов из США приземлилась на Красноярском аэродроме 11 ноября 1942 года.

Приняв решение о подготовке к печати юбилейного фотоальбома, мы снова открыли свои записные книжки и... телефонные звонки, встречи, переписка. Снова — поездки в Центральный архив Министерства обороны РФ и архив Росавиации, снова — пристрастная «ревизия» накопившихся собственных архивов. Проведённые в 2016 году в Москве, Красноярске и Якутске презентации предыдущего нашего совместного издания — «Книги памяти Красноярской воздушной трассы» — тоже добавили новых фотографий из семейных архивов ветеранов трассы, сохранённых их детьми и внуками. К сожалению, приходится констатировать печальный факт: множество ценнейших фотодокументов, ранее имевшихся в семьях участников легендарного перегона, за долгие послевоенные годы безвозвратно утрачено. Причины тому разные, но по-человечески жаль... Этот фотоальбом мог бы быть куда более полным и информативным, но...

Мы постарались максимально использовать документы и фотоматериалы по истории Красноярской воздушной трассы, имевшиеся в нашем распоряжении и любезно предоставленные нашими старыми и новыми друзьями. Причём старались по возможности использовать ранее не публиковавшиеся фотографии.

Мы будем продолжать делать всё возможное, для того чтобы сохранить память о замечательных тружениках трассы, о Красноярской воздушной трассе как примере результативного сотрудничества СССР и США в борьбе против общего врага.

С юбилеем! С 75-летием Красноярской воздушной трассы!

Вячеслав Филиппов,
Иван Негенбля

AUTHORS' NOTE

Dear friends!

It is already for five years that our “mighty” tandem of two aviation engineers – a military one and a civil one, a Krasnoyarsk resident and a Yakutsk resident, respectively – is gradually and rewardingly filling “blank pages” of our north-eastern aviation history. And the most interesting pages of this region history are about air ferrying of combat and transport aircraft from the USA to the USSR in accordance with the lend-lease program during the Great Patriotic War (this is how World War II is traditionally called in Russia). The history of the Krasnoyarsk air route, which is better known as ALSIB (Alaska – Siberia), “hooked” us stronger than others by its uncommonness, a great number of unusual organizational and administrative decisions, an abundance of mass heroism examples, high standard professionalism and self-sacrifice of ordinary Russian people who performed their duty in the name of Victory, in the name of peace on the Earth.

It is not for nothing that an air ferrying flight was considered equivalent to a combat one. And it is not for nothing that for air ferrying in the rear flyers were awarded battlefield orders and medals. 8000 airplanes were delivered to the front – it is a great number! But we as well as our predecessors managed to learn all these facts and give this information to our readers by far not at once – for many years most of the documents connected with the work of the Krasnoyarsk air route were classified as secret and top secret. When the archives were opened to the public, articles and books devoted to the subject began to appear. The books are not numerous, they were published in limited circulations, in most cases on the authors’ money. Yet thanks to them the history of the air route became known to quite a number of people, the veterans of the route and their relatives responded and contributed additional information. People in Yakutsk, Irkutsk, Krasnoyarsk and Moscow started celebrating anniversaries of the air route. And today it is already the year of 2017 – the 75th anniversary of the first air ferrying along the route Alaska – Siberia: the first aircraft ferry group from the USA landed at the Krasnoyarsk aerodrome on November 11, 1942.

Having made the decision to prepare the publication of a jubilee photo-book we again opened our scribbling diaries, there followed telephone calls, meetings, correspondence. Again we had to travel to Moscow and visit the Central Archives of the RF Ministry of Defense and the archives of Rosaviatsiya (Russian Aviation Department), again we rigorously revised our own archives. The presentations of our previous joint publication – “The Book of Memory About the Krasnoyarsk Air Route” held in 2016 also added new photos from the route veterans’ families archives preserved by their children and grandchildren. Unfortunately we have to state a deplorable fact that a great number of most valuable photo-documents which the families of the participants of the legendary air ferrying used to possess have been irretrievably lost over the long postwar years. The reasons were various, yet it is a great pity... This photo-book could have been much more complete and informative, but...

We tried to make a maximum use of the documents and photo-materials on the history of the Krasnoyarsk air route – all those that were at our possession and those that we were given to us and allowed to be used by our old and new friends. We also tried, as far as it was possible, to use the pictures that had not been published before.

We will continue to do everything possible in order to preserve the memory about the remarkable people who worked at the air route, about the Krasnoyarsk air ferrying line which was a good example of cooperation between the USSR and the USA fighting together against our common enemy. Anniversary greetings to all of you!

A Happy 75th Jubilee of the Krasnoyarsk air ferrying route!
Vyacheslav Filippov, Ivan Negenblya





КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ. ВОЗДУШНАЯ ТРАССА КРАСНОЯРСК – УЭЛЬКАЛЬ

Одной из ярких страниц истории Великой Отечественной войны является деятельность Красноярской воздушной трассы Военно-воздушных сил Красной армии (с 15 июня 1943 г. — Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль). Сегодня всему миру она больше известна как перегоночная трасса Аляска — Сибирь, или АЛСИБ. И всему миру понятны конечные точки этого героического маршрута, по которому было доставлено в нашу страну более 8 000 боевых и транспортных самолётов, сыгравших заметную роль в победе над фашистской Германией.

И сегодня, по прошествии 75 лет, немаловажно вновь и вновь обращаться к тому бесценному опыту, когда страны, несмотря на резко отличающийся государственный строй, сумели прийти к соглашению по важнейшей мировой проблеме: стали единым фронтом против держав, исповедующих фашизм и милитаризм.

Накануне Великой Отечественной войны советская военная авиация развивалась, опережая в этом направлении многие передовые государства мира. Экипажи В. П. Чкалова, М. М. Громова, В. С. Гризодубовой и других во второй половине 30-х годов совершили на отечественных машинах впечатляющие сверхдальние перелёты, устанавливались мировые рекорды дальности, скорости и высоты полёта. Советские авиаинженеры разработали образцы боевых самолётов, способные противостоять любому агрессору.

Однако, когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой техники, и Военно-воздушные силы СССР имели на вооружении ещё очень мало современных боевых самолётов. К тому же уже в первые дни войны значительная часть наших самолётов 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 на них производства требовалось время.

KRASNOYARSK AIR ROUTE OF THE RED ARMY AIR FORCE. KRASNOYARSK – WELKAL AIR ROUTE

One of the brightest pages of the Great Patriotic War history is the activity of the Krasnoyarsk air route of the Red Army Air Force (since June 15, 1943 – the Krasnoyarsk – Welkal air route). Today it is more known to the whole world as the Alaska – Siberia route or ALSIB. And the whole world remembers the end points of this heroic route along which more than eight thousand combat and transport aircraft that played a significant role in the victory over Nazi Germany were delivered to our country.

And today, after the lapse of 75 years, it is important to recall again and again that invaluable experience, when the countries, despite their sharply different state systems, managed to come to an agreement on the most important world problem: they became a united front against the powers expounding fascism and militarism.

On the eve of the Great Patriotic War the Soviet military air forces developed outstripping many advanced states of the world. The crews of V.P. Chkalov, M.M. Gromova, V.S. Grizodubova and others performed impressive ultra-long distance flights using Russia-made aircraft, set world records in flying range, speed and altitude of flight in the second half of the 1930s. The Soviet aircraft designers developed models of combat aircraft capable of resisting any aggressor.

However, when the war broke out, the aircraft industry of the Soviet Union had just begun mass production of new planes, and the USSR Air Force had in service very few modern combat aircraft. Moreover, already in the first days of the war a significant part of our aircraft was destroyed by the enemy bombers at front-line airfields. In addition, defense plants in the western region of the country had to be urgently evacuated to the East, where they needed time to renew the production of weapons.

Therefore, especially in the initial period of the war, the Soviet Union felt an acute shortage not only of aircraft, but also of other types of weaponry, food and strategic materials.



Поэтому, особенно в начальный период войны, Советский Союз ощущал острую нехватку не только самолётов, но и других видов вооружения, продовольствия и стратегических материалов. И для Советского Союза имело большое значение заключённое осенью 1941 г. соглашение, по которому США и Великобритания обязались поставлять в СССР, начиная с октября того же года, вооружение, технику, материалы и продовольствие. 11 июня 1942 г. Советский Союз и Соединённые Штаты подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу.

Одним из путей доставки в Советский Союз американских самолётов и стала Красноярская воздушная трасса.

And that is why the agreement (concluded in the fall of 1941), according to which the United States and Great Britain pledged to supply arms, equipment, materials and foodstuffs to the USSR, beginning with October of the same year, was of great importance for the Soviet Union. On June 11, 1942, the Soviet Union and the United States signed an agreement on mutual supplies under the lend-lease agreement.

One of the ways to deliver American aircraft to the Soviet Union was the Krasnoyarsk air route.



ИЗЫСКАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ

К началу войны в Советском Союзе было всего пять международных воздушных линий: в Германию, Швецию, Болгарию, Монголию и Китай. С началом военных действий на советско-германском фронте остались только две последних.

Уже в июле 1941 г. Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР принял решение о строительстве Особой воздушной линии, которая соединила бы Советский Союз и Соединённые Штаты Америки.

После всестороннего анализа нескольких вариантов выбрали воздушный путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска.

ГКО СССР обязал руководство ГУ ГВФ (начальник В. С. Молоков) и хозяйственные организации Восточной Сибири в кратчайший срок обеспечить строительство воздушной трассы всеми необходимыми материалами и рабочей силой. Для поиска подходящих мест под аэродромы изыскательские экспедиции выполнили огромную работу, которая нередко велась с воздуха. В. С. Молоков вспоминал, что только с самолёта У-2 изыскатели смогли определить нужный участок в Оймяконе. На строительство и реконструкцию аэродромов трассы были направлены наиболее квалифицированные специалисты «Аэропроекта».

Найденные изыскателями подходящие участки тундры, лесотундры и тайги за короткий срок становились посадочными площадками, а затем — аэродромами. Работа на сооружаемых аэродромах не прекращалась ни днём ни ночью, велась и при сорока-пятидесятиградусных морозах, и во время весенней распутицы. Ещё недавно безжизненная, скованная вечной мерзлотой земля пробуждалась, оживала, оглашаясь перестуком движков электростанций и другой техники.

Шла реконструкция аэродромов в Якутске, Красноярске и Киренске, строились 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, продиктованные нуждами фронта, были крайне напряжённые. Строительство аэродромов южнее Якутска вели в основном вольнонаёмные работники из гражданского населения, а севернее и восточнее Якутска — трест «Дальстрой» НКВД, использующий труд заключённых. Большую помощь оказывало местное население, состоящее преимущественно из женщин, стариков и детей. Ежедневно на строительстве каждого аэродрома работало несколько сот человек.

Трасса оснащалась, насколько позволяли тогдашние возможности, связью, радионавигационным оборудованием, метеостанциями, уточнялись полётные карты местности, прилегающей к воздушной магистрали.

SURVEY INVESTIGATIONS AND ROUTE CONSTRUCTION

By the beginning of the war in the Soviet Union there were only five international air lines: to Germany, Sweden, Bulgaria, Mongolia and China. With the outbreak of hostilities on the Soviet-German front only the last two remained.

Already in July 1941, the State Defense Committee (GKO) of the USSR decided to build a special airline that would connect the Soviet Union and the United States of America.

After a comprehensive analysis of several options the air route over the Bering Strait, the central regions of Chukotka and Yakutia to Krasnoyarsk was chosen.

The State Defense Committee of the USSR obliged the leadership of the Main Department of Civil Aviation of the USSR (headed by V. S. Molokov) and economic organizations of Eastern Siberia to provide the construction of the air route facilities with all the necessary materials and labor force in the shortest possible time. To find suitable places for aerodromes survey expeditions performed a huge amount of work which was often conducted from the air. V. S. Molokov recalled that only using the Russian U-2 light aircraft the prospectors managed to find a suitable site in Oymyakon. The most qualified specialists of "Aeroproject" were sent to build and reconstruct the airfields for the route.

Appropriate areas in the tundra, forest-tundra and taiga, found by prospectors, became landing places for some time, and then were turned into proper airfields. The work on the airfields that were being built continued day and night. And it was done even when the temperature was forty – fifty degrees below zero, and – during the spring season of bad roads. The earth that not long before was lifeless, frozen by the permafrost, was now awakening, reviving. The echo of the clatter of engines of mobile power plants and other equipment was heard far away from the construction sites.

The reconstruction of airfields in Yakutsk, Krasnoyarsk and Kirensk was underway, new ones were built in Welkal and Markovo in Chukotka, in Seimchan on the Kolyma, spare and intermediate ones were built in Olekminsk, Vitim, Teply Klyuch (Khandyge), Oymyakon, Omolon and Zyryanka.

The time schedules for of the construction, dictated by the needs of the front, were extremely tight. The construction of airfields to the south of Yakutsk was carried out mainly by independent civil workers from the civilian population, and to the north and east of Yakutsk it was done by prisoners from the concentration camps belonging to the Dalstroy Trust of the NKVD (Commissariat of Internal Affairs). Great help was rendered by the local population, consisting mainly of women, old people and children. Every day several hundred people worked at the construction site of each aerodrome.

The route was being equipped with modern for those times communication means, radio navigation equipment and weather stations. Operational navigation charts and the maps of the areas, adjacent to the air route, were specified.

В небывало короткие сроки — менее чем за год — была построена авиалиния протяжённостью около пяти тысяч километров. 11 августа 1942 г. «Дальстрой» приступил к строительству аэродрома в Оймяконе, а уже в конце сентября здесь приземлился четырёхмоторный транспортный самолёт Г-2. В том же году 29 октября комиссия Главного управления ГВФ приняла в эксплуатацию аэродром в Олёкминске.

Аэропорт Якутск, в довоенное время по существу пригодный для обслуживания, приёма и выпуска самолётов лёгких типов, был значительно расширен. Здесь возвели много объектов технологического и бытового назначения. Морским путём, а затем по Лене и Колыме в аэропорты воздушной трассы доставлялись из США техника для строительства аэродромов, бензо- и маслозаправщики, станочное оборудование. Всего на трассе в трудных природных условиях было построено и оборудовано 26 аэродромов и 274 деревянных здания и сооружения. Строительство аэродромов перегонной трассы продолжалось вплоть до её закрытия.

In an unprecedentedly short time period, less than a year, a five thousand kilometers long air route was built. On August 11, 1942, the Dalstroy began the construction of the airfield in Oymyakon, and at the end of September, a four-engine transport plane G-2 landed there. The same year, on October 29, the Commission of the Main Department of Civil Aviation accepted for operation the airfield in Olekminsk.

Yakutsk Airport, which in the pre-war period was essentially suitable only for servicing light-weight aircraft, was significantly expanded. Many facilities of technological and household purposes were erected there. The equipment for the construction of airfields, petrol and oil tankers, machine tools were delivered from the USA by sea, and then by inner water transport along the Lena and Kolyma rivers to the airports of the air route being built. In total, 26 airfields and 274 wooden buildings and structures were built and equipped along the air route in difficult natural conditions. The construction of the airfields of this cargo-carrier route continued until its final closure.



Начальник ГУ ГВФ Герой Советского Союза
генерал-майор авиации
Василий Сергеевич Молоков
Head of the Main Department of Civil Aviation,
Hero of the Soviet Union, aviation general
Vasily S. Molokov



Строительство ВПП. Аэропорт Киренск
Runway construction in Kirensk Airport





ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВА ТРАССЫ

Формирование Управления и частей Красноярской воздушной трассы, которым предстояло доставлять самолёты из Соединённых Штатов в Советский Союз, началось в августе 1942 г. в городе Иваново. Было сформировано пять перегоночных авиаполков (ПАП) с базированием в Фербенксе (Аляска, США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске и Киренске. Для наземного обеспечения перегонки самолётов создавались авиационные базы с дислокацией в Уэлькале, Марково, Сеймчане, Оймяконе, Якутске, Олёкминске и Киренске. Предполагалось, что на трассе будут работать до трёх тысяч человек.

Постановлением ГКО от 3 августа 1942 г. начальником Красноярской воздушной трассы назначили Героя Советского Союза полковника И. П. Мазурука. Начальником политотдела трассы был назначен батальонный комиссар К. В. Орлов.

К 1 сентября 1942 г. формирование Управления трассы и перегоночных полков было закончено. Личный состав и имущество из Иваново по железной дороге доставили в Красноярск, а затем самолётами — к местам постоянного базирования. 1-й полк для ускорения транспортировки перевезли самолётами Ли-2 из Иваново на авиабазу Ладд-Филд близ Фербенкса.

Административным центром перегоночной трассы выбрали город Якутск, расположенный примерно по середине трассы. Учитывалось и то, что в Якутске имелась возможность организовать ремонт самолётов, здесь же находился самый мощный на северо-востоке страны радиоцентр. Якутск был самым крупным культурным и административным центром северо-востока страны. В Якутске разместился штаб Красноярской воздушной трассы, а после реорганизации в июне 1943 года — штабы 1-й перегоночной авиадивизии, Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль, базировались 4-й перегоночный, а также сформированный несколько позже 8-й транспортный авиаполки.

FORMATION OF THE ROUTE TEAMS

The formation of the Head Office and the Krasnoyarsk air route divisions, which were to deliver aircraft from the United States to the Soviet Union, began in August 1942 in the city of Ivanovo. Five air ferry route regiments were formed basing in Fairbanks (Alaska, USA), Welkal, Seimchan, Yakutsk and Kirensk. Air bases deployed in Welkal, Markovo, Seimchan, Oimyakon, Yakutsk, Olekminsk and Kirensk were set up for ground support of the air ferry. It was assumed that up to three thousand people would work on the route.

By decree of the State Defense Committee of August 3, 1942, Hero of the Soviet Union, Colonel I.P. Mazuruk was appointed as Head of the Krasnoyarsk air route. And Battalion Commissar K.V. Orlov was appointed as Chief of the Political Department of the route administration.

By September 1, 1942 the formation of the Management of the route and air ferry regiments was completed. The Personnel and property of the Management were delivered to Krasnoyarsk from Ivanovo by rail, and then by planes — to the places of permanent basing. The 1st regiment was transported by planes Li-2 from Ivanovo straight to the Ladd Field airbase not far from Fairbanks in order to save time.

The town of Yakutsk located approximately in the middle of the route was chosen to be its administrative center. It was also taken into account that in Yakutsk there was an opportunity to organize aircraft repairs, and the most powerful radio center in the north-eastern part of the country was also there. Yakutsk was the largest cultural and administrative center of that part of the country too. The headquarters of the Krasnoyarsk air route was located in Yakutsk, and after the reorganization in June 1943 it was turned into the headquarters of the first air ferry division of the Krasnoyarsk — Welkal air route department. A little later the 4-rd ferry division got based there as well as the 8th transport aviation regiment.



*Начальник трассы
Герой Советского Союза полковник
Илья Павлович Мазурук
Head of the Krasnoyarsk air route, Hero of
the Soviet Union, colonel Ilya P. Mazuruk*



*Начальник политотдела трассы
майор Константин Васильевич Орлов
Head of the political department of the
route, major Konstantin V. Orlov*



*В штабе дивизии:
И. Я. Прянишников, А. С. Пушкарский, И. П. Мазурук, А. Г. Мельников. Якутск. 1943 г.
In the Headquarters of the division: I. Ya. Pryanishnikov, A. S. Pushkarsky, I. P. Mazuruk,
A. G. Melnikov. Yakutsk. 1943*



*Офицеры штаба дивизии. Якутск. 1944 г.
Pilot officers of the division headquarters. Yakutsk. 1944*



*Командир дивизии генерал-майор авиации А. Г. Мельников
и лейтенант Л. И. Кесельман у самолёта В-24. 1945 г.
Division commander, major general of aviation A. G. Melnikov and lieutenant
L. I. Keselman at the B-24 plane-side. 1945*



*Начальник ВТКУ генерал-майор авиации И. С. Семёнов,
командир дивизии полковник И. П. Мазурук,
1-й секретарь ЦК ВКП(б) ЯАССР Г. И. Масленников,
председатель СНК ЯАССР И. Е. Винокуров. Якутск. 1943 г.
Head of the Krasnoyarsk–Welkal air route, aviation major general I. S. Semenov,
division commander, colonel I. P. Mazuruk, 1st Secretary of the CC of the
Communist Party of the Yakutsk Autonomous SSR I. E. Vinokurov. Yakutsk. 1943*



ФОРПОСТ СССР НА АЛЯСКЕ

Специалисты Военной миссии СССР на Аляске, которую возглавил полковник М. Г. Мачин, на двух самолётах Ли-2 3 сентября 1942 г. прилетели на аэродром Ладд-Филд и приступили к работе.

Мачин отмечал, что взаимоотношения с американскими военными и населением Фербенкса и Нома были хорошие, доброжелательные.

Начальник базы генерал Гаффни всегда стремился оказать помощь Советской миссии. А трудности в работе были. Когда в декабре 1942 г. 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, с 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. Так же оперативно, за несколько суток на авиабазе Ладд-Филд были подготовлены портативные аэродромные подогреватели. Всё это завезли на транспортных С-47 «замерзающим» боевым самолётам.

Примерно в это же время в военных гарнизонах Чукотки появились случаи заболевания цингой. Впереди была долгая зима, возникла угроза эпидемии. Полковник Мачин обратился за помощью к американцам. Гаффни договорился с торговыми фирмами, и в течение нескольких дней самолётами доставили в наши гарнизоны необходимые продукты, а также медикаменты для борьбы с цингой.

Во взаимоотношениях с союзниками на Аляске не обходилось и без недоразумений, но их удавалось оперативно расследовать и приходиться к согласию.

В конце августа 1945 г. поставка самолётов в Советский Союз по ленд-лизу прекратилась. 1-й авиаполк перебазировался в Марково и занялся перегонкой самолётов в Петропавловск-Камчатский, а также из Красноярска в Хабаровск и Владивосток для авиадивизий, принимающих участие в войне с Японией. А в декабре того же года 1-я перегоночная авиадивизия была расформирована и ее личный состав направили на доукомплектование частей ВВС Красной армии, а также в ГВФ.

OUTPOST OF THE USSR IN ALASKA

Specialists of the USSR military mission in Alaska, led by Colonel M.G. Machin, on board two LI-2 aircraft flew to the airfield Led-Field on September 3, 1942, and began to work there.

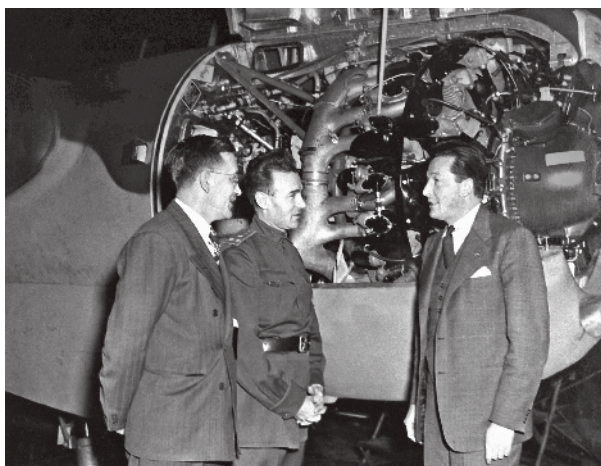
Machin noted that the relations with the American military and the population of Fairbanks and Nome were good and benevolent.

The head of the military base, General Gaffney, always tried to help the Soviet mission. There were a lot of difficulties in the work. When severe frosts struck in December, 1942, the technical fluid in hydraulic systems of American aircraft began to thicken, the hoses burst. At the aerodromes of Chukotka and Yakutia a lot of faulty combat aircraft got accumulated. Machin reported about the problem to General Gaffney, the latter immediately contacted the scientists of the local university, representatives of aviation and other firms. At his request chemists literally within two days found a component, adding which to hydraulic fluid made it resistant to frost, and the manufacturing plants supplied hoses of frost-resistant rubber. Besides, a few days later portable airfield heaters were prepared at the Ladd Field airbase. All this was delivered by S-47 transport aircraft to give new life to «freezing» combat aircraft.

Approximately at the same time in the military garrisons of Chukotka cases of scurvy were diagnosed. Ahead was a long winter, there was a threat of an epidemic. Colonel Machin appealed for help to the Americans. General Gaffney got an agreement with some trading companies, and within a few days the planes delivered to our garrisons the necessary products, as well as medicines to combat scurvy.

In the relations between the allies in Alaska there were sometimes minor misunderstandings, but they were promptly investigated and settled.

At the end of August, 1945, the supply of aircraft to the Soviet Union under the lend-lease agreement came to an end. The 1st air regiment was relocated to Markovo and got engaged in ferrying aircraft to Petropavlovsk-Kamchatsky, as well as from Krasnoyarsk to Khabarovsk and Vladivostok for air divisions taking part in the war with Japan. And in December of the same year the first air ferrying division was disbanded, and its personnel was sent to reinforce the units of the Red Army Air Force, as well as the Civil Aviation of the USSR.



Начальник Советской военной миссии на Аляске полковник М. Г. Мачин с американскими инженерами в цехе авиазавода. США. 1943 г.
Head of the Soviet military mission in Alaska, colonel M. G. Machin with American engineers at an aviation plant work-shop. USA. 1943



Представитель ПЗК СССР полковник В. Котиков, главный инженер авиабазы Ладд-Филд подполковник Б. Макфарлейн, начальник Советской военной миссии на Аляске полковник М. Г. Мачин. Фербенкс. 1942 г.
Representative of PZK of the USSR (acceptance commission), colonel V. Kotikov, chief engineer of the Ladd Field air base, lieutenant colonel B. MacFarlane, head of the Soviet military mission at Alaska, colonel M. G. Machin. Fairbanks. 1942



Самолёты P-39 и A-20 в ангаре. Фербенкс. 1943 г.
P-39 and A-20 aircraft in a hangar. Fairbanks. 1943

Подогрев моторов самолётов B-25
B-25 aircraft engines preheating





САМОЛЁТЫ НАД ТУНДРОЙ И ТАЙГОЙ

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

Дальность полёта у истребителей небольшая, поэтому маршрут, протяжённость которого от Фербенкса до Красноярска составляла 6500 км, пришлось разделить на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегонный 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, преобразованной 4 июня 1943 г. в 8-й транспортный авиаполк (ТАП).

Если же на каких-то участках трассы устанавливалась на длительное время нелётная погода или выходил из строя аэродром, а в другом месте скапливались самолёты, лётный и технический состав любого полка оперативно перебрасывался на нужные участки.

В Красноярске самолёты сдавали Военной приёмке ВВС Красной армии. Из Красноярска на фронтовые аэродромы самолёты доставлялись по воздуху личным составом 45-го запасного (с июня 1943 г. — 9-го перегонного) авиационного полка и лётчиками маршевых авиаполков, прошедших переучивание в Красноярске, а истребители — нередко на железнодорожных платформах.

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

Условия военного времени требовали немедленного выполнения заданий ГКО, и то, что казалось невозможным, было реализовано благодаря патриотизму и исключительной настойчивости людей, работающих на трассе.

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.

С начала функционирования трассы И. П. Мазурук был единоначальником Красноярской воздушной трассы. В июне 1943 г. было принято решение о передаче трассы в подчинение Главному управлению ГВФ, в состав Воздушной магистрали Москва — Уэлькаль (начальник Управления ВММУ генерал-лейтенант авиации А. А. Авсеевич). В результате реорганизации было создано Управление воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (УВТКУ), которому подчинялись все аэропорты трассы. Возглавил УВТКУ генерал-майор авиации И. С. Семёнов, а с августа 1944 г. — генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв. Перегонные и транспортные полки были сведены в 1-ю перегонную авиадивизию (ПАД) под командованием полковника И. П. Мазурука, а с мая 1944 г. — полковника А. Г. Мельникова.

AIRCRAFT OVER THE TUNDRA AND TAIGA

Bombers and transport planes were usually ferried one by one or in twos or threes, fighter planes, as a rule, — in groups headed by bomber leaders.

The range of flight of the fighters is small, so the route, the length of which from Fairbanks to Krasnoyarsk was 6500 km, had to be divided into five stages. An air regiment was assigned for each of them, and it usually worked only at its own district. Having landed at the point of destination and giving over the aircraft to the next regiment, the pilots returned to their base by transport planes of a special squadron, which was transformed on June 4, 1943 into the 8th transport air regiment. If at some sections of the route the weather was unstable for a long time or the airfield was not prepared, and in some other place the airplanes got accumulated, the flying and technical personnel of any regiment was promptly redeployed to the necessary areas.

In Krasnoyarsk, the aircraft were handed over to the Red Army Air Force Military Inspection. From Krasnoyarsk to the front airfields the aircraft were airlifted by the personnel of the 45th reserve (from June, 1943 — the 9th ferrying) air regiment as well as by the pilots of reinforcement aviation regiments who had been retrained in Krasnoyarsk, as for fighter planes they were often transported from Krasnoyarsk in open freight cars by railroad.

To ensure the safety and regularity of flights on the route and in the adjacent areas, a network of weather stations was set up. All the airports were equipped with the latest radio direction finders and other modern means of navigation.

Wartime conditions required immediate fulfillment of the State Defense Committee assignments, and what seemed impossible was done thanks to patriotism and the exceptional perseverance of the people working for the route.

Forced landings and accidents happened sometimes during the aircraft ferrying which fortunately ended safely for the crews thanks to quickly and effectively organized rescue expeditions, often with the participation of local residents.

From the very beginning of the route exploitation I. P. Mazuruk was the head of the Krasnoyarsk air route. In June 1943, it was decided to hand over the route to the Main Department of Civil Aviation as part of the Moscow — Uelkal airline. As a result of the reorganization, the Krasnoyarsk — Uelkal Air Route Department was set up, to which all the airports of the route were subordinated. Major-General of Aviation I.S. Semenov was appointed as Head of the Department. In August, 1944, Lieutenant-General of Aviation M. I. Shevelov was appointed to this position. The air ferrying and transport regiments were united into the 1st air division (PAD) under the command of Colonel I. P. Mazuruk, and in May 1944 Colonel A. G. Melnikov was appointed as Commander of this division.

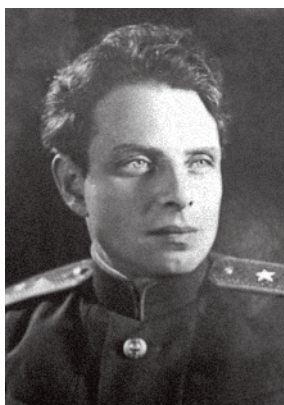
Heroic work of aviators on the route was highly appreciated by the General Headquarters. By the Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR of February 5, 1944, for exemplary fulfillment of the tasks of the command for ferrying



*Начальник УВММУ
генерал-лейтенант авиации
Александр Александрович
Авсеевич
Head of the Administration of
Moscow – Welkal air route,
aviation general lieutenant
Aleksandr A. Avseyevich*



*Начальник УВТКУ
генерал-майор авиации
Илья Сергеевич Семёнов
Head of the Administration
of Krasnoyarsk – Welkal air
route, aviation major general
Ilya S. Semenov*



*Начальник УВТКУ
Герой Советского Союза
генерал-лейтенант авиации
Марк Иванович Шевелёв
Head of the Administration
of Krasnoyarsk – Welkal air
route, Hero of the Soviet
Union, aviation general
lieutenant Mark I. Shevelyov*



*Командир 1-го ПАД
генерал-майор авиации
Александр Георгиевич
Мельников
Commander of the 1st air
ferrying division, aviation
major general A. G. Melnikov*

*Бортовые техники техники-лейтенанты Н. Л. Сунсин,
Г. Л. Карпов и сержант ВВС США А. Гомончак. Фербенкс. 1942 г.
Aircraft technicians, lieutenant-technicians N. L. Sunsin, G. L. Karpov and USA air force
sergeant A. Gomonchak. Fairbanks. 1942*



*Бомбардировщик В-25 над Аляской
B-25 bombers over Alaska*





Изучение самолёта АТ-6. Якутск. 1945 г.
Studying AT-6 aircraft. Yakutsk



Командир корабля капитан Н. А. Анурьев
Aircraft commander, captain N. A. Anuryev

Героическая работа авиаторов на трассе получила высокую оценку Верховного главнокомандования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1944 г. 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.

После победы над Германией ещё четыре месяца перегонялись американские самолёты. Для ВВС 1-го и 2-го Дальневосточных и Забайкальского фронтов, а также ВВС Тихоокеанского флота интенсивная перегонка самолётов из Якутска, Марково и Красноярска продолжалась в августе и сентябре 1945 г.

Кроме этого, когда началась война с Японией, эскадрилья из семи самолётов С-47 8-го ТАП в составе 9-й воздушной армии участвовала в высадке десанта в тылу Квантунской армии на аэродромы Харбин, Гирин и Чанчунь, а также доставляла горючее и боеприпасы войскам, действовавшим в районе Муданьцзяна. За успешное выполнение этих операций весь личный состав эскадрильи (30 человек) был удостоен боевых правительственных наград.

За три года войны наша страна разными путями получила от союзников 22 195 самолётов, что составило примерно 10 % от общего количества самолётов, участвовавших в войне с советской стороны, а по истребителям этот показатель составил около 19 %, то есть почти каждый пятый истребитель был американский или английский.

Война собирала скорбный урожай не только на фронте. За время работы перегоночной трассы на её части, обслуживаемой советской стороной, произошло 44 катастрофы, в которых погибло 113 наших авиаторов. Случались катастрофы также при перегонке из Красноярска на фронт. Поисковая работа на местах лётных происшествий ведётся до настоящего времени.

В направленном 11 июля 1945 г. президенту США послании Председатель Совнаркома СССР И. В. Сталин, давая оценку поставкам из США в Советский Союз по ленд-лизу, писал, что они сыграли «важную роль и в значительной степени содействовали успешному завершению войны против общего врага — гитлеровской Германии».

combat aircraft, the first air ferrying division was awarded the Order of the Red Banner, and 551 people were awarded combat orders and medals.

After the victory over Germany for another four months American aircraft were ferried to the USSR. For the Air Force of the 1st and 2nd Far Eastern and Transbaikalian fronts, as well as the Air Force of the Pacific Navy, the intensive ferrying of aircraft from Yakutsk, Markovo and Krasnoyarsk continued in August and September of 1945.

Besides that, when the war with Japan began, the squadron of seven S-47 aircraft as part of the 9th Air Army participated in a landing operation in the rear of the Kwantung Army onto the airfields of Harbin, Jilin and Changchun, they also delivered fuel and ammunition to the troops operating in the Mudanjiang area. For the successful execution of these operations, the entire personnel of the squadron (30 men) were awarded battle honors by the Government

During the three years of the war our country received from the Allies along various routes 22,195 aircraft, which amounted to about 10 % of the total number of aircraft participating in the war from the Soviet side, and for the fighters this figure was about 19 %, this means that almost every fifth fighter in our air forces was American or English.

The war gathered a mournful harvest not only at the front. During the time of the air ferrying operations, at the part of the route serviced by the Soviet side, 44 air-crashes took place, in which 113 Russian aviators were killed. There were also catastrophes during the air-ferrying from Krasnoyarsk to the front. Search work of flight accidents is conducted at the scenes of catastrophes up to now.

On July 11, 1945, the Chairman of the Council of People's Commissars of the USSR, I.V. Stalin sent a message to the US President assessing the supplies from the United States to the Soviet Union under the lend-lease. He wrote that they played "an important role and contributed significantly to the successful completion of the war against the common enemy, Hitler's Germany".

At the end of August 1945, the United States stopped supplying aircraft to the Soviet Union, and stage-by-stage dismantling of the structures of the air route began.

В конце августа 1945 г. Соединённые Штаты прекратили поставку самолётов Советскому Союзу и началось поэтапное расформирование структур перегонной трассы.

В начале 1946 г. воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль прекратила свою деятельность. Многим из тех, кто её обслуживал, полюбился северный край: после демобилизации они остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского управления гражданской авиации. Часть специалистов 8-го транспортного и перегонных полков, а также других подразделений трассы влились в состав Восточно-Сибирского, Красноярского, Якутского, Дальневосточного и других управлений гражданской авиации СССР.

At the beginning of 1946, the Krasnoyarsk – Welkal air route ceased its operations. Many of those who served it fell in love with the northern region: after demobilization they stayed in Yakutia and made the core of the personnel of the Yakut Civil Aviation Administration. Part of the specialists of the 8th transport and ferry regiments, as well as of other units serving the route, joined the East Siberian, Krasnoyarsk, Yakutsk, Far Eastern and other civil aviation departments of the USSR.



Фотокорреспондент
Дмитрий Григорьевич Дебабов
Photo-correspondent D. G. Debabov

Вручение Красного знамени личному составу 1-го ПАД. Якутск. 7 февраля 1945 г.
Red Banner presentation to the 1st air ferrying division personnel. Yakutsk. February 7, 1945





АЛСИБ НА ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ

Красноярская воздушная трасса, благодаря самоотверженной и слаженной работе авиаторов, приобрела репутацию одной из самых надёжных в мире и стала международной. Услугами трассы пользовались государственные деятели обеих стран. По ней летали нарком иностранных дел В. М. Молотов, послы СССР в США К. А. Уманский, М. М. Литвинов, А. А. Громыко и др. В 1944 г. трассой воспользовались, направляясь в Китай, вице-президент США Г. Уоллес, сенатор У. Уилки и др. Международные рейсы зачастую выполнялись экипажами 8-го ТАП. В августе 1944 г. экипаж Г. С. Бенкунского на самолёте С-47 доставил из Москвы в США делегацию, возглавляемую А. А. Громыко.

В апреле 1945 года по трассе была доставлена в Сан-Франциско на Международную конференцию Объединённых наций делегация во главе с В. М. Молотовым, а также делегации Украины и Белоруссии. Услугами трассы пользовались и другие советские делегации.

После завершения войны в Европе трасса Красноярск — Уэлькаль как международная потеряла свою актуальность.

ALSIB ON THE DIPLOMATIC FRONT

The Krasnoyarsk air route, thanks to the selfless and well-coordinated work of airmen, gained a reputation as one of the most reliable in the world and became international. The services of the route were used by statesmen of both countries. The People's Commissar for Foreign Affairs V. M. Molotov, Ambassadors of the USSR in the USA of different periods K. A. Umansky, M. M. Litvinov, A. A. Gromyko, and others made use of its services. In 1944 US Vice President G. Wallace, Senator W. Wilke and others used the route to go to China. International flights were often carried out by the crews of the 8th transport air unit. In August, 1944, the crew of G. S. Benkunsky by plane S-47 delivered from Moscow to the US a delegation headed by A. A. Gromyko.

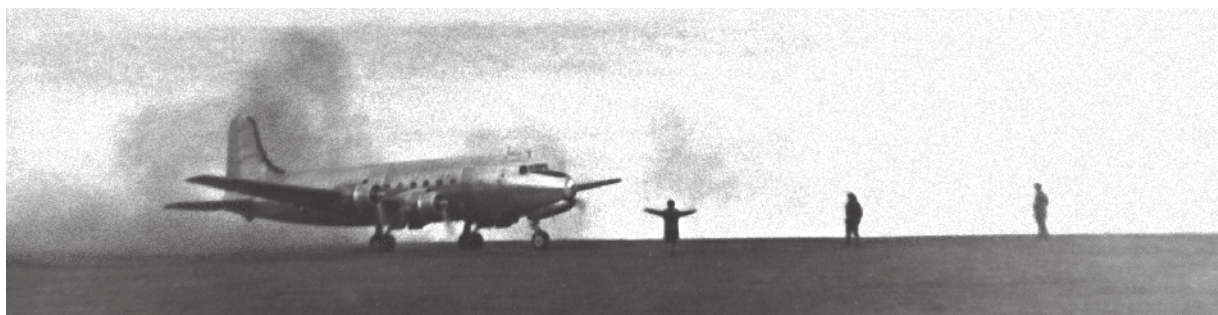
In April, 1945, a delegation headed by V. M. Molotov was transported along the Krasnoyarsk route to San Francisco for the International Conference of the United Nations, as well as delegations of Ukraine and Belarus. The services of the route were also used by other Soviet delegations.

After the end of the war in Europe, the Krasnoyarsk – Welkal route, as an international one, lost its relevance.



Фоторепортаж о перелёте В. М. Молотова с делегацией НКВД СССР на конференцию ООН в Сан-Франциско. Посадка самолёта С-54 на аэродроме Якутск 15 апреля 1945 г.

Photo-report about the flight of V. M. Molotov and the USSR People's Commissariat of Foreign Affairs delegation to the UN conference in San Francisco. The C-54 aircraft landing on the aerodrome of Yakutsk on April 15, 1945







ПОМНИМ ТЕ ДАЛЁКИЕ ГОДЫ

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

Только в июне 1980 г. посол США в СССР Т. Уотсон в письме И. П. Мазуруку первым высказал идею о мемориальном перелёте по трассе Аляска — Сибирь, намереваясь посвятить эту акцию улучшению взаимопонимания между советским и американским народами. Но политическая «погода» была тогда нелётной даже для отличных лётчиков и дипломатов.

Свой замысел 73-летний Т. Уотсон — уже бывший дипломат, смог осуществить только летом 1987 г., посвятив перелёт 45-летию открытия Красноярской воздушной трассы. В Москве Уотсона принял Председатель Президиума Верховного Совета СССР А. А. Громыко.

Из Москвы Т. Уотсон прибыл в Якутск. Здесь он встретился с ветеранами северного неба, с теми, кто принимал непосредственное участие в перегонке и обслуживании самолётов ленд-лиза. По ходу встречи Т. Уотсон выразил надежду, что его неофициальная поездка послужит в какой-то мере большему взаимопониманию между народами двух великих держав.

А в мае 1990-го состоялась первая поездка советских ветеранов АЛСИБа на Аляску. На самолёте Ан-24 они совершили перелёт из Иркутска по маршруту трассы и прибыли в Ном. Затем наши ветераны провели два дня в Фербенксе, окружённые дружеским вниманием, они жили в американских семьях.

В Анкоридже наши ветераны посетили Национальное кладбище и почтили память захороненных там советских лётчиков, погибших при перегонке самолётов.

Расставаясь на земле Аляски и подводя черту ещё под одной войной — холодной, ветераны Второй мировой войны договорились совместно отметить золотой юбилей трассы.

И эта встреча состоялась. 7 июля 1992 г. наши ветераны вылетели из Москвы специальным рейсом самолёта Ту-154 и в тот же день приземлились в Фербенксе. Как и в прошлый раз, на Аляске ветеранам оказали радушный приём. Были и другие поездки, встречи.

К сожалению, время неумолимо. Сейчас уже некому ездить в гости к своим коллегам на Аляску и оттуда к нам.

В Якутске, который был центром беспрецедентной операции по перегону американских самолётов, к полувековому юбилею трассы Аляска — Сибирь торжественно открыли мемориал погибшим перегонщикам. Десять лет спустя, к 60-летию открытия АЛСИБа, мемориал пополнился ещё одной достопримечательностью — полномасштабной моделью самолёта Р-39, изготовленного молодыми якутскими авиаторами. А несколькими годами раньше, в ноябре 1997-го, когда отмечалось 55-летие перегоночной трассы, на здании Якутского аэровокзала открыли мемориальную доску, которая напоминает жителям и гостям столицы Якутии о тех временах, когда народы России и США, встав единым фронтом на борьбу с жестоким

WE REMEMBER THOSE FAR-AWAY YEARS

During the distant post-war years – the years of «cold war» – the topic of lend-lease was hushed up.

Only in June 1980, the US Ambassador to the USSR, T. Watson, in a letter to I. P. Mazuruk was the first to express the idea of a memorial flight along the Alaska-Siberia route. He intended to devote this action to improving mutual understanding between the Soviet and American peoples. But the political «weather» was non-flying then, even for excellent flyers and diplomats.

His plan 73-year-old T. Watson – already a former diplomat – managed to carry out only in the summer of 1987, having devoted his flight to the 45th anniversary of opening the Krasnoyarsk air route. In Moscow Mr. Watson was received by the Chairman of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR, A. A. Gromyko.

From Moscow T. Watson arrived in Yakutsk. There he met with the veterans of the northern sky, with those who had directly participated in the air ferrying and maintenance of lend-lease aircraft. During the meeting, T. Watson expressed hope that his unofficial visit would serve, to some extent, to better understanding between the peoples of the two great powers.

And in May, 1990, the first trip of the Soviet veterans of ALSIB to Alaska took place. By plane An-24 they flew from Irkutsk along the route and arrived in Nome. Then our veterans spent two days in Fairbanks, surrounded with friendly attention they lived in American families.

In Anchorage our veterans visited the National Cemetery and honored the memory of the Soviet flyers who died during the air ferrying of planes and were buried there.

While parting on the land of Alaska and drawing the line under another war – “cold one”, the veterans of the Second World War agreed to jointly celebrate the golden jubilee of the route.

And this meeting did take place. On July 7, 1992, our veterans flew from Moscow on board a special flight of Tu-154 and landed in Fairbanks on the same day. Just like during their previous visit to Alaska the veterans had a warm welcome. There were a number of other trips and meetings.

Unfortunately, time is inexorable. Now there is no one to visit his colleagues in Alaska and there is no one there to visit us.

In Yakutsk, which was the center of unprecedented operations of air ferrying American aircraft, a memorial to the dead pilots was solemnly opened to commemorate the half-century anniversary of the Alaska – Siberia air route. Ten years later in order to celebrate the 60th anniversary of setting up ALSIB, the memorial was replenished with one more landmark – a full-scale model of the P-39 aircraft manufactured by young Yakut aviators. A few years earlier, in November, 1997, when the 55th anniversary of the route was celebrated, a memorial plaque was opened on the building of the Yakutsk airport terminal, which will remind the residents and guests of the capital of Yakutia of the times when the peoples of Russia and the United States, having joined the united

и коварным врагом, вышли победителями.

В населённых пунктах, расположенных по маршруту трассы, установлены памятные знаки и надгробия на могилах погибших авиаторов, а в музеях открыты экспозиции, рассказывающие об этой героической эпопее. Обстоятельные экспозиции развёрнуты в Якутске: в музее авиации и музее республиканского комитета ДОСААФ. В Красноярске экспозиции, посвященные истории трассы, есть в музее «Мемориал Победы», музее Красноярского МТУ Росавиации и в нескольких учебных заведениях.

75 лет назад, в годы Второй мировой войны, самоотверженные люди построили воздушный мост Аляска — Сибирь. В наши дни, после долгих лет холодной войны, мост открывается заново.

Россия имеет богатую многовековую историю, насыщенную героическими боевыми и трудовыми событиями. О них надо помнить, их надо всячески пропагандировать. В нашей большой многонациональной стране нельзя жить без исторической памяти. За это следует бороться, на этом необходимо стоять. Только история является той наукой, изучение которой делает человека гражданином.

Память о трудовых и боевых подвигах наших отцов и дедов надо бережно хранить и передавать из поколения в поколение.

front to fight with a cruel and cunning enemy, came out victorious.

In the settlements located along the route there are memorial signs and tombstones on the graves of the dead pilots, and in museums there are expositions telling about this heroic epic. Very informative and impressive expositions are displayed in Yakutsk: in the Aviation Museum and the Museum of the Republican Committee of the Society of voluntary assistance to army, aviation and navy. In Krasnoyarsk, expositions dedicated to the history of the route are displayed in the “Victory Memorial” Museum, the museum of the Krasnoyarsk Interregional Territorial Administration “Rosaviation” and in several educational institutions.

75 years ago, during the Second World War, selfless people built the Alaska-Siberia air bridge. Nowadays, after many years of cold war, the bridge opens anew.

Russia has a rich, centuries-old history, full of heroic combat and labor events. These deeds of valor must be remembered, they must be propagated in every possible way. In our large multinational country one cannot live without historical memory. It is necessary to fight for this, it is necessary to stand on this. History is the only science the study of which makes a person a citizen.

The memory of labor and combat exploits of our fathers and grandfathers must be carefully stored and handed over from generation to generation.



Похороны лётчика 5-го ПАП В. С. Мошкее. Железногорск, Красноярский край. 1986 г.

Funeral ceremony of the 5th air ferrying regiment flyer V. S. Moshkey. Zheleznogorsk, Krasnoyarsk Territory. 1986



Кладбище лётчиков-перегонщиков. Уэлькаль. 2014 г.
Cemetery of air ferrying flyers. Welkal. 2014



Мемориал погибшим лётчикам Красноярской воздушной трассы. Якутск. 2016 г.
Memorial to perished flyers of the Krasnoyarsk air route. Yakutsk. 2016



Мемориал погибшим лётчикам Красноярской воздушной трассы. Красноярск. 2016 г.
Memorial to perished flyers of the Krasnoyarsk air route. Krasnoyarsk. 2016



УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ОСОБОЙ ВОЗДУШНОЙ ЛИНИИ КРАСНОЯРСК – УЭЛЛЕН

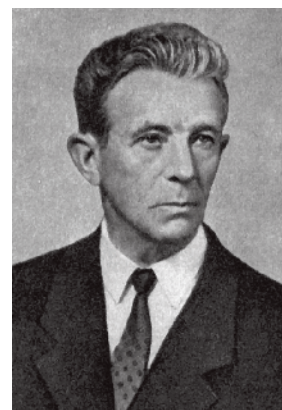
PROJECT MANAGEMENT FOR SPECIAL KRASNOYARSK – UELEN AIRLINE CONSTRUCTION

Начальник управления строительства с 10.1941 г. —
Дмитрий Евдокимович Чусов.

Председатель комиссии по строительству трассы
и организации перегонки самолетов из США в СССР
с 07.1942 г. — инженер-майор Антон Васильевич
Яновский.

Head of the Construction Department from October,
1941 – Dmitry E. Chusov.

Chairman of the Commission on the route construction
and US aircraft ferrying to the USSR from July, 1942 –
major-engineer Anton V. Yanovsky.



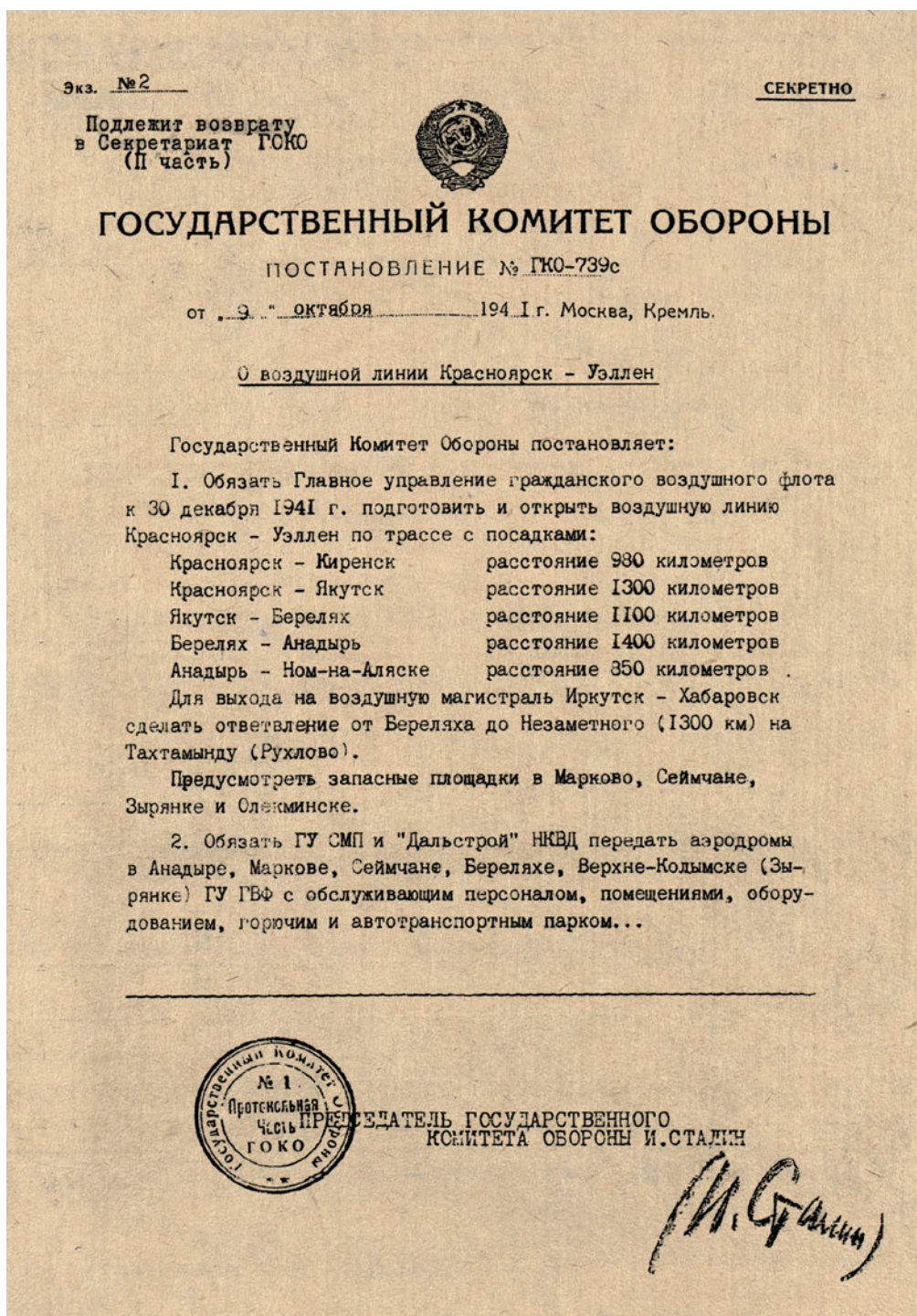
Д. Е. Чусов
D. E. Chusov



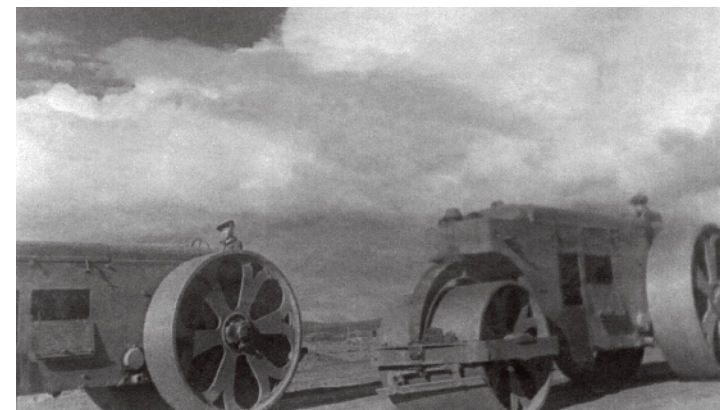
А. В. Яновский
A. V. Yanovsky

*У строящегося ангара
в аэропорту Якутск
Near a hangar construction
in Yakutsk Airport*

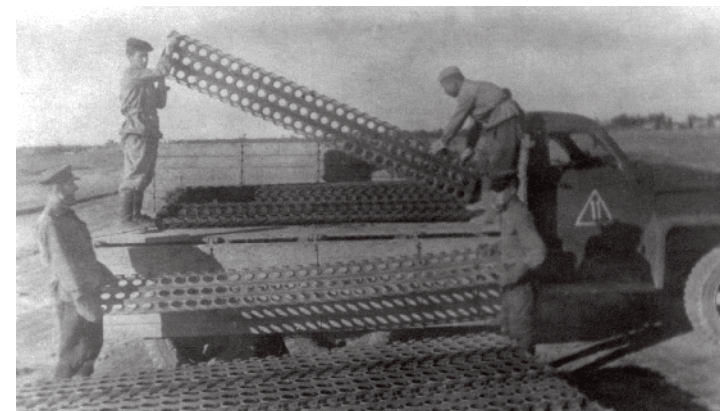




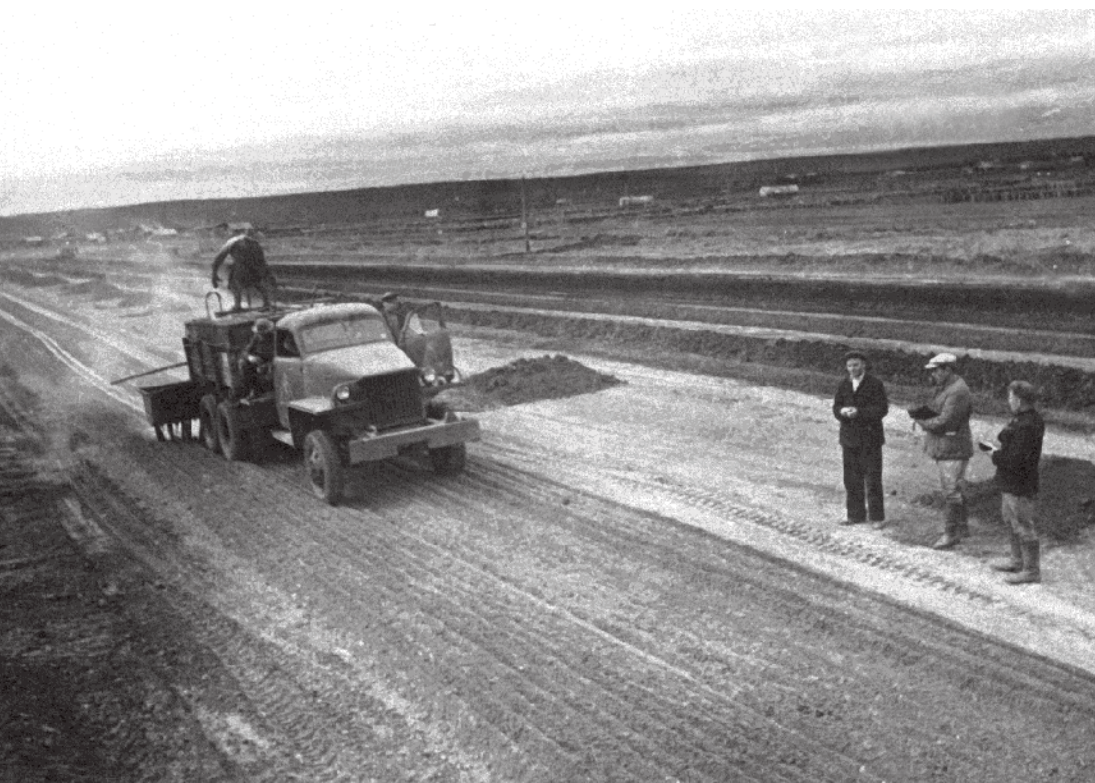
Заготовка гравия для строящегося аэродрома
Gravel procuring for an aerodrome construction



Укатка покрытия ВПП. Аэродром Киренск. 1943 г.
Ramming the runway surface. Kirensk aerodrome. 1943



Разгрузка секций металлической ВПП. Аэропорт Марково. 1944 г.
Discharging metal sections for the construction of the runway. Markovo Airport. 1944



Гудронирование ВПП
Asphalting a runway



Строители аэродрома Токко
Builders of Tokko aerodrome



*В строительстве участвует весь личный состав и местные жители
All the personnel and local residents participate in the construction*



*Строящийся ангар. Якутск
A hangar being built*



*Строительство зданий
в аэропорту Сеймчан
Construction of buildings
in Seimchan Airport*



*Выравнивание строящейся ВПП
Leveling a runway under construction*



Метеостанция. Аэропорт Сеймчан
Meteorological station. Seimchan Airport



Бензозаправщик. Аэропорт Якутск
Gasoline tank truck. Yakutsk Airport



Склад ГСМ. Аэропорт Якутск
Fuel and lubricants warehouse



Управляющий трестом «Якутскстрой»
Е. Л. Жорницкий со строителями аэропорта Якутск
Head of the Yakutskstroy trust E. L. Zhornitsky with builders
of Yakutsk Airport

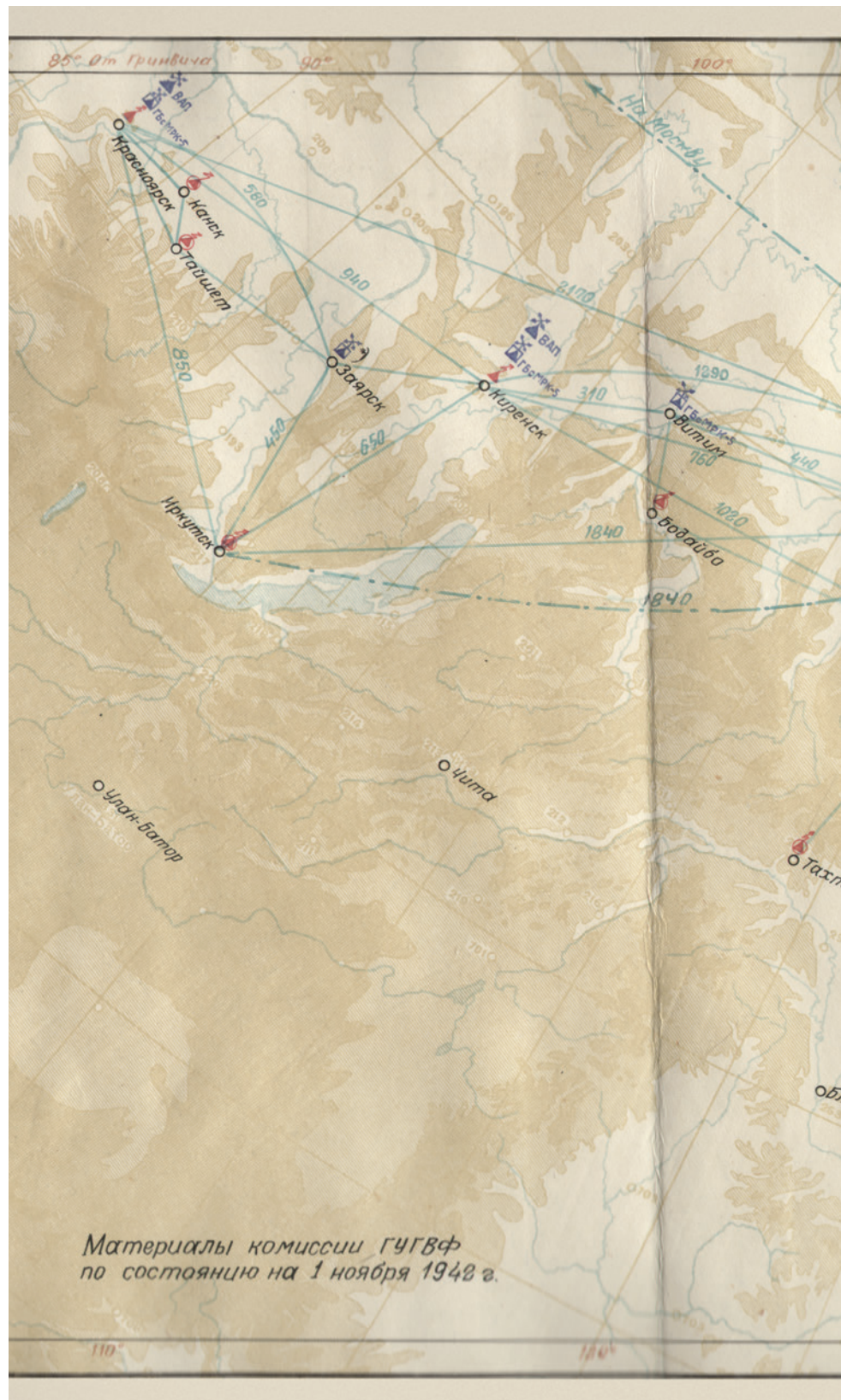


КАРТЫ ТРАССЫ MAPS OF THE AIR ROUTE



В радиоцентре.
Аэропорт Якутск.
In the radio
communications center.
Yakutsk Airport

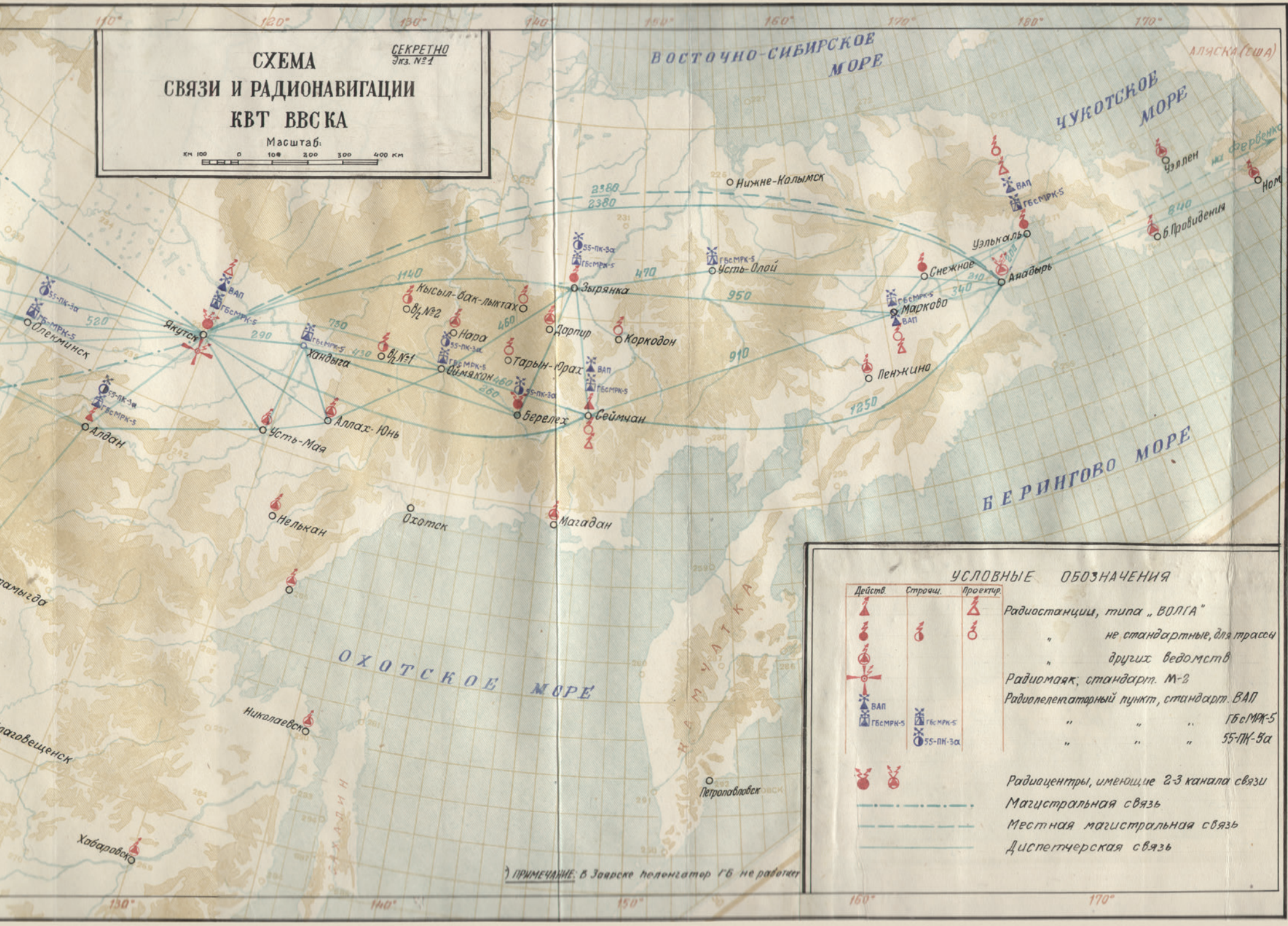
Пеленгатор.
Аэропорт Сеймчан.
Position and direction
finding station. Seimchan
Airport



**СХЕМА
СВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ
КВТ ВВС КА**

СЕКРЕТНО
Элз. № 2

Масштаб:
0 100 200 300 400 км



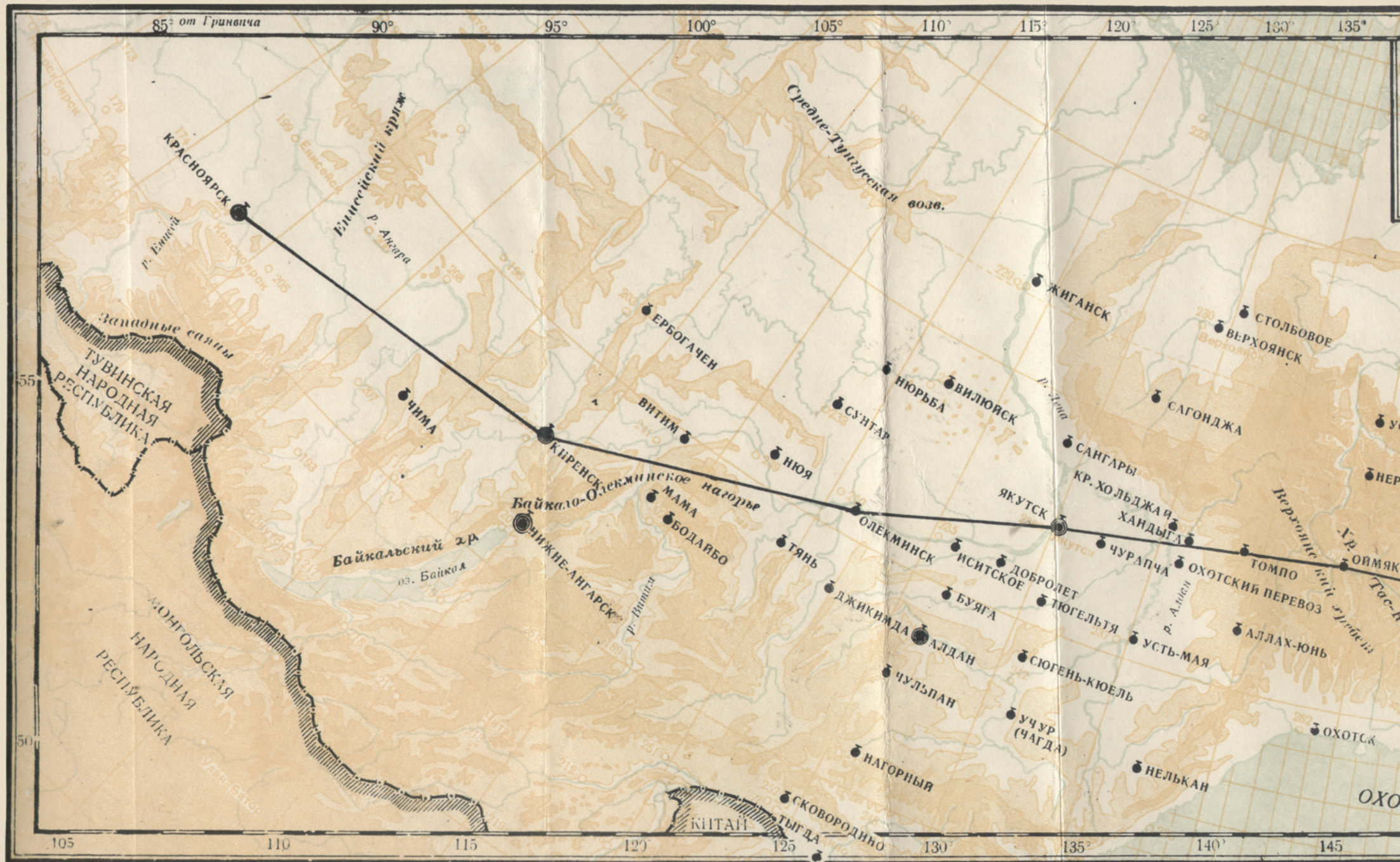
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

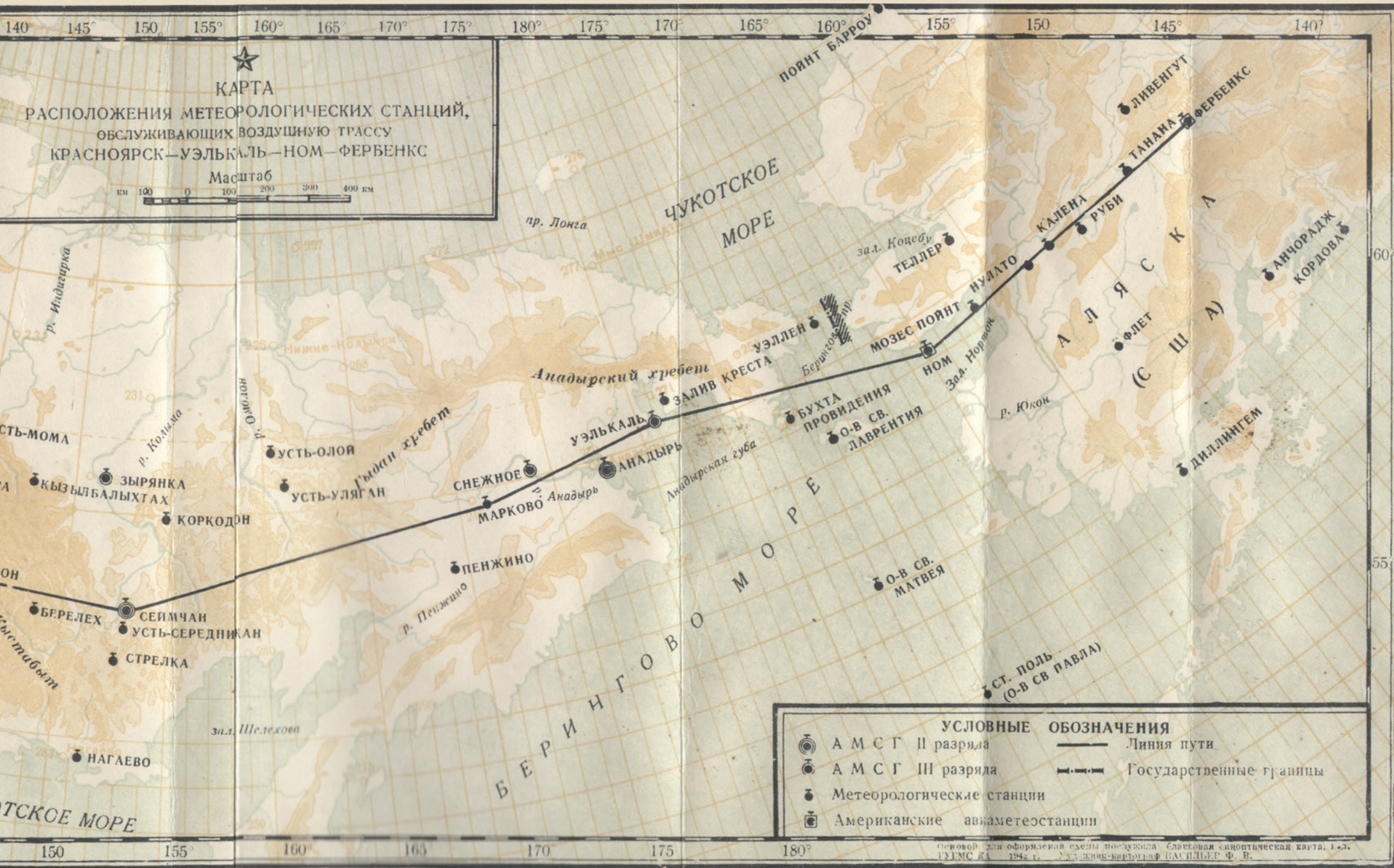
Действ.	Строч.	Проектир.	
			Радиостанции, типа „ВОЛГА“
			„ „ не стандартные, для трассы
			„ „ других ведомств
			Радиомаяк, стандарт. М-2
			Радиопеленгаторный пункт, стандарт. ВАП
			„ „ „ ГБСМРК-5
			„ „ „ 55-ПК-3а
			Радиоцентры, имеющие 2-3 канала связи
			Магистральная связь
			Местная магистральная связь
			Диспетчерская связь

ПРИМЕЧАНИЕ: В Завяске пеленгатор ГБ не работает

Примечание №4. СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ









СОВЕТСКАЯ ВОЕННАЯ МИССИЯ НА АЛЯСКЕ — АВИАБАЗА ФЕРБЕНКС SOVIET MILITARY MISSION IN ALASKA — FAIRBANKS AIR-BASE



Пригласительный билет штурмана А. С. Сорокина
Navigator A. S. Sorokin's invitation card



Лётная книжка и сувениры с Аляски капитана И. И. Бурмистрова
Captain Burmistrov's pilot's logbook and Alaska keepsakes



Командир эскадрильи 1-го ПАП
капитан И. И. Бурмистров
Squadron commander of
the 1st air ferrying regiment,
captain I. I. Burmistrov

12/25/42, 6. 12/29/42, 42, 2092

№ по пор.	Дата	Тип самолета	Количество полетов		Продолжительность полетов		Краткое содержание задания
			днем	ночью	днем	ночью	
10 21-42		P-40	1	-	35'	-	Пробл самолета в зимних условиях "Самбади"
10 21-42		P-40	1		4ч. 37'		Перелет в составе 32-го сб. Свойной групп.
итого за Ноябрь. 2092							

Империал Авиа-Воздушная Линия

Место базирования — г. Фербенкс, штат Аляска, США.

Начальник Советской военной миссии и авиабазы Фербенкс с 28.08.1942 г. — полковник Михаил Григорьевич Мачин.

Начальник Советской военной миссии и авиабазы Фербенкс с 05.1944 г. — инженер-полковник Пётр Сергеевич Киселёв.

Начальник Советской военной миссии и авиабазы Фербенкс с 06.1944 — генерал-майор авиации Иван Абрамович Образков.

Старший военпред авиабазы с 28.08.1942 — инженер-майор Борис Васильевич Кисельников.

Старший военпред авиабазы с 06.12.1942 — инженер-полковник Пётр Сергеевич Киселёв.

Старший военпред авиабазы с 1944 —

инженер-полковник Пётр Карпович Москалёв.

Head of the Soviet military mission and the Fairbanks air-base from August 28, 1942 – colonel M. G. Machin
Head of the Soviet military mission and the Fairbanks air base from May, 1944 – colonel-engineer P. S. Kiselev.
Head of the Soviet military mission and the Fairbanks air-base from June, 1944 – major-general of aviation I. A. Obrazkov.

Senior military representative of the air-base from August 28, 1942 – major-engineer B. V. Kiselnikov.

Senior military representative of the air-base from December 6, 1942 – colonel-engineer P. S. Kiselev.

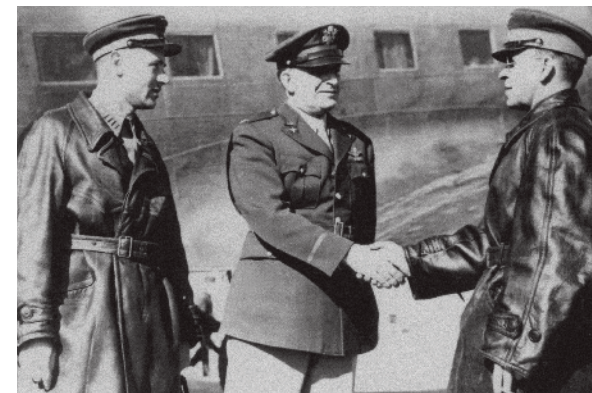
Senior military representative of the air-base from 1944 – P. K. Moskalev.



*М. Г. Мачин
M. G. Machin*



*И. А. Образков
I. A. Obrazkov*



*Полковник М. Г. Мачин, начальник гарнизона на аэродроме Ладд-Филд полковник Харт, инженер-полковник П. С. Киселёв. Фербенкс. Сентябрь 1942 г.
Colonel M. G. Machin, joins Col. Hart, commanding officer at Ladd Field, colonel-engineer P. S. Kiselev. Fairbanks. September, 1942*



*Экипаж С-47 на аэродроме Ном. 1944 г.
C-47 crew at Nome aerodrome. 1944*

АЭРОДРОМЫ АМЕРИКАНСКОГО УЧАСТКА КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ

Аэродром Фербенкс, Ладд-Филд — в 9 км восточнее города на южном берегу реки Чины. Лётное поле в направлении 60-240°. Две параллельные ВПП 2770 x 68 м, расстояние между полосами — 75 м. Материал покрытия ВПП — асфальт, концы — бетон. В 3 км восточнее аэродрома — радиомаяк. 64°51'N, 147°34'E.

Аэродром «Спутник» — в 41 км юго-восточнее аэродрома Фербенкс. Две параллельные асфальтированные ВПП 2030 x 46 м.

Аэродром Танана — на северном берегу реки Юкон. ВПП в направлении 60-240°, 1630 x 61 м, гудронирована. Радиомаяк — в 15 км западнее аэродрома. 65°12'N, 152°06'E.

Аэродром Галена — на северном берегу реки Юкон. Летное поле в направлении 70-250°. ВПП 2000 x 52 м, асфальт. Радиомаяк — в 4 км восточнее аэродрома. 64°43'N, 156°54'E.

Аэродром Мозес-Пойнт — в северной части бухты Нортон на косе. Лётное поле в направлении 60-240°. ВПП 1530 x 31 м, асфальт, вторая ВПП в направлении 180-360°, гудронирована. Радиомаяк в 3,5 км западнее аэродрома. 64°43'N, 152°05'E.

Аэродром Ном («Дикая кошка») — на берегу залива Нортон, в 2,5 км западнее города. Две накрест лежащие ВПП, асфальт, первая — в направлении 20-200°, 1500 x 69 м, вторая — в направлении 90-270°, 1550 x 69 м. Радиомаяк — в 5 км восточнее аэродрома. 64°30'N, 165°28'E.

Аэродром Ненана — на южном берегу реки Тананы. Лётное поле в направлении 30-210°. ВПП 1400 x 61 м. 64°31'N, 150°55'E.

AERODROMES OF THE AMERICAN EXTENT OF THE KRASNOYARSK AIR ROUTE

Fairbanks aerodrome, Ladd Field is 9 km to the East of the city, on the southern bank of the chena river, 64.51 NL, 147.34 WL. The airfield is positioned in the 60-240° degrees direction. The two parallel runways are 2770 x 68 m, the distance between the runways is 75 m. Runway material is asphalt, the ends are of concrete. Three kilometers to the East of the aerodrome there is a radio beacon.

Satellite Aerodrome is 41 km to the South-East of Fairbanks aerodrome. The two parallel asphalted runways are 2030 x 46 m.

Tanana Aerodrome is located on the northern bank of the Yukatan river, 65.12 NL, 152.06 WL. The runway is positioned in direction 60-240°, its size is 1630 x 61 m, and it is tarmac covered. The radio beacon is 15 km to the West of the aerodrome.

Galena Aerodrome is located on the northern bank of the Yukon river, 64.43 NL, 156.54 WL. The airfield is positioned in direction 70-250°. The runway is 2000 x 52 m, asphalt covered. The radio beacon is 4 km to the East of the aerodrome.

Moses-Point Aerodrome is located in the northern part of Norton harbor on a spit, 64.43 NL, 152.05 WL. The airfield is in direction 60-240°. The first runway is 1530 x 31 m, asphalt covered, the second one is in direction 180-3600, tarmac covered. The radio beacon is 3.5 km to the West of the aerodrome.

Nome Aerodrome («Wild Cat») is located on the shore of Norton Bay, 2,5 km to the West of the city, 64.30 NL, 165.28 WL. The two runways, intersected in the form of an X, are asphalted. The first one is in direction 20-200°, size 1500 x 69 m, the second runway is in direction 90-270°, size 1550 x 69 m. The radio beacon is 5 km to the East of the aerodrome.

Nenana Aerodrome is located on the southern bank of the Tanana river, 64.31 NL, 150.55 WL. The airfield is in direction 30-210°. The runway is 1400 x 61 m.



Советские и американские лётчики
у самолётов P-63. Фербенкс. 1944 г.
Soviet and American P-63 flyers at plane-side
of P-63 aircraft. Fairbanks. 1944





*Редкие минуты отдыха. Лётчики 1-го ПАП на берегу притока реки Юкон. 1944 г.
Rare minutes of rest. The 1st air ferrying regiment flyers on the bank
of the Yukon river tributary. 1944*

*Лётчики 1-го ПАП
на аэродроме Ладд-Филд. 1942 г.
Flyers of the 1st air ferrying regiment at
Ladd Field aerodrome. 1942*

*Готовы к перегону.
Самолёты P-39Q на аэродроме
Ладд-Филд. 27 июля 1943 г.
Ready for ferrying. P-39Q aircraft
at Ladd Field aerodrome. July 2, 1943*





*Праздничный вечер в честь Дня Красной армии.
В центре — командир авиабазы Ладд-Филд
полковник Р. Киллер. Фербенкс. 23 февраля 1944 г.
Holiday evening party in honor of Red Army Day.
In the center – Ladd Field air base commander,
colonel R. Killer. Fairbanks. February 23, 1944*



*Полковник М. Г. Мачин беседует с американскими
авиационными инженерами. США. 1944 г.
Lieutenant colonel M. G. Machin is talking with American
aircraft engineers. USA. 1944*

*Подписание документов о передаче первого
самолёта в СССР. Фербенкс. 14 сентября 1942 г.
Signing the documents about air ferrying the first aircraft
to the USSR. Fairbanks. September 14, 1942*



Офицерский бал. Фербенкс. 23 февраля 1944 г.
Officers' ball. Fairbanks. February 23, 1944



Переводчицы Наталья Фенелонова и Елена Макарова.
Фербенкс. 1943 г.
Interpreters-translators Natalya Fenelonova and
Elena Makarova. Fairbanks. 1943



Американский пилот передает капитану В. Суворову
самолёт P-39, приобретённый на средства, собранные
ученицами школы № 51. Буффало, штат Нью Йорк.
Май 1943 г.
An American pilot is handing over his P-39 aircraft, purchased
on the money collected by schoolgirls of school № 51,
to captain V. Suvorov, New York State, May, 1943



Полковник М. Г. Мачин, генерал-лейтенант
авиации А. А. Авсеевич, Е. А. Макарова,
полковник Р. Киллер. Фербенкс. 1944 г.
Colonel M. G. Machin, aviation general
lieutenant A. A. Avseyevich, E. A. Makarova,
colonel R. Killer. Fairbanks. 1944



Военпреды авиабазы Фербенкс. Справа – Р. П. Покровский
Military representatives at Fairbanks air base. To the right – R. P. Pokrovsky



Истребитель P-63 «Little Toots»,
пилотируемый руководителем рейса Эндрю Траверсо.
2 января 1945 года. Форт Нельсон,
Британская Колумбия, Канада.
Фото из коллекции Блейка У. Смита

Close-up of P-63 «little toots».
January 2, 1945, Fort Nelson B.C.
Piloted by flight leader Andrew Traverso.
Photo collection of Blake W. Smith



Военпреды авиабазы Фербенкс.
В центре – Р. П. Покровский, Е. И. Радоминов
Military representatives at Fairbanks air base. In the center –
R. P. Pokrovsky, E. I. Radominov



*Лыжная прогулка советских офицеров.
В центре — Р. П. Покровский.
25 марта 1945 г. Аляска*

*Ski walk Soviet officers.
Pokrovsky in the center.
March 25, 1945. Alaska*





*Первый погибший советский офицер на Аляске
инженер-майор Борис Васильевич Кисельников
The first Soviet officer who perished in Alaska
major-engineer Boris V. Kiselnikov*



*В полёте истребители P-39
P-39 fighter in flight*

*Лётчики и техники 1-го ПАП.
День Победы. 9 мая 1945 г.
Flyer and technicians of the 1st air ferrying
regiment. Victory Day, May 9, 1945*



РУКОВОДСТВО ТРАССЫ

TOP MANAGEMENT OF THE AIR ROUTE

Управление Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии (на 28.08.1942 г.)

Место базирования — г. Якутск.

Начальник трассы — Герой Советского Союза полковник

Илья Павлович Мазурук.

Заместитель начальника трассы — подполковник Василий Васильевич Фокин.

Заместитель начальника трассы по политической части — полковник

Василий Матвеевич Антонов.

Начальник штаба трассы — майор Петр Алексеевич Ковтунов.

Начальник политотдела трассы — майор Константин Васильевич Орлов.

Старший штурман трассы — майор Алексей Сергеевич Дорофеев.

Главный инженер трассы — инженер-майор Николай Александрович Лучников.

Top management of the Krasnoyarsk air route of the Red Army air forces (from 28.08.1942)

Home station – the town of Yakutsk.

Head of the route – Hero of the Soviet Union, colonel Ilya P. Mazuruk.

Deputy Head of the route, lieutenant colonel Vasily V. Fokin.

Deputy Head of the route on political issues, colonel Vasily M. Antonov.

Headquarters director of the route, major Peter A. Kovtunov.

Head of the political department of the route, major Konstantin V. Orlov.

Senior navigator of the route, major Aleksey S. Dorofeyev.

Chief engineer of the route, major-engineer Nikolay A. Luchnikov.



А. Г. Мельников и
И. П. Мазурук
у самолёта С-47
Lieutenant colonel
A. G. Melnikov
and colonel I. P. Mazuruk
at C-47 aircraft-side



В. В. Фокин
V. V. Fokin



В. М. Антонов
V. M. Antonov



П. А. Ковтунов
P. A. Kovtunov



К. В. Орлов
K. V. Orlov



А. С. Дорофеев
A. S. Dorofeyev



Н. А. Лучников
N. A. Luchnikov

Управление Воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль (с 24.06.1943 г.)

Место базирования — г. Якутск.

Начальник трассы с 24.06.1943 г. — генерал-майор авиации Илья Сергеевич Семёнов.

Начальник трассы с 18.04.1944 г. — Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Марк Иванович Шевелёв.

Заместитель начальника трассы — майор Константин Сергеевич Ефимов.

Начальник штаба трассы — подполковник Иван Архипович Яковлев.

Начальник политотдела трассы — полковник Сергей Михайлович Костерев.

Главный инженер трассы — инженер-майор Иосиф Васильевич Крайнов.

Top management of the Krasnoyarsk – Welkal air route (from 04.06.1943)

Home station – the town of Yakutsk.

Head of the route from 24.06.1943, major general of aviation Ilya S. Semenov.

Head of the route from 18.04.1944, Hero of the Soviet Union, lieutenant general of aviation Mark I. Shevelev.

Deputy head of the route, major Konstantin S. Yefimov.

Headquarters director of the route, lieutenant colonel Ivan A. Yakovlev.

Head of the political department of the route, colonel Sergey M. Kosterev.

Chief engineer of the route, major-engineer Iosif V. Krainov.

Командование 1-й перегонной авиационной дивизии ГВФ

Место базирования – г. Якутск.

Командир дивизии с 24.06.1943 г. – Герой Советского Союза полковник Илья Павлович Мазурук.

Командир дивизии с 27.05.1944 г. – генерал-майор авиации Александр Георгиевич Мельников.

Начальник штаба дивизии – полковник Иван Яковлевич Прянишников.

Начальник политотдела дивизии – подполковник Александр Степанович Пушкарский.

Старший штурман дивизии с 24.06.1943 г. – майор Алексей Сергеевич Дорофеев.

Старший штурман дивизии с 25.10.1944 г. – подполковник Степан Иванович Тужик.

Старший инженер дивизии – инженер-подполковник Николай Александрович Лучников.

Commanders of the GVF air ferrying division N° 1

Home station – the town of Yakutsk.

Division commander from 24.06.1943, Hero of the Soviet Union, colonel Ilya P. Mazuruk.

Division commander from 27.05.1944, major general of aviation Aleksandr G. Melnikov.

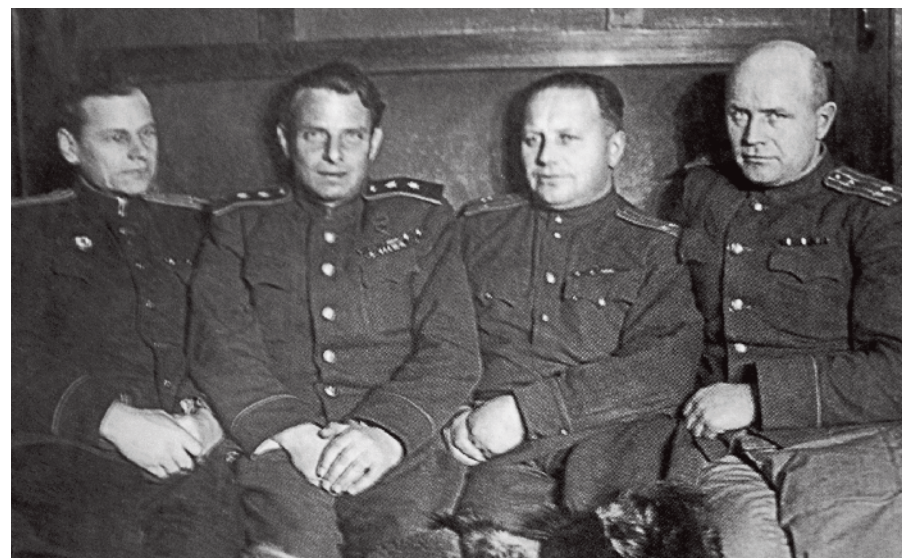
Division headquarters commander, colonel Ivan Ya. Pryanishnikov.

Head of the division political department, colonel Aleksandr S. Pushkarcky.

Senior division navigator from 24.06.1943, major Aleksey S. Dorofeyev.

Senior division navigator from 25.10.1944, lieutenant colonel Stepan I. Tuzhik.

Senior division engineer, colonel engineer Nikolay A. Luchnikov.



Руководство УВТКУ: полковник С. М. Костерев, генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв, подполковник К. С. Ефимов, подполковник И. А. Яковлев

Key personnel of Krasnoyarsk – Welkal air ferrying route Administration: colonel S. M. Kosterev, aviation lieutenant general M. I. Shevelyov, lieutenant colonel K. S. Efimov, lieutenant colonel I. A. Yakovlev



Руководство 1-го ПАД: полковник И. Я. Прянишников, подполковник А. С. Пушкарский, полковник А. Г. Мельников, полковник И. П. Мазурук

Administration of the 1st air ferrying division: colonel I. Ya. Pryanishnikov, lieutenant colonel A. S. Pushkarcky, colonel A. G. Melnikov, colonel I. P. Mazuruk



1-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 1

Место базирования — г. Фербенкс, штат Аляска, США. Обслуживал первый участок трассы на территории США — Фербенкс — Ном, далее через Берингов пролив над Чукоткой до аэропорта Уэлькаль. Расстояние по маршруту — 1536 км. Время полёта — 5 часов.

Командир полка с 28.08.1942 г. — подполковник Павел Владимирович Недосекин.
Командир полка с 22.11.1942 г. (19.01.1943 г.??) — подполковник Никифор Сергеевич Васин.
Командир полка с 26.05.1945 г. — майор Константин Павлович. Барченко

Home station was the city of Fairbanks, the state of Alaska, the USA.
This regiment worked at the first section of the route on the territory of the USA, that is – Fairbanks – Nome, and further on across the Bering strait and over Chukotka to the airport of Welkal (USSR).
The length of the first section was 1536 km. The time of the flight was 5 hours.

Lieutenant colonel Pavel V. Nedosekin was the regiment commander from 28.08.1942.
Lieutenant colonel Nikifor S. Vasin was the regiment commander from 22.11.1942.
Major Konstantin P. Barchenko was the regiment commander from 26.05.1945.

*Руководящий состав дивизии. Камчатка. 1945 г.
Commanders of the air ferrying division. Kamchatka. 1945*



*П. В. Недосекин
P. V. Nedosekin*



*Н. С. Васин
N. S. Vasin*



*К. П. Барченко
K. P. Barchenko*





*Полковник Н. С. Васин, вице-президент США Г. Э. Уоллес, полковник Р. Киллер.
Фербенкс. Июнь 1944 г.
Colonel N. S. Vasin, Vice-President of the USA H. A. Wallace, colonel R. Killer.
Fairbanks. June, 1944*



Лётчики 1-го ПАП. Аэродром Галена. 7 марта 1943 г.
Flyers of the 1st air ferrying regiment. Galena aerodrome. March 7, 1943



На улице Фербенкса. 1942 г.
On one of the streets of Fairbanks. 1942

Сражение за бильярдным столом
Battle at the pool table



В справочной комнате аэродрома Ладд-Филд: майор Яцкевич, майор Лебедев, старший лейтенант Воробьев, майор Иванов, майор Новиков

In the information room of Ladd Field aerodrome: major Yatskevich, major Lebedev, senior lieutenant Vorobyov, major Ivanov, major Novikov



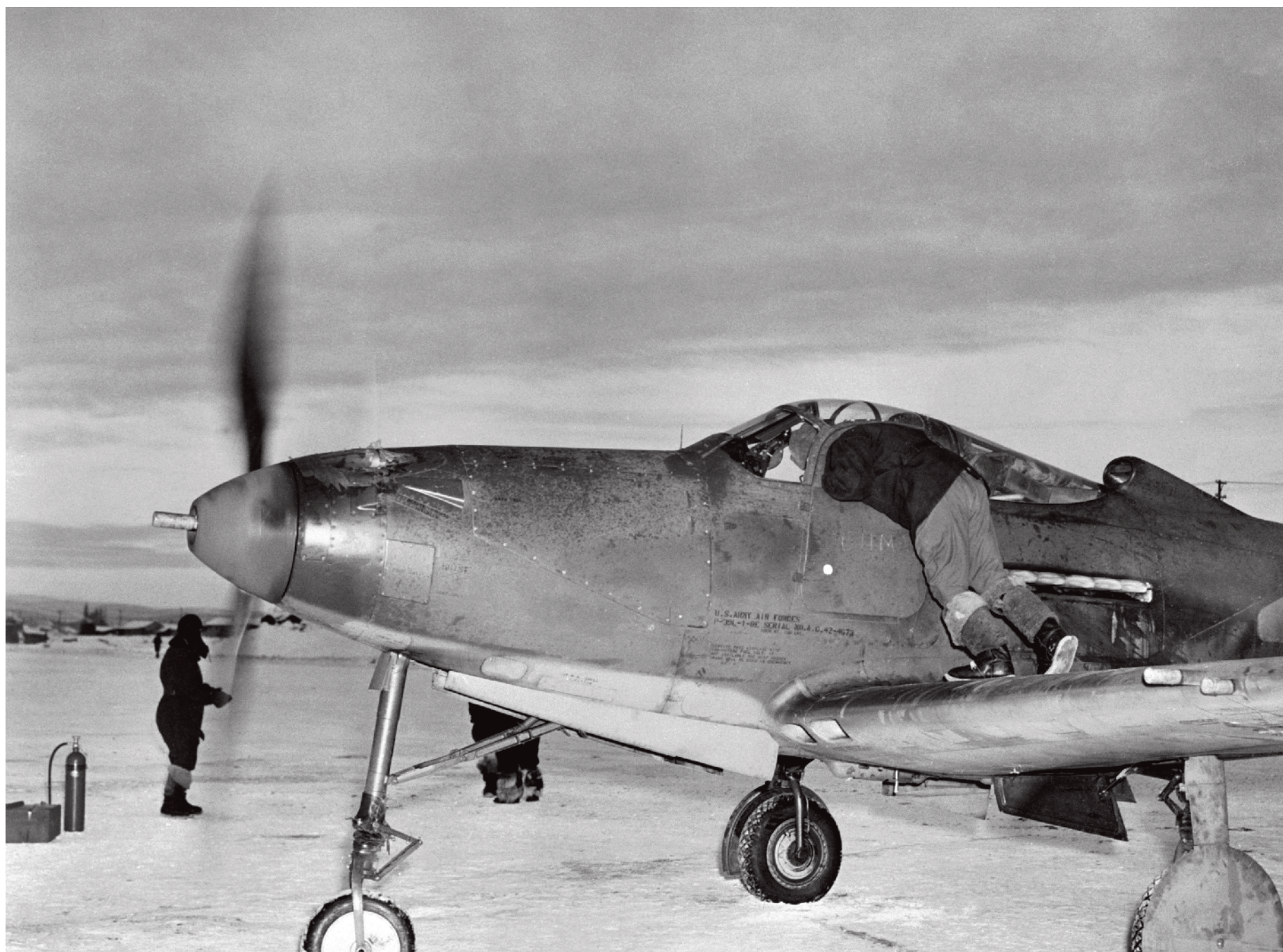
*Майор Ф. Жевлаков перед вылетом с аэродрома Ном. Октябрь 1942 г.
Major F. Zhevlakov before taking off from Nome aerodrome. October, 1942*



*Самолеты P-63 на аэродроме Ладд-Филд
P-63 aircraft at Ladd Field aerodrome*



*Подготовка к полёту самолёта А-20. Ном, Аляска
A-20 aircraft preparation for a flight. Nome, Alaska*



Подготовка к полёту самолёта P-39. Ном, Аляска
P-39 aircraft preparation for a flight. Nome, Alaska



Авиаторы-союзники у самолёта P-63. Ном. 8 июля 1944 г.
Airmen-allies at P-63 plane-side. Nome. July 8, 1944

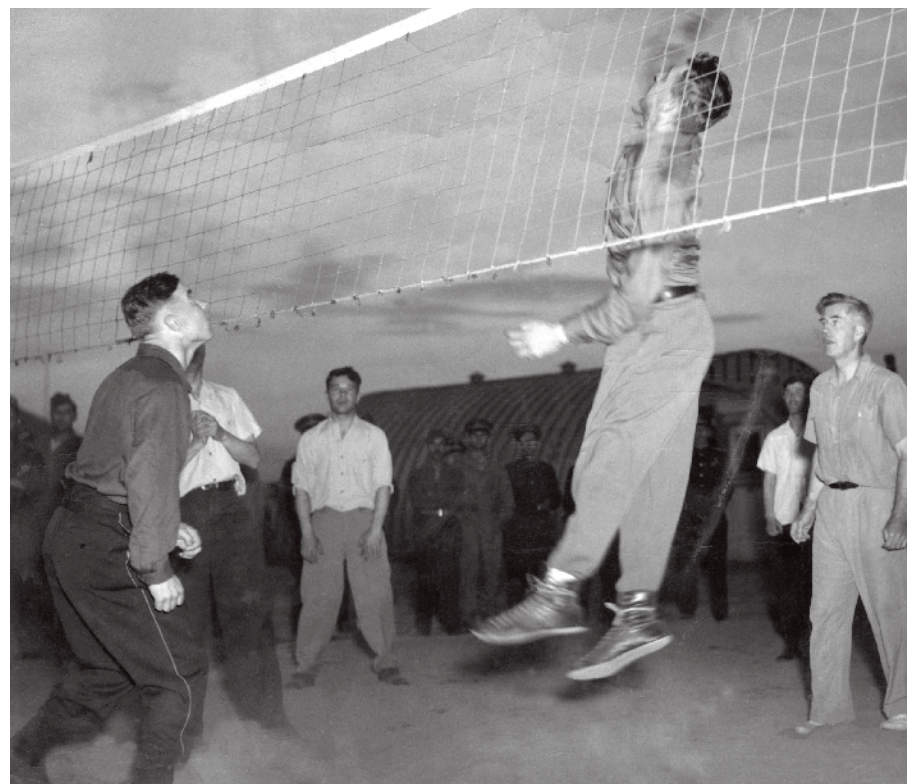


Бассейн. Фербенкс. 1944 г.
Swimming pool. Fairbanks. 1944



Дружеский пикник. Фербенкс. 1944 г.
Friendly basket picnic. Fairbanks. 1944

Лейтенант Михаил Ворона с дочкой. Фербенкс. 1945 г.
Lieutenant Mikhail Vorona with his daughter. Fairbanks. 1945



Волейбольный матч. Фербенкс. 1944 г.
Volley-ball match. Fairbanks. 1944





2-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 2

Место базирования — в 1,5 км к югу от п. Уэлькаль Чукотского национального округа, в 300 м к северо-западу от берега залива Креста Берингова моря. Обслуживал второй участок трассы над центральной частью Чукотки, над Колымским хребтом от аэропорта Уэлькаль до аэропорта Сеймчан. Расстояние по маршруту — 1447 км. Время полёта — 4 часа 45 минут.

Командир полка с 28.08.1942 г. — подполковник Никифор Сергеевич Васин.
Командир полка с 22.11.1942 г. — подполковник Александр Георгиевич Мельников.
Командир полка с 23.10.1943 г. — подполковник Михаил Иванович Павленков.

Home station was Welkal airport, 1.5 km to the South of the settlement of Welkal (Chukotsky national district), 300 m to the North-West of the Krest gulf shore of the Bering Sea.

This regiment worked at the second section of the route that passed over the central region of Chukotka, over the Kolymsky mountain ridge from Welkal airport to Seimchan airport.

The length of the second section of the route was 1447 km. The time of the flight was 4 hours 45 minutes.

Lieutenant colonel Nikifor S. Vasin was the regiment commander from 28.08.1942.
Lieutenant colonel Aleksandr G. Melnikov was the regiment commander from 22.11.1942.
Lieutenant colonel Mikhail I. Pavlenkov was the regiment commander from 23.10.1943.



Н. С. Васин
N. S. Vasin



А. Г. Мельников
A. G. Melnikov



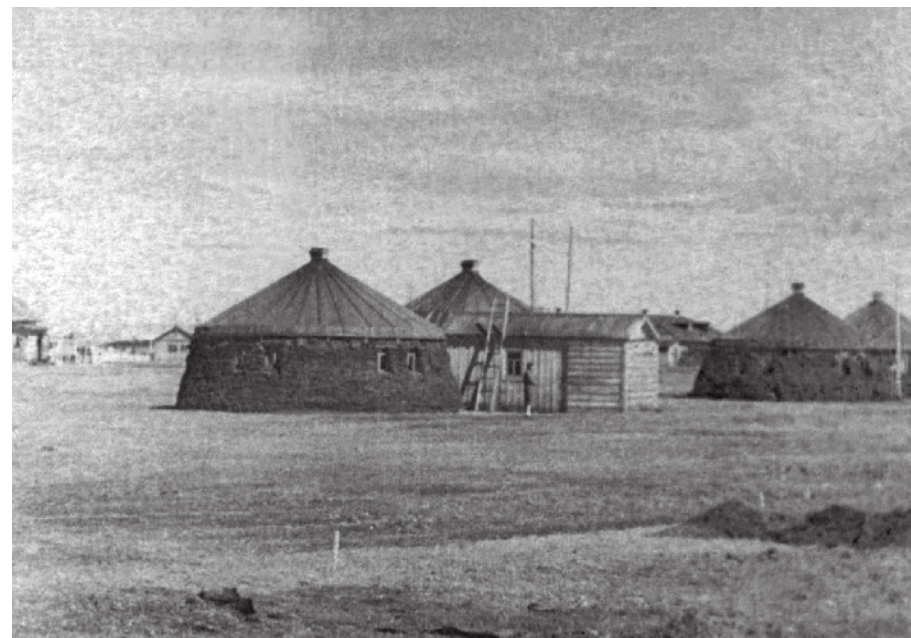
М. И. Павленков
M. I. Pavlenkov



Лётчики 2-го ПАП у самолёта P-39: И. И. Степин, В. А. Попов, В. А. Леонов, С. А. Скорняков, П. Г. Носов, С. Ф. Назаров
Flyers of the 2d air ferrying regiment at P-39 aircraft-side: I. I. Stepin, V. A. Popov, V. A. Leonov, S. A. Skornyakov, P. G. Nosov, S. F. Nazarov



Командир 2-го ПАП подполковник А. Г. Мельников ставит задачу на перелёт экипажу лидерного самолёта
The 2d air ferrying regiment commander, lieutenant colonel A. G. Melnikov is formulating the task of an air ferrying flight for the leader-plane crew



В таких домиках жили лётчики в Уэлькале
Flyers lived in such houses staying in Welkal



Разбор полётов. Уэлькаль. 1944 г.
Post-flight analysis. Welkal. 1944



Партсобрание лётчиков 2-го ПАП. 1944 г.
Partisobranie pilots 2 AFR. 1944



Слева-направо: И. И. Ахматов, М. И. Павленков,
П. А. Масляков, Г. С. Мартынюк. Якутск. Июль 1943 г.
From left to right: I. I. Akhmatov, M. I. Pavlenkov,
P. A. Maslyakov, G. S. Martynyuk. Yakutsk. July, 1943



Техники эскадрильи
капитана В.А. Леонова
Captain V. A. Leonov's squadron
technicians



Командир эскадрильи капитан С. А. Скорняков
Squadron commander, captain S. A. Skorniyakov



Офицеры 2-го ПАП. Слева направо:
стоят:
штурман старший лейтенант А. А. Кирюхин,
лётчик младший лейтенант В. П. Боков,
штурман лейтенант И. М. Лебедев,
штурман лейтенант А. П. Корнилов,
штурман капитан Л. Н. Климовский,
лётчик старший лейтенант В. Г. Панков;
сидят:
лётчик капитан Н. Е. Казаков,
бортехник старший техник-лейтенант И. И. Сонин,
лётчик майор И. Е. Цыганков,
лётчик капитан Я. Г. Майоров,
штурман старший лейтенант А. В. Шевченко

Officers of the 2d air ferrying regiment. From left to right:
Standing:
Navigator, senior lieutenant A. A. Kiryukhin,
Flyer, junior lieutenant V. P. Bokov,
Navigator, lieutenant I. M. Lebedev,
Navigator, lieutenant A. P. Kornilov,
Navigator, captain L. N. Klimovsky,
Flyer, senior lieutenant V. G. Pankov;
Sitting:
Flyer, captain N. E. Kazakov,
Aircraft technician, senior lieutenant technician I. I. Sonin,
Flyer, major I. E. Tsygankov,
Flyer, captain Ya. G. Majorov,
Navigator, senior lieutenant A. V. Shevchenko



Командир 2-го ПАП подполковник А. Г. Мельников показывает местным жителям самолёт В-25. Уэлькаль. 1943 г.
Commander of the 2nd air ferrying regiment, lieutenant colonel A. G. Melnikov is showing local residents a B-25 aircraft. Welkal, 1943



В полёте истребитель Р-63 с подвесными баками
P-63 fighter with outboard tanks in flight



*Истребитель P-63 над Камчаткой. Весна 1945 г.
P-63 fighter over Kamchatka. Spring. 1945*



*Курс на Сеймчан
Flying to Seimchan*



3-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 3

Место базирования — в 2-х км к юго-востоку от поселка Юго-Западного ГПУ «Дальстрой», на правом берегу реки Сеймчан, недалеко от места впадения реки Сеймчан в реку Колыму (Средне-Канский район Хабаровского края, ныне п. Сеймчан).

Обслуживал третий участок трассы над высокогорной территорией, Верхоянским хребтом от аэропорта Сеймчан до аэропорта Якутск.

Расстояние по маршруту — 1180 км.

Время полета — 3 часа 51 минута.

Командир полка с 28.08.1942 г. — майор Григорий Михайлович Молочников.

Командир полка с 01.1943 г. — майор Фёдор Аксентьевич Твердохлебов.

Командир полка с 20.09.1944 г. — майор Борис Иванович Фролов.

Home station was Seimchan airport, 2 km to the South-East of Dalstroy, the settlement of the South-Western GPU department. It was located on the bank of the Seimchan river, not far from the place where that river emptied into The Kolyma river (now the settlement is called Seimchan, it belongs to the Sredne-Kansky district of the Khabarovsk Territory). The regiment worked at the third section of the route that passed over a high-mountains area of the Verkhoyansky ridge from Seimchan airport to Yakutsk airport.

The length of the route section was 1180 km. The time of the flight was 3 hours 51 minutes.

Major Grigory M. Molochnikov was the regiment commander from 28.08.1942.

Major Fedor A. Tverdokhlebov was the regiment commander from 01.1943.

Major Boris I. Frolov was the regiment commander from 20.09.1944.



Г. М. Молочников
G. M. Molochnikov



Ф. А. Твердохлебов
F. A. Tverdokhlebov



Б. И. Фролов
B. I. Frolov





Подполковник Б. И. Фролов с сыном. Сеймчан
Lieutenant colonel B. I. Frolov with his son. Seimchan



Командир 3-го ПАП подполковник Б. И. Фролов проводит разбор полётов с лётчиками полка. Сеймчан. 1944 г.
Commander of the 3d air ferrying regiment, lieutenant colonel B. I. Frolov is holding a post-flight analysis with the flyers of the regiment. Seimchan. 1944

Командир дивизии генерал-майор авиации
А. Г. Мельников инспектирует аэродром
Марково. 1945 г.
Division commander, aviation major-general
A. G. Melnikov is carrying out an inspection of
Markovo aerodrome. 1945

Лётчик 3-го ПАП старшина
Н. А. Дьяков у самолёта Р-39
Flyer of the 3d air ferrying regiment,
top sergeant N. A. Dyakov at the P-39
plane-side





Аэровокзал. Аэропорт Сеймчан. 1944 г.
Air terminal building. Seimchan Airport. 1944



*Лётное поле аэродрома Сеймчан. 1944 г.
Airfield of Seimchan aerodrome. 1944*



Личный состав 3-го ПАП. Аэропорт Сеймчан. 1945 г.
The 3d air ferrying regiment staff. Seimchan Airport. 1945



Изучение техники в перерыве между полётами
Studying the machines during the interval between the flights



Предполётные указания
штурманам экипажей
Preflight briefing for crew navigators



*Над тундрой истребитель P-39 с подвесными баками
P-39 fighter with outboard tanks flying over the tundra*



4-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 4

Место базирования — в 6 км к северу от г. Якутска, между селениями Даркылах и Большая Марха.
Обслуживал четвёртый участок трассы вдоль реки Лены, над сплошной тайгой от аэропорта Якутск до аэропорта Киренск.
Расстояние по маршруту — 1319 км.
Время полёта — 4 часа 18 минут.

Командир полка с 28.08.1942 г. — майор Платон Ефимович Смоляков.
Командир полка с 08.1943 г. — полковник Владимир Дмитриевич Дмитриев.
Командир полка с 26.04.1944 г. — Герой Советского Союза майор Иван Павлович Власов.

Home station was Yakutsk airport, 6 km to the North of the town of Yakutsk, between the two villages – Darkilakh and Bolshaya Markha.
The regiment worked at the fourth stretch of the route that passed along the Lena river over dense forests from Yakutsk airport to Kirensk airport.
The length of the stretch was 1319 km. The time of the flight – 4 hours 18 minutes.

Major Platon E. Smolyakov was the regiment commander from 28.08.1942.
Colonel Vladimir D. Dmitriyev was the regiment commander from 08.1943.
Hero of the Soviet Union, major Ivan P. Vlasov was the regiment commander from 26.04.1944.



П. Е. Смоляков
P. E. Smolyakov



В. Д. Дмитриев
V. D. Dmitriyev



И. П. Власов
I. P. Vlasov

Истребитель P-63 выруливает на старт
P-63 fighter is taxiing to the take-off position





Бомбардировщик А-20. Якутск. 1944 г.
A-20 bombers. Yakutsk. 1944

Авиатехники А. И. Ряховский и А. С. Ткаченко.
Якутск. 1943 г.
Aircraft technicians A. I. Ryakhovsky and A. S. Tkachenko.
Yakutsk. 1943

Командир эскадрильи майор
И. Н. Дроздов перед вылетом
Squadron commander, major I. N. Drozdov before taking off

Разбор полётов проводит командир 4-го ПАП
подполковник И. П. Власов. Якутск. 1944 г.
Post-flight analysis is held by the commander of air ferrying
regiment N° 4, I. P. Vlasov. Yakutsk. 1944





Штурман экипажа лейтенант А. И. Егоров
Squadron navigator, lieutenant A. I. Yegorov



Командир эскадрильи майор И. Н. Дроздов
и авиатехник старшина В. Лиходкин
Squadron commander, major I. N. Drozдов
and aircraft technician, top sergeant V. Likhodkin



Командир эскадрильи капитан М. В. Болдырев
Squadron commander, captain M. V. Boldyrev

Командир эскадрильи капитан В. М. Перов
Squadron commander, captain V. M. Perov



Бомбардировщики В-25 на аэродроме Якутск
B-25 bombers at Yakutsk aerodrome





Техники 4-го ПАП: С. Я. Тарант, Е. И. Таршинов, А. И. Антоненко, Б. А. Гаринов в Якутске
Technicians of the 4th air ferrying regiment: S.Ya. Tarant, E. I. Tarshinov, A. I. Antonenko,
B. A. Garinov in Yakutsk



Техники у самолёта В-25
Technicians at B-25 aircraft-side



Командир полка подполковник И. П. Власов
руководит полётами
Regiment commander, colonel I. P. Vlasov is controlling flights



5-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 5

Место базирования — в 3,5 км к западу от г. Киренска Иркутской области, на правом берегу реки Лены, между селениями Балахня и Хабарово. Обслуживал пятый участок трассы над сплошной тайгой от аэропорта Киренск до аэропорта Красноярск. Расстояние по маршруту — 980 км. Время полёта — 3 часа 12 минут.

Командир полка с 28.08.1942 г. — майор Павел Петрович Матюшин.
Командир полка с 24.04.1944 г. — майор Иван Иванович Пронюшкин.

Home station was Kirensk airport, 3.5 km to the West of the town of Kirensk of the Irkutsk region, on the right bank of the Lena river, between the villages Balakhnya and Khabarovo.

The regiment worked at the fifth stretch of the route that passed over the taiga from Kirensk airport to Krasnoyarsk airport.

The length of the route stretch was 980 km. The time of the flight was 3 hours 12 minutes.

The regiment commander (from 28.08.1942) was major Pavel P. Matyushin.

The regiment commander (from 24.04.1944) was major Ivan I. Pronyushkin.

*В классе штурманской подготовки. 1942 г.
Navigator training workshop. 1942*



П. П. Матюшин
P. P. Matyushin



И. И. Пронюшкин
I. I. Pronyushkin



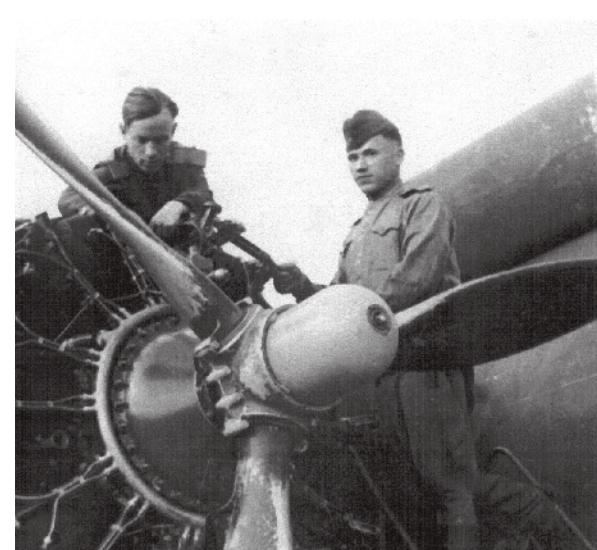


Экипаж бомбардировщика В-25: бортрадист старшина С. С. Извольский, штурман старший лейтенант И. Д. Афанасьев, лётчик капитан А. Г. Белоконь, бортехник техник-лейтенант П. П. Редько. Красноярск. Май 1943 г.

B-25 bomber squadron: aircraft radio operator, top sergeant S. S. Izvolsky, navigator, senior lieutenant I. D. Afanasyev, flyer, captain A. G. Belokon, aircraft lieutenant technician P. P. Redko. Krasnoyarsk. May. 1943



Лётчики 5-го ПАП. В центре — заместитель командира полка подполковник М. И. Козлов
Flyers of the 5th air ferrying regiment. In the center: deputy regiment- commander, lieutenant colonel M.I. Kozlov



Заместитель командира полка по политчасти майор А. Т. Скалецкий
Deputy regiment-commander on political issues, major A. T. Skaletsky

Осмотр мотора.
Киренск. 1943 г.
Engine maintenance.
Kirensk. 1943



7-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАПОЛК AIR FERRYING REGIMENT № 7

С 24 ноября 1942 г. до 15 февраля 1943 г. — отряд сквозной перегонки.

С 15 февраля по 28 мая 1943 г. — 7-й перегоночный авиационный полк сквозной перегонки. Расформирован в связи с нецелесообразностью.

Место базирования — аэропорт Якутск.

Задача — сквозная перегонка по всему маршруту от Уэлькаля до Красноярска самолетов А-20, В-25 и С-47 одним экипажем, без смены экипажей в аэропортах трассы.

Командир отряда с 24.11.1942 г. —

майор Владимир Александрович Пущинский.

Командир полка с 15.02.1943 г. —

майор Иван Николаевич Дроздов.

Командир полка с 15.04.1943 г. —

подполковник Борис Константинович Тихомиров.

From November 24, 1942 to February 15, 1943 it was an air unit for aircraft through-ferrying.

From February 15, to May 28, 1943 it was turned into air ferrying regiment № 7 for through-ferrying. The regiment was disbanded being recognized inexpedient.

Home station was Yakutsk airport.

The task of the regiment was to ferry aircraft along the whole of the route from Welkal to Krasnoyarsk without intermediate landings. A-20, B-25, C-47 were supposed to fly without changing crews in the intermediate airports of the air route.

Major Vladimir A. Pushchinsky was the unit commander from 24.11.1942.

Major Ivan N. Drozdov was the regiment commander from 15.02.1943.

Lieutenant colonel Boris K. Tikhomirov was the regiment commander from 15.04.1943.



В. А. Пущинский
V. A. Pushchinsky



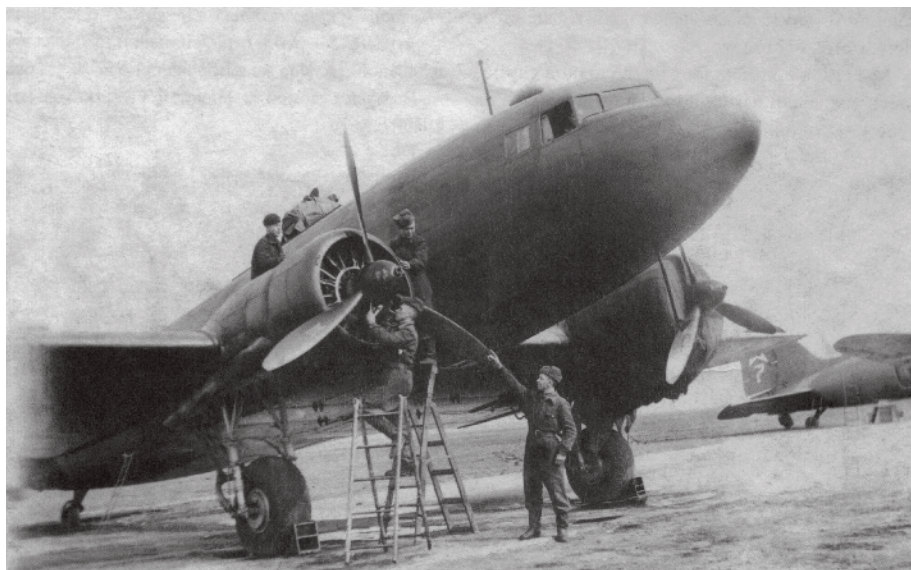
И. Н. Дроздов
I. N. Drozdov



Б. Н. Тихомиров
B. N. Tikhomirov

*Лётчики прибыли на аэродром
Flyers have arrived at the aerodrome*





*Подготовка к полёту самолёта С-47
C-47 aircraft flight preparation*

*Построение полка
Regiment column formation*



*Авария самолёта С-47
Air crash of a C-47 aircraft*





8-Й ТРАНСПОРТНЫЙ АВИАПОЛК AIR TRANSPORTATION REGIMENT № 8

До 04.06.1943 — 6-я транспортная авиационная эскадрилья при Управлении Красноярской воздушной трассы.

С 04.06.1943 — 8-й транспортный авиационный полк.

Место базирования — аэропорт Якутск.

Задачи:

— обратная доставка экипажей перегонщиков на места базирования полков;

— перевозка личного состава, пассажиров и грузов по всем маршрутам трассы.

Командир 6-й ТАЭ — капитан Сергей Тихонович Величаев.

Командир полка с 15.06.1943 г. —

подполковник Владимир Александрович Пущинский.

Командир полка с 09.1945 г. —

майор Павел Петрович Матвеев.

Until 04.06.1943 it was air transportation squadron № 6 attached to the Administration of the Krasnoyarsk air route.

From 04.06.1943 it was reorganized into an air transportation regiment.

Home station was Yakutsk airport.

Tasks:

— air ferrying aircraft crews transportation back to home stations of the regiments,

— transportation of the military personnel, passengers and cargo to all the airports of the route.

Captain Sergey T. Velichaev was the commander of air transportation squadron № 6.

Lieutenant colonel Vladimir A. Pushchinsky was the commander of the regiment from 15.06.1943.

Major Pavel P. Matveyev was the commander of the regiment from 09.1945.



С. Т. Величаев
S. T. Velichaev



В. А. Пущинский
V. A. Pushchinsky



П. П. Матвеев
P. P. Matveyev



Экипаж С-47 8-го ТАП
C-47 crew of transport aviation regiment № 8



Лётчики 8-го ТАП. Уэлькаль. 1943 г.
Flyers of the 8th transport aviation regiment. Welkal. 1943



Стоянка самолётов
8-го ТАП. Якутск. 1943 г.
Aircraft transport aviation
regiment parking apron.
Yakutsk. 1943

Командир корабля Н. Анурьев (слева) у своего С-47
Aircraft commander N. Anuriev (to the left) at his C-47 aircraft-side



Бортрадист Г. Т. Климацкий. Красноярск. Май 1943 г.
Aircraft radio operator G. T. Klimatsky. Krasnoyarsk. May. 1943





СПОРТ И КУЛЬТУРА SPORTS AND CULTURE

*Начальник политотдела трассы майор К. В. Орлов с супругой на футбольном матче. Якутск. 1943 г.
Head of the political department of the route, major K. V. Orlov with his wife at a football match. Yakutsk. 1943*



*В библиотеке. Якутск. 1943 г.
In the library. Yakutsk. 1943*





*Вечер танцев в клубе аэропорта Уэлькаль. Пляшут командир корабля Павел Журавлёв и метеоролог Надежда Малиновская.
Баянист – командир корабля Иван Васильев*
Dancing function in the Airport Welkal community center. Aircraft commander Pavel Zhuravlyov and meteorologist Nadezhda Malinovskaya are doing some folk-dancing. Aircraft commander Ivan Vasilyev is playing Russian button accordion



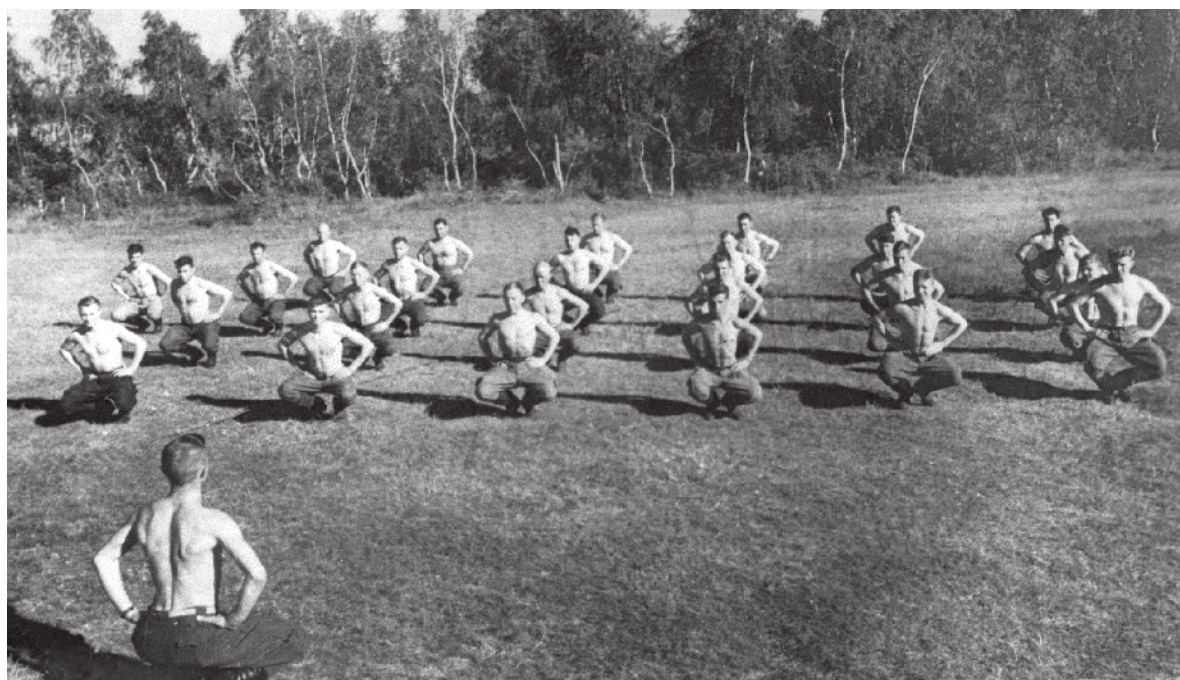
1-я летняя спартакиада трассы. Якутск. 20 августа 1945 г.
The 1st Summer Spartakiad (riginal "Olympics") of the air route. Yakutsk. August 20, 1945



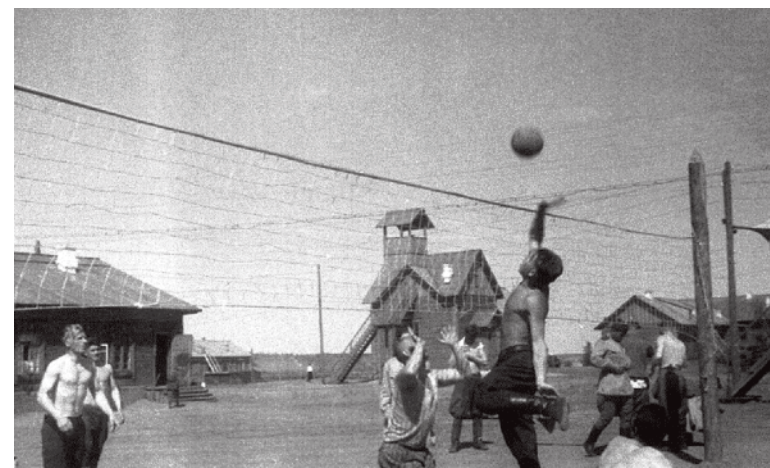
Редкие минуты отдыха на природе
Rare minutes of rest in the lap of Nature



Открытие спартакиады трассы. Якутск. 20 августа 1945 г.
The opening ceremony of the air route Spartakiad. Yakutsk.
August 20, 1945



Утренняя гимнастика
у берёзовой рощи. Якутск. 1944 г.
Morning exercises near a birch-tree grove. Yakutsk. 1944



Моменты спортивных соревнований
Moments of sport competitions

ГЛАВА 3.
CHAPTER 3.

АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРСКОЙ
ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ



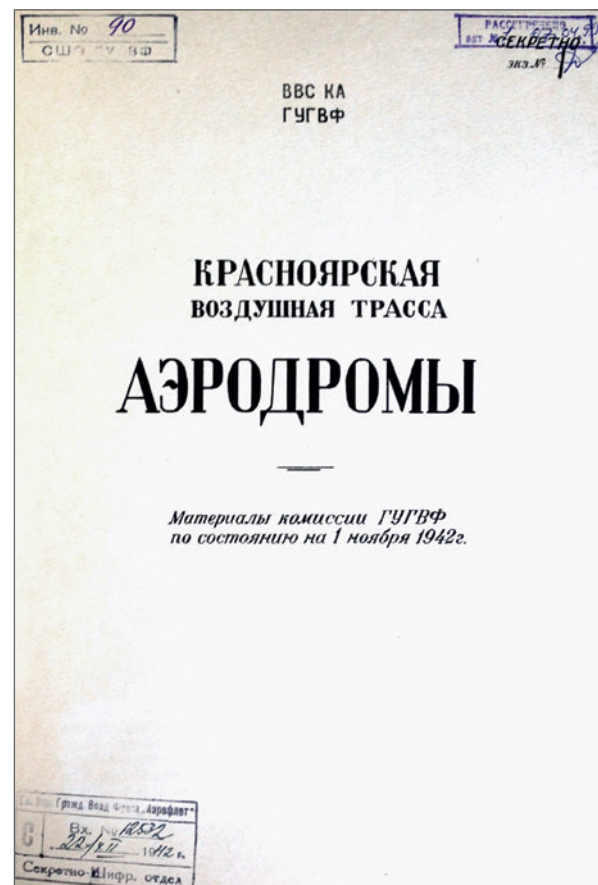
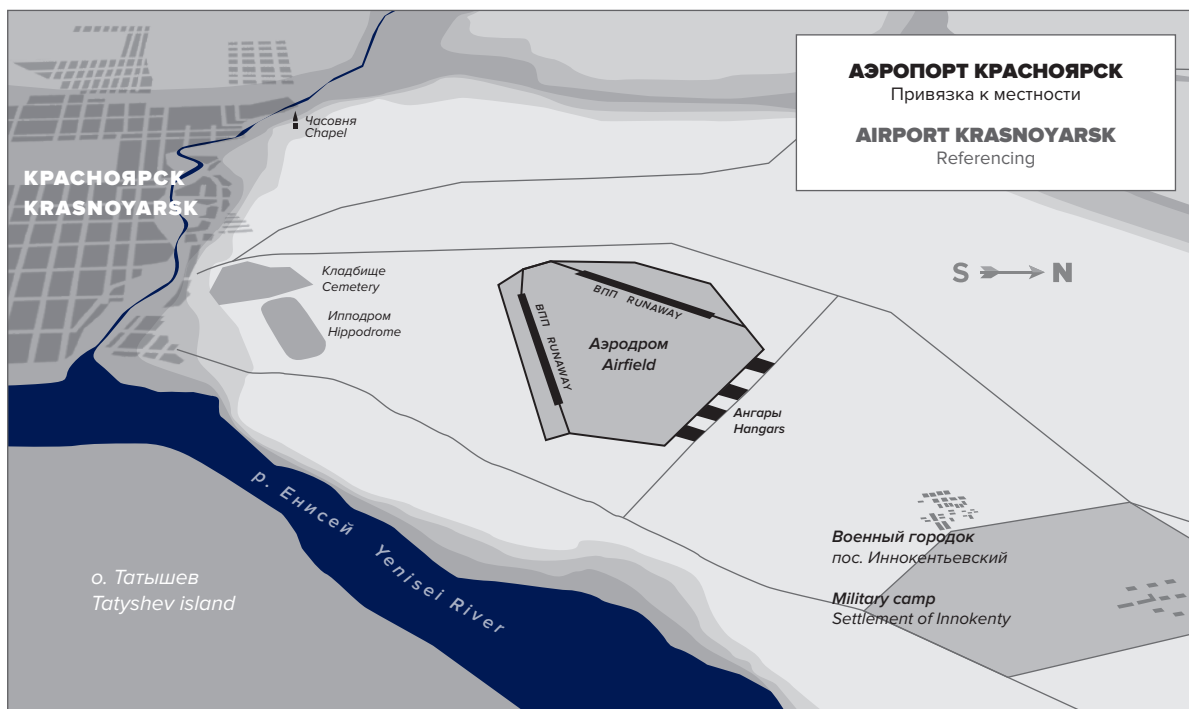
AIRPORTS OF KRASNOYARSK
AIR ROUTE

С 1942-го по 01.01.1945 г. на ВТКУ, кроме имеющихся аэропортов в Красноярске и Якутске, было построено 17 аэродромов: Нижне-Илимск, Киренск, Витим, Олекминск, Учур, Алдан, Теплый Ключ, Оймякон, Берелех, Зырянка, Сеймчан, Омолон, Марково, Танюер, Анадырь, Уэлькаль, Чаплино.

По состоянию на 23.07.1945 г. в стадии строительства находились еще 6 аэродромов: бухта Лаврентия, Пенжино, Кедон, Юдома, Токко и Сангар.

From 1942 till 01.01.1945, 17 aerodromes were built along the ARKW. They were: Nizhne-Ilimsk, Kirensk, Vitim, Olekminsk, Uchur, Aldan, Tyoply Klyuch, Oimyakon, Berelekh, Zyryanka, Seimchan, Omolon, Markovo, Tanyurer, Anadyr, Welkal, Chaplino.

As of 23.07.1945 6 more aerodromes were being built. They were: Gulf of Saint Lawrence airport, Penzhino, Kedon, Yudoma, Tokko and Sangar.





АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА* КРАСНОЯРСК

AIRPORT 1ST CLASS* KRASNOYARSK

Аэропорт Красноярск воздушной линии Москва — Владивосток. Расположен на северо-востоке, в 2,7 км от г. Красноярска (мост у устья реки Качи), на юго-западной окраине военного городка Иннокентьевский. Две бетонные ВПП 1200 x 1000 м, бетонные РД и якорные стоянки. 56°02'N, 92°55'E.

Начальник аэропорта с 11.1939 г. — лейтенант Серафим Федорович Иванов.
Начальник аэропорта с 10.1943 г. — подполковник Афанасий Елисеевич Пелипенко.

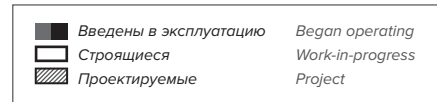
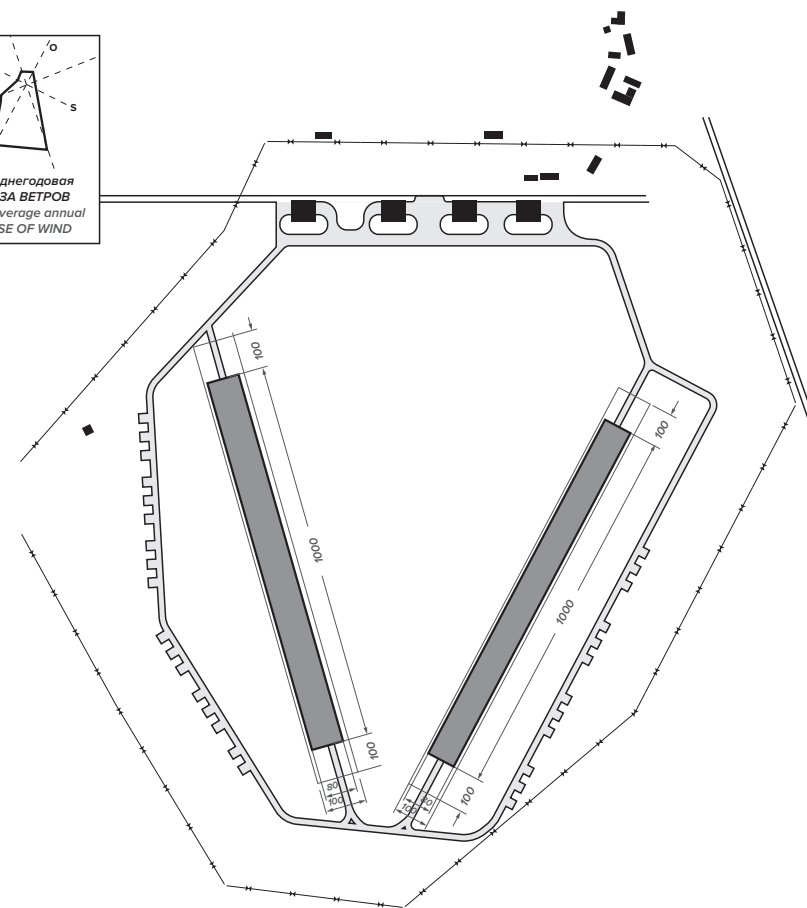
Krasnoyarsk Airport (class 1) of the airline Moscow — Vladivostok

It was situated 2.7 km to the North-East of the city of Krasnoyarsk, next to the south-western outskirts of the Innokentyevsky military settlement. There are two concrete runways of the size 1200 x 1000 m, concrete taxiways and anchor parking stands

Lieutenant Serafim F. Ivanov was the airport manager from 11.1939.

Lieutenant colonel Afanasiy E. Pelipenko was the airport manager from 10.1943.

СХЕМА АЭРОДРОМА КРАСНОЯРСК
CHART OF KRASNOYARSK AERODROME. NOVEMBER, 1943



Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission
The Main Directorate of Civil Air Fleet. 11/01/1942

* Классификация аэропортов * Airports classification

Класс аэропорта Class of the airport	Годовые объёмы перевозок (тыс. чел.) Annual traffic volumes (thousand people)	Годовая интенсивность движения самолетов (тыс. посадок) Annual traffic intensity of aircraft, (thousand landings)
1	7000 – 10000	70 – 87
2	4000 – 7000	45 – 70
3	2000 – 4000	36 – 57
4	500 – 2000	20 – 50
5	<500	<20



Лейтенант А. Г. Ковалёв у самолёта В-25
Lieutenant A. G. Kovalyov near his B-25 aircraft

Перелёт на Дальний Восток.
Аэродром Красноярск. Июнь 1946 г.
Flight to the Far East. Krasnoyarsk aerodrome.
June 1946



С. Ф. Иванов
S. F. Ivanov.



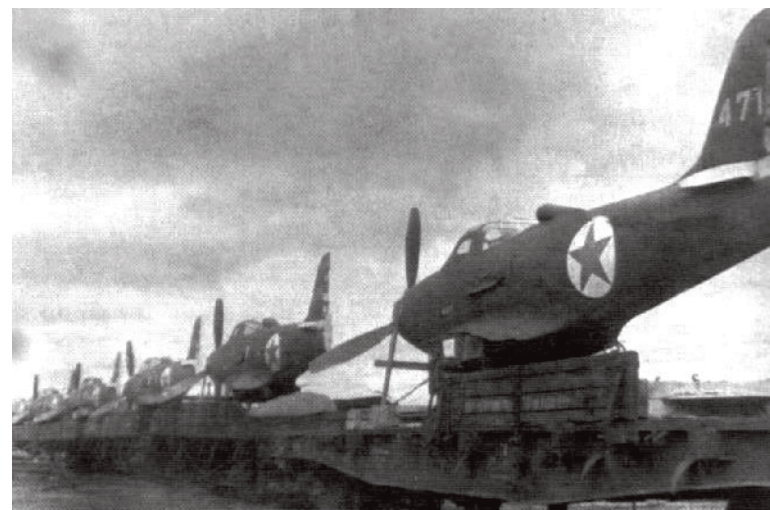
А. Е. Пелипенко
A. E. Pelipenko



Лётный состав эскадрильи 9-го ПАП у самолёта В-25.
Красноярск. 1945 г.
Squadron personnel of the 9th air ferrying regiment near B-25
aircraft. Krasnoyarsk. 1945



Лётчики на аэродроме Красноярск. 1943 г.
Flyers on Krasnoyarsk aerodrome. 1943.



Отправка самолётов P-39 железнодорожным
транспортом со станции Бугач. Красноярск. 1944 г.
Shipping P-39 aircraft by railroad from Bugach Station. Krasnoyarsk. 1944



Экипаж лейтенанта И. Р. Изофатова
у самолёта В-25. Красноярск. 1944 г.
Crew of lieutenant I.R. Izofatov near B-25 aircraft.
Krasnoyarsk. 1944.



АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА КИРЕНСК

AIRPORT 1ST CLASS КИРЕНСК

Аэропорт Киренск находится в 3,5 км к западу от г. Киренска, на правом берегу реки Лены, между селениями Балахна и Хабарово.

Принят в эксплуатацию 18.06.1942 г.
57°47'N, 108°07'E.

Начальник аэропорта с 06.1943 г. — майор Юрий Давыдович Беляйкин.

Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. —

подполковник Андрей Евлампиевич Подольский.

Начальник аэропорта с 10.11.1944 г. — майор Исай Леонидович Шмальц.

Kirensk Airport is located 3.5 km to the west of the city of Kirensk on the right bank of the Lena River between the villages of Balakhna and Khabarovo. 57°47'N, 108°07'E.

The head of the airport from 06.1943 – Major Yury D. Belyaykin.

Head of the airport on 01.10.1943 –

Lieutenant colonel Andrey E. Podolsky.

Head of the airport from 10.11.1944 – Major Isai L. Shmalts.



Ю. Д. Беляйкин
Yu. D. Belyaykin

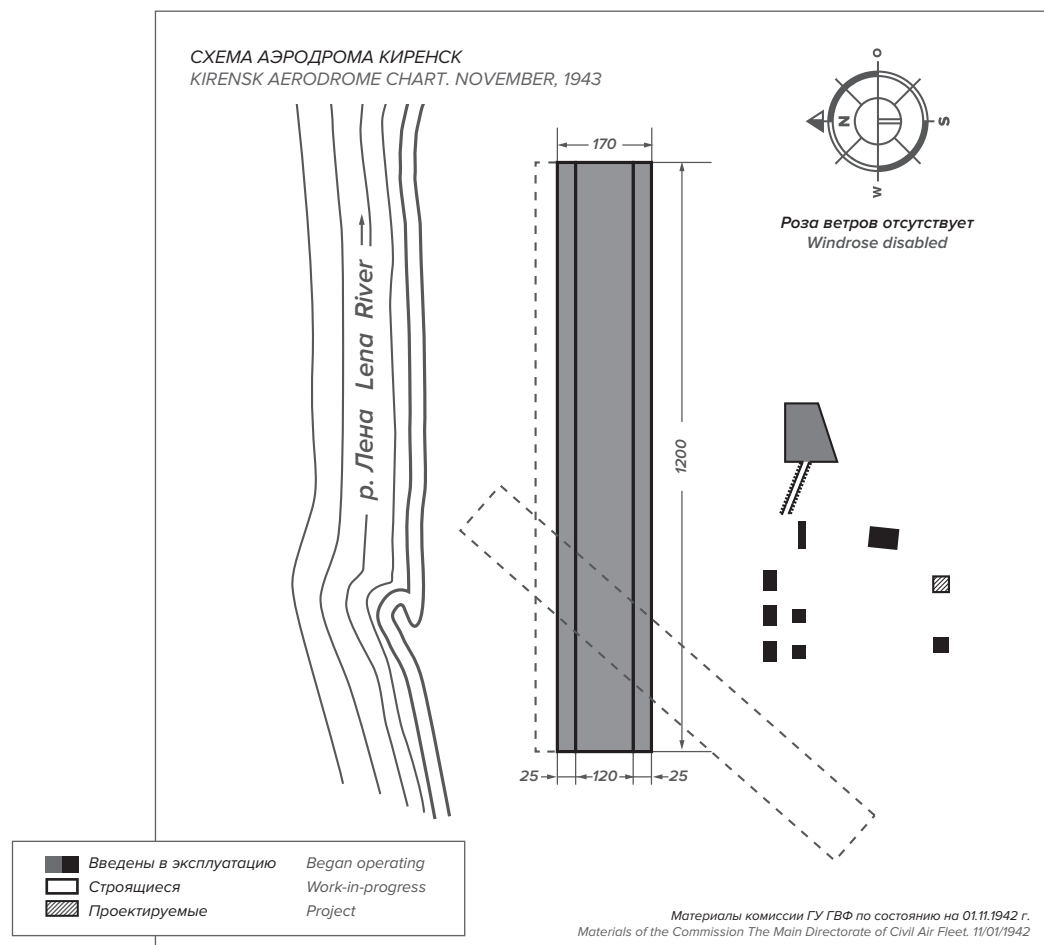


А. Е. Подольский
A. E. Podolsky



И. Л. Шмальц
I. L. Shmalts

СХЕМА АЭРОДРОМА КИРЕНСК
KIRENSK AERODROME CHART. NOVEMBER, 1943





Личный состав аэропорта Киренск. 1943 г.
Kirensk Airport personnel. 1943



Ангар. Аэропорт Киренск. 1943 г.
Hangar. Kirensk Airport. 1943



Авиаремонтные мастерские. Аэропорт Киренск. 1943 г.
Aircraft repair shop. Kirensk Airport. 1943



Аэропорт Киренск. Ноябрь 1943 г.
Construction area in Kirensk Airport. November, 1943



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА НИЖНЕИЛИМСК

AIRPORT 2ND CLASS NIZHNEILIMSK

Находится вблизи г. Нижнеилимска Иркутской области. Принят в эксплуатацию в ноябре 1943 г. Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. — старший техник-лейтенант Григорий Яковлевич Гайшин. Аэропорт затоплен при строительстве Усть-Илимской ГЭС в 1973 году.

It was situated not far from the town of Nizhneilimsk of the Irkutsk region. Accepted for operation in November, 1943. It was submerged during the construction of the Ust-Ilimsk power station in 1973. Senior lieutenant-technician Grigory Ya. Gaishin was the manager of the airport as of 01.10.1943.



Г. Я. Гайшин
G. Ya. Gaishin



Аэродром Нижнеилимск. Ноябрь 1943 г.
Nizhneilimsk aerodrome. November, 1943

Изучение матчасти самолёта P-63
Studying P-26 aircraft hardware



3.4



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ВИТИМ

AIRPORT 2ND CLASS VITIM

Находится на северной окраине п. Витим Мухтуйского района Якутской АССР, на левом берегу реки Лены, вблизи от места впадения реки Витим в реку Лену. Строительство аэродрома началось в июле 1942 г., вступил в строй в ноябре 1943 г. С 1 января 1944 г. передан в распоряжение УВТКУ.

59°27'N, 112°33'E

Начальник аэропорта с 11.09.1943 г. — майор Анатолий Антонович Ласкаржевский.

Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. — капитан Иван Парфирьевич Сметанников.

Начальник аэропорта на 01.01.1944 — П. М. Швецов.

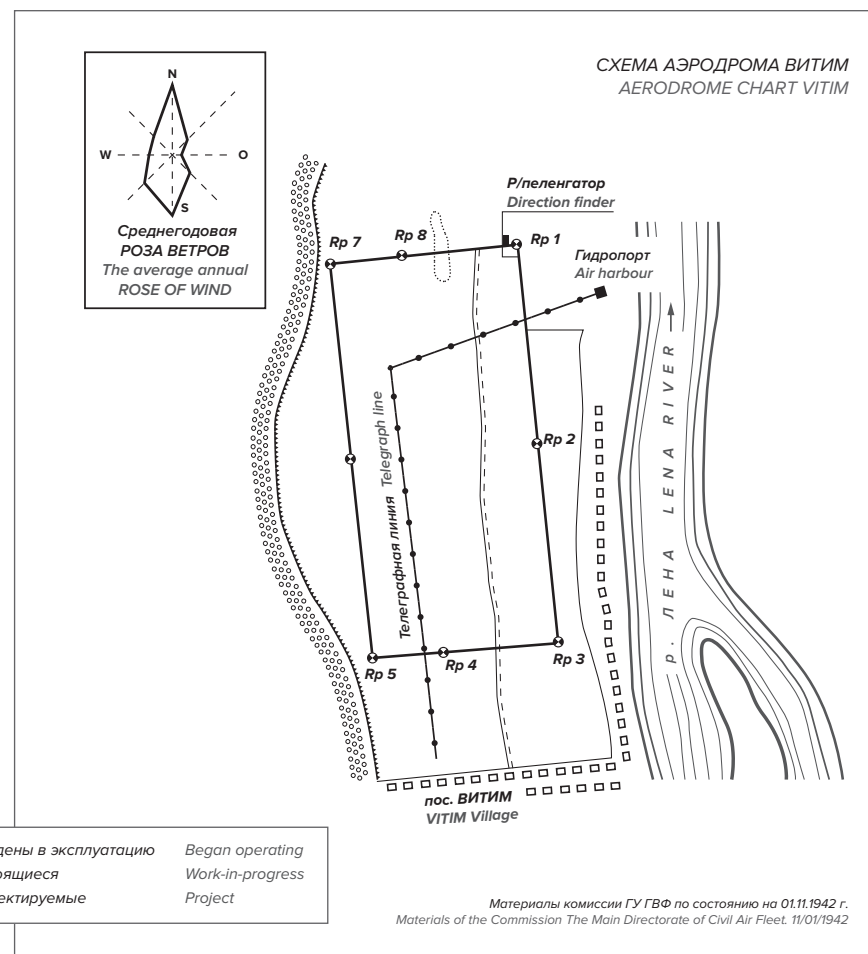
It was situated at the northern outskirts of Vitim settlement in the Mukhtuysky district of the Yakutskaya Autonomous Republic (USSR), on the left bank of the Lena river, not far from the place where the Vitim empties into the Lena river.

(The construction of the aerodrome began in July, 1942, in November, 1943 the airport was commissioned. Beginning with January 1, 1944 it was placed under the management of the UVTKU, – Administration of the air route Krasnoyarsk – Welkal).

Major Anatoly A. Laskarzhevsky was the airport manager from 11.09.1943.

Captain Ivan P. Smetannikov was the airport manager as of 01.10.1943.

P. M. Shvetsov was the airport manager as of 01.01.1944.



Панорама аэродрома Витим. Ноябрь 1943 г.
Vitim aerodrome panorama. November, 1943



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ОЛЁКМИНСК

AIRPORT 2ND CLASS OLEKMINSK

Находится в 4-х км к северо-востоку от г. Олёкминска ЯАССР, на левом берегу реки Лены.

Принят в эксплуатацию 29 октября 1942 г.

60°24'N, 120°25'E

Начальник аэропорта с 06.1943 г. — майор Николай Иванович Глызов.

Начальник аэропорта с 13.08.1945 г. — майор Иван Денисович Харин.

Olyokmink Airport (class 2) was situated 4 km to the North-East of the town of Olyokmink (YaASSR), on the left bank of the Lena river. It was commissioned on October 29, 1942.

Major Nikolay I. Glyzov was the manager of the airport from 06.1943.

Major Ivan D. Kharin was the manager of the airport from 13.08.1945.



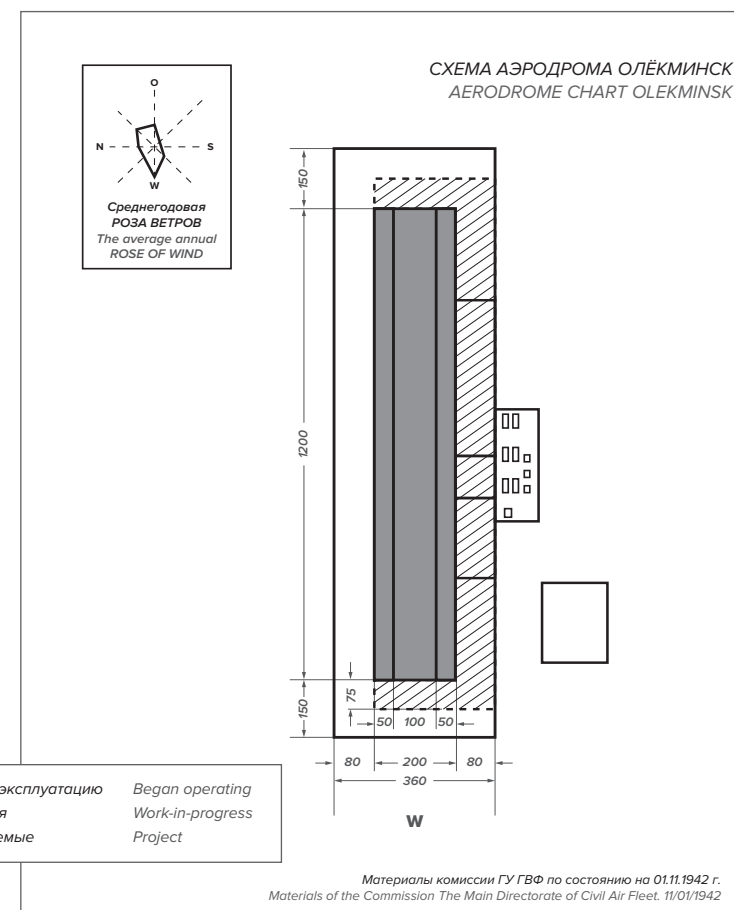
Взлёт бомбардировщика А-20
A-20 bomber taking off



Н. И. Глызов
N. I. Glyzov



И. Д. Харин
I. D. Kharin





Здание аэровокзала. Аэропорт Олёкминск. Ноябрь 1943 г.
Air terminal building. Olyokminsk Airport. November, 1943



У самолёта АТ-6: старший техник-лейтенант И. М. Шаулов,
сын начальника аэропорта, техник-лейтенант В. Т. Вьюкин,
начальник аэропорта майор И. Д. Харин,
техник-лейтенант И. П. Зуев. Аэропорт Олёкминск. 1945 г.
Near AT-6 aircraft: senior lieutenant-technician I. M. Shaulov, Airport manager's
son, lieutenant-technician V. T. Vyukin, Airport manager, major I. D. Kharin,
lieutenant-technician I. P. Zuev. Olyokminsk Airport. 1945

Аэрофотосъёмка аэродрома Олёкминск. Ноябрь 1943 г.
Air-photography survey, Olyokminsk aerodrome. November, 1943



АЭРОПОРТ 3-ГО КЛАССА ТОККО

AIRPORT 3RD CLASS TOKKO

Строительство аэродрома завершено в 1944 году. Построена уникальная по конструкции взлётно-посадочная полоса 20 x 400 м из лиственничных брёвен. Лиственничные чурки, длиной больше метра, ставились вертикально и засыпались мелким речным галечником. Галечник армировался металлической сеткой, придававшей дополнительную прочность всей конструкции, и плотно утрамбовывался. ВПП аэродрома Большое Токко по сей день может принимать самолёты Ан-2 и вертолёты. Геологи в 1980-е успешно садили на ней самолёты Як-40.

59°58'41"N, 119°51'3"E.

Начальник аэропорта с 11.1945 г. — Евгений Григорьевич Басаргин.

The construction of the aerodrome was completed in 1944. The runway (size 20 x 400 m) was of unique design: it was made of larch tree logs. One meter long logs were stacked vertically and pebbled with small size river pebble, then the pebble was reinforced with steel net and the surface was rammed to provide additional solidity.

The runway of the aerodrome up to now can accommodate An-2 airplanes and helicopters. In the 1980-s Yak-40 planes successfully landed there for the needs of geologists.

Yevgeny G. Basargin was the manager of the airport from 11.1945.



Вручение Красного знамени «Победителю социалистического соревнования строительных участков ГВФ» бригаде строителей аэродрома Токко. Май 1945 г.

Ceremony of Red Banner presentation to "The Winner of Socialist Competition" a team of builders constructing Tokko aerodrome. May, 1945



*Выезд на изыскания аэродрома в тайгу
Departure for survey work to build an aerodrome
in the taiga*



*Расчистка временной полосы
на озере Токко
Clearing up an area on Lake Tokko
to build a temporary runway*



*На изысканиях аэродрома
Survey work for building an aerodrome*



*Очистка полосы от снега
Clearing snow from runway*



*Высадка экспедиции на самолёте Р-6
Grounding an expedition delivered by R-6 aircraft*



АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА ЯКУТСК

AIRPORT 1ST CLASS YAKUTSK

Аэропорт Якутск находится в 6 км к северу от г. Якутска, между селениями Даркилах и Большая Марха, у автогужевой дороги из Якутска на Б. Марху.

Грунтовая ВПП.
62°05'N, 129°45'E.

Начальник аэропорта с 06.1943 г. — капитан Михаил Егорович Шаповалов.

Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. — полковник Василий Иванович Иванов.

Начальник аэропорта с 23.03.1944 г. — инженер-капитан Всеволод Иванович Попов.

The airport was situated 6 km to the North of the town of Yakutsk, between the villages Darkilakh and Bolshaya Markha, close to the road from Yakutsk to B. Markha. The runway was unpaved.

Captain Mikhail E. Shapovalov was the airport manager from 06.1943.

Colonel Vasiliy I. Ivanov was the airport manager as of 01.10.1943.

Captain-engineer Vsevolod I. Popov was the airport manager from 23.03.1944.

*Панорама служебных зданий аэропорта Якутск. Ноябрь 1943 г.
Yakutsk Airport premises panorama. November, 1943*



*М. Е. Шаповалов
M. E. Shapovalov*

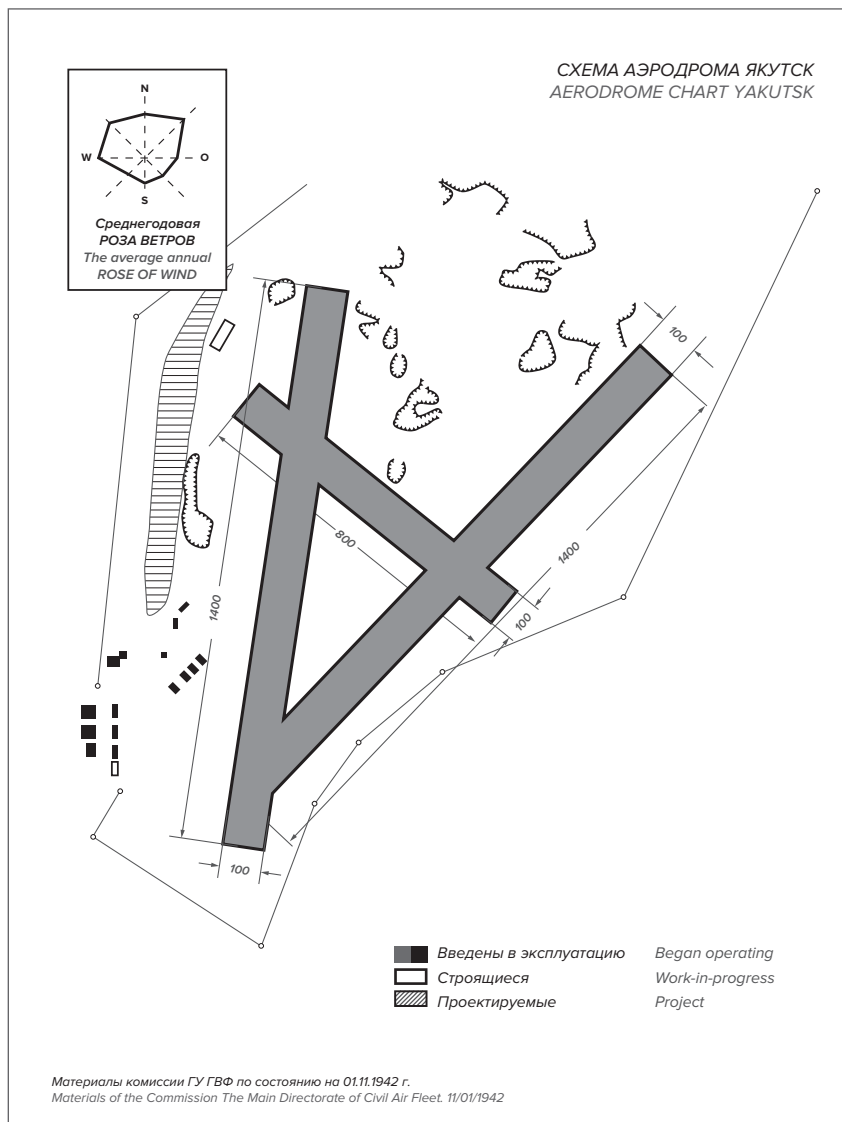


*В. И. Иванов
V.I. Ivanov*

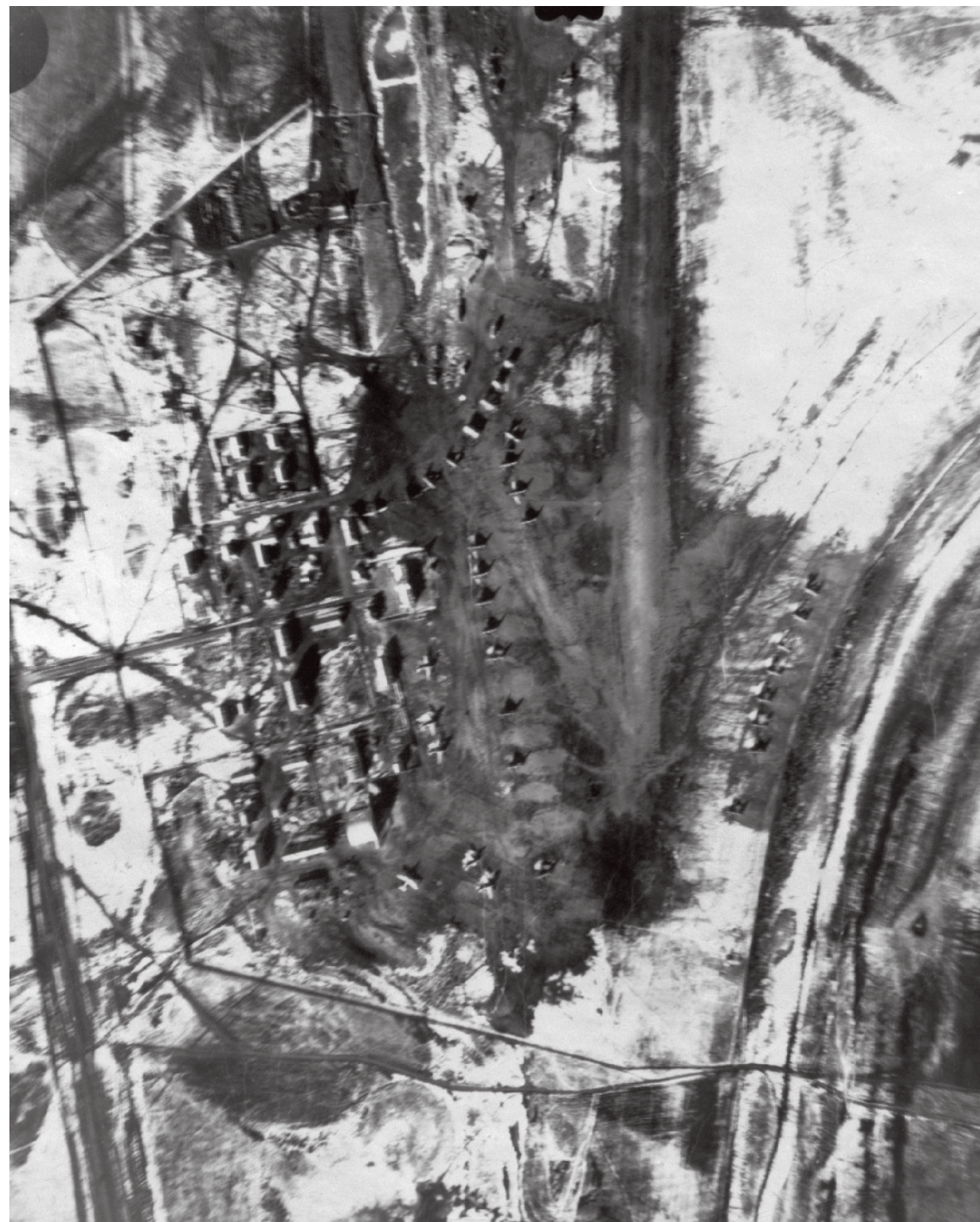


*В. И. Попов
V. I. Popov*





Аэрофотосъёмка. Аэропорт Якутск. Ноябрь 1943 г.
Yakutsk Airport air-photography. November, 1943





Авиатехник за регулировкой мотора
Aircraft maintenance technician tuning an engine



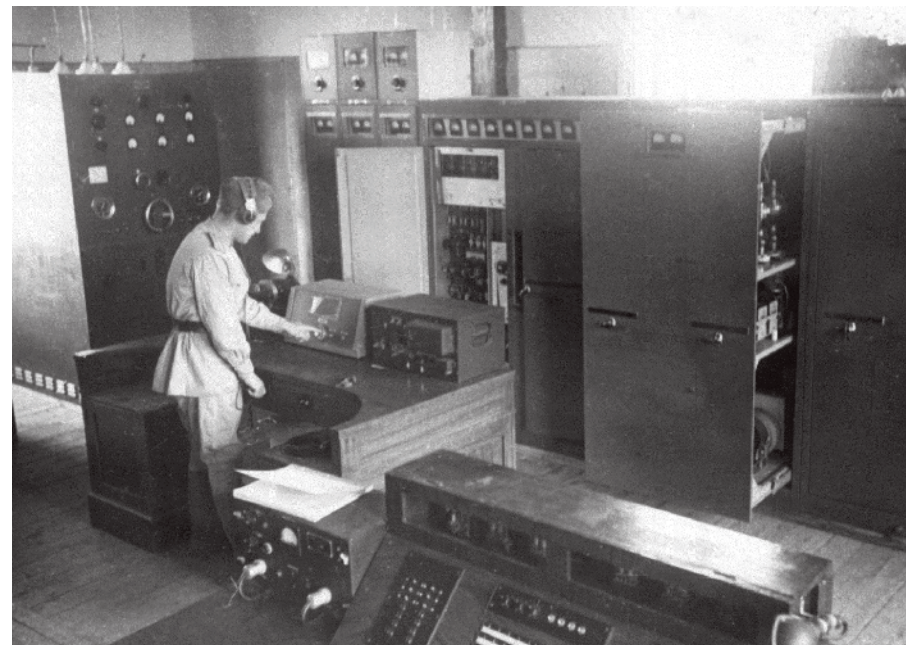
В операционном зале передающего радицентра. Якутск
In the operating room of the radio transmission center. Yakutsk



Информация
о погоде перед
вылетом из Якутска
Weather forecast before
taking off from Yakutsk



Подсобное хозяйство трассы. Якутск
Subsidiary farming household of the air route. Yakutsk



Передающий радиоцентр. Якутск
Radio transmission center. Yakutsk



В столовой аэропорта Якутск
In the canteen of Yakutsk Airport

3.8.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА УСТЬ-МАЯ

AIRPORT 2ND CLASS UST-MAYA

Аэропорт находится в 5 км к юго-западу от райцентра Усть-Мая ЯАССР, на левом берегу реки Алдан, возле селения Петропавловское.

В октябре 1942 г. Совнарком Якутской АССР принял постановление о строительстве сухопутного аэродрома в Усть-Мае, но проектно-изыскательские работы по его строительству начались только в сентябре 1945 г. 60°21'29"N, 134°26'14"E.

It is situated 5 km to the South-West of the district center of Ust-Maya (YaASSR), on the left bank of the Aldan river not far from the village of Petropavlovskoye.

In October 1942 the Soviet of People's Commissars of the Yakutskaya ASSR adopted the resolution about the construction of a land airfield in Ust-Maya, but survey and design work for its construction began only in September 1945.

3.9.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА УЧУР (ЧАГДА)

AIRPORT 2ND CLASS UCHUR (CHAGDA)

Находится вблизи пос. Чагда, в Алданском районе Якутской АССР, на правом берегу р. Алдан, близ впадения в неё р. Учур. Начато строительство 10 февраля 1943 г. в пос. Чагда. 58°45'28"N, 130°36'30"E.

Начальник аэропорта с 01.03.1945 г. — техник-лейтенант Иван Варфоломеевич Бревнов.

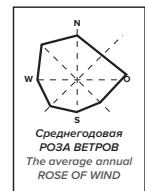
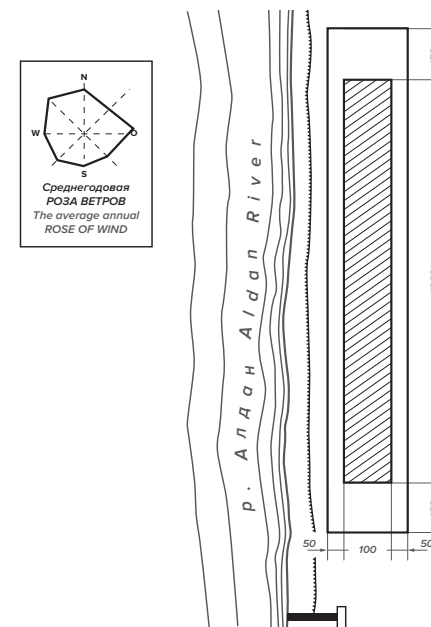
It is situated not far from the settlement of Chagda (the Aldan district of the Yakutskaya ASSR) on the right bank of the Aldan river, close to the place where the Uchur river empties into it. The construction began in the settlement of Chagda on February 10, 1943.

Lieutenant-technician Ivan V. Brevnov was the airport manager from 01.03.1945.



Начальник аэропорта Усть-Мая с 12.11.1943 по 07.10.1946
Иван Денисович Павлюченко
I. D. Pavluchenko was the airport of Ust-Maya manager from 12.11.1943 to 07.10.1946

СХЕМА АЭРОДРОМА УСТЬ-МАЯ
UST-MAYA AERODROME CHART



	Введены в эксплуатацию	Began operating
	Строящиеся	Work-in-progress
	Проектируемые	Project

Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission The Main Directorate of Civil Air Fleet, 11/01/1942



3.10.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА БЕРЕЛЕХ

AIRPORT 2ND CLASS BERELEKH

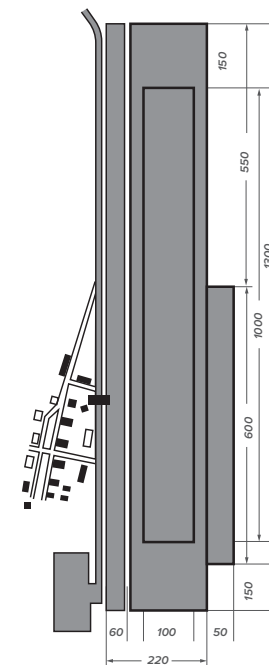
Аэропорт находится в 1,5 км к юго-западу от совхоза Сусуман «Дальстрой», на территории Средне-Канского района Хабаровского края.

Начальник аэропорта с 10.08.1942 г. — воентехник 1 ранга Юрий Антонович Петров.

It was situated 1.5 km to the South-West of the Susuman sovkhos (collective farm) belonging to Dalstroy settlement. The settlement was on the territory of the Sredne-Kansky district of the Khabarovsk region.

Military technician of the first rank Yury A. Petrov was the manager of the airport from 10.08.1942.

СХЕМА АЭРОДРОМА БЕРЕЛЕХ
BERELEKH AERODROME CHART



	Введены в эксплуатацию	Began operating
	Строящиеся	Work-in-progress
	Проектируемые	Project

Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission The Main Directorate of Civil Air Fleet. 11/01/1942



Ю. А. Петров
Yu. A. Petrov



Служебные здания. Аэропорт Берелех. Ноябрь 1943 г.
Berelekh Airport premises. November, 1943



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ОЙМЯКОН

AIRPORT 2ND CLASS OIMYAKON

Находится в 1,5 км к югу от п. Борогон ЯАССР и в 700 м к юго-западу от автодороги Магадан — Алдан. Строился с 11.08.1942 по 28.09.1942 г. 63°16'N, 143°09'E.

Начальник аэропорта с 02.08.1943 г. — старший лейтенант Михаил Сергеевич Воробьев. Начальник аэропорта с 15.06.1944 г. — майор Даниил Петрович Рожанец.

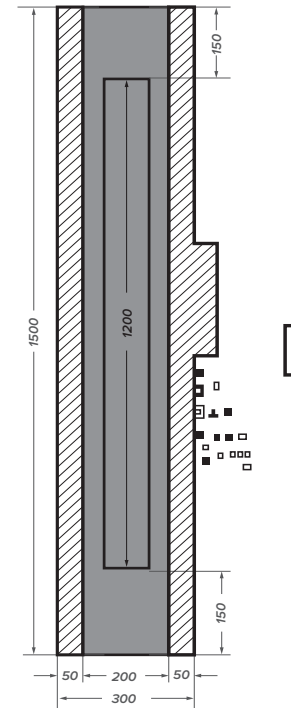
It was situated 1.5 km to the South of the settlement of Borogon (YaASSR) and 700m to the South-West of the motorway Magadan – Aldan. It was being built from 11.08.1942 till 28.09.1942.

Senior lieutenant Mikhail S. Vorobyov was the airport manager from 02.08.1943. Major Daniil P. Rozhanets was the airport manager from 15.06.1944.



Д. П. Рожанец
D. P. Rozhanets

СХЕМА АЭРОДРОМА ОЙМЯКОН
OIMYAKON AERODROME CHART



- | | | |
|--|------------------------|------------------|
| | Введены в эксплуатацию | Began operating |
| | Строящиеся | Work-in-progress |
| | Проектируемые | Project |

Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission The Main Directorate of Civil Air Fleet. 11/01/1942



3.12.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ТЁПЛЫЙ КЛЮЧ (ХАНДЫГА)

AIRPORT 2ND CLASS TYOPLY KLYUCH (KHANDYGA)

Находится в 1,5 км к юго-востоку от пос. Хандыга, в 1 км к северо-востоку от реки Алдан, вдоль автодороги, идущей к магистрали Якутск — Магадан. Постановлением ГКО от 11 июня 1943 г. «Дальстрою» поручалось строительство аэродрома в Тёплом Ключе (Хандыга). Вступил в строй в ноябре 1943 г. 62°38'N, 135°34'E.

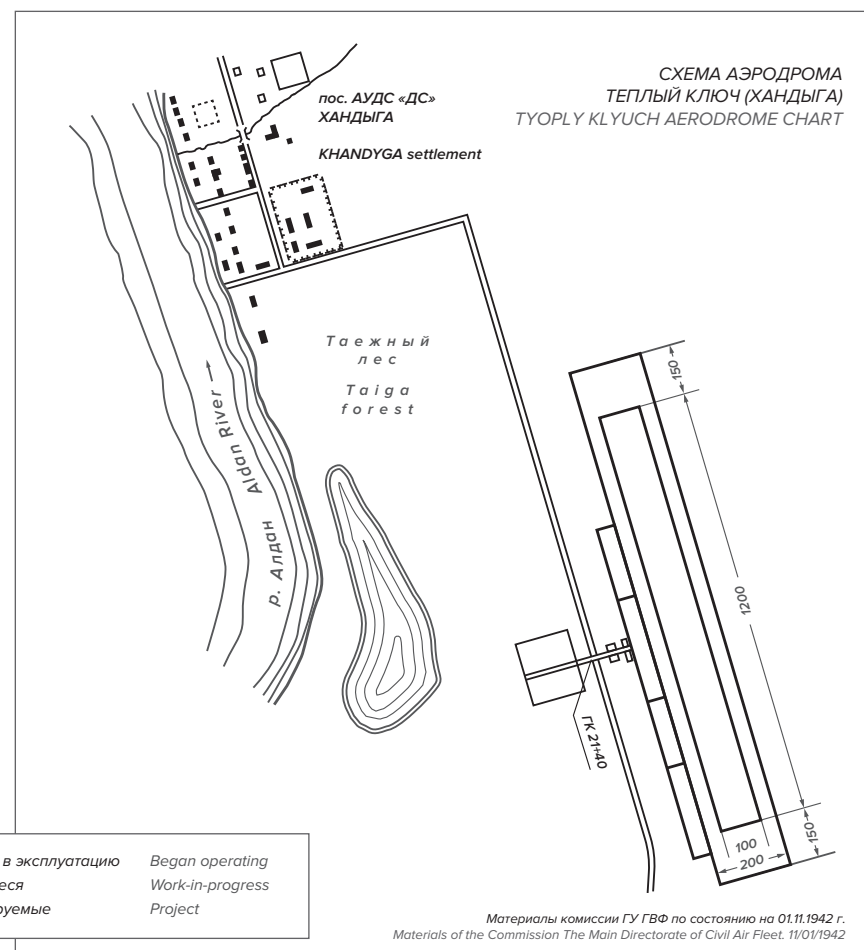
Начальник аэропорта с 11.06.1943 г. — Д. Ф. Хорьков.
Начальник аэропорта с 13.08.1943 г. — майор Григорий Федорович Храмов.
Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. — старший техник-лейтенант Василий Григорьевич Одинец.
Начальник аэропорта на 14.08.1945 г. — майор Никифор Иванович Мовчан.

It was situated 1.5 km to the South-East of the settlement of Khandyga and 1 km to the North-East of the Aldan river, on the road connecting Aldan and Magadan. According to the resolution of GKO (State Committee for Defense) of June 11, 1943 the aerodrome was to be built by Dalstroy state company in the vicinity of Tyoply Klyuch (Khandyga). The airport was commissioned in November 1943.

D.F. Khorkov was the airport manager from 11.06.1943. Major Grigory F. Khramtsov was the airport manager from 13.08.1943. Senior lieutenant-technician Vasily G. Odinets was the airport manager from 1.10.1943. Major Nikifor I. Movchan was the airport manager as of 14.08.1945.



Н. И. Мовчан
N. I. Movchan





АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА СЕЙМЧАН

AIRPORT 1ST CLASS SEIMCHAN

Находится в 2 км к юго-востоку от посёлка ЮЗ ГПУ «Дальстро́я», на правом берегу реки Сеймчан, недалеко от места впадения реки Сеймчан в реку Колыму (Средне-Канский район Хабаровского края).

Принят в эксплуатацию в июне 1942 г.

62°56'N, 152°26'E.

Начальник аэропорта с 06.1943 г. — майор Александр Прокофьевич Смертин.

Начальник аэропорта с 09.1943 г. — полковник Семён Васильевич Скоробогатов.

It was situated 2 km to the South-East of the settlement of Yugo-Zapadny which belonged to Dalstroy company controlled by GPU. The settlement was located on the right bank of the Seimchan river, not far from the place where this river empties into the Kolyma river (Sredne-Kansky district, Khabarovsky Territory). The airport was commissioned in June, 1942.

Major Aleksandr P. Smertin was the manager of the airport from 06.1943.

Colonel Semen V. Skorobogatov was the manager of the airport from 09.1943.



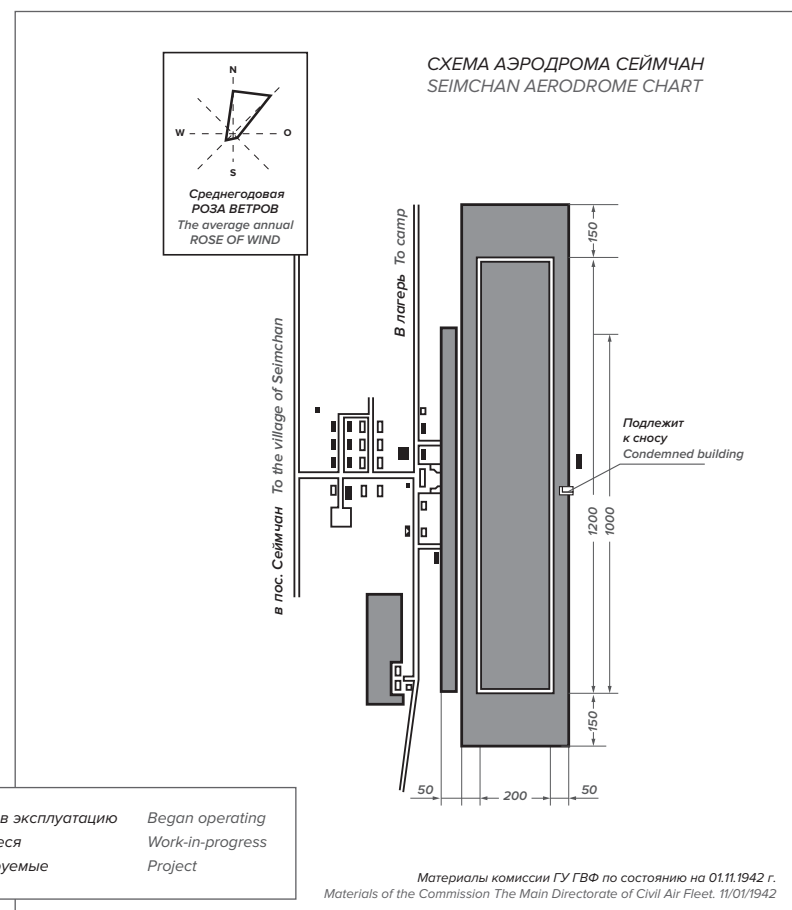
А. П. Смертин
A. P. Smertin



С. Н. Скоробогатов
S. N. Skorobogatov

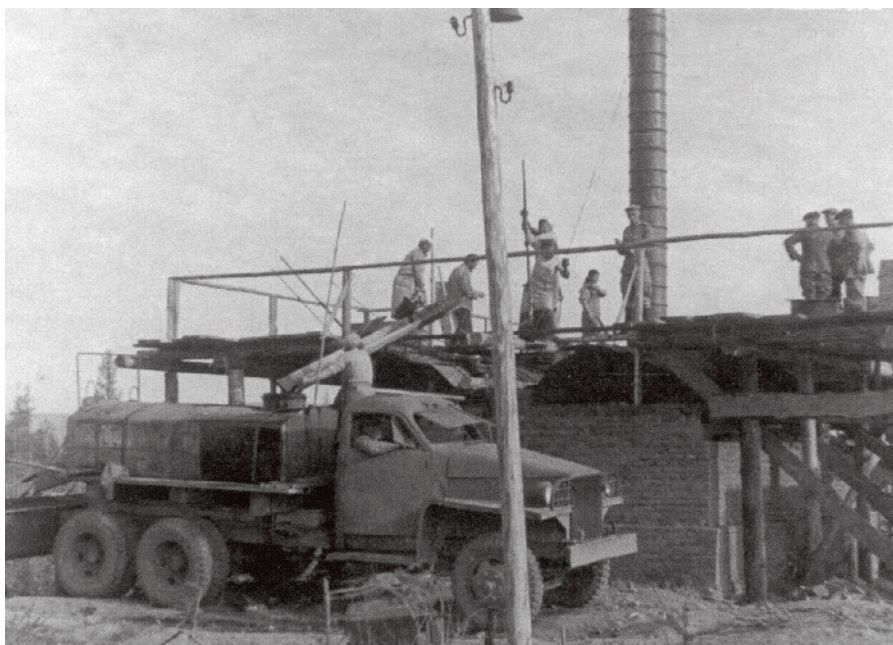


Аэровокзал Сеймчан. Ноябрь 1943 г.
Air terminal building. Seimchan Airport. November, 1943





*Аэропорт Сеймчан. Ноябрь 1943 г.
Seimchan aerodrome raporata. 1944*



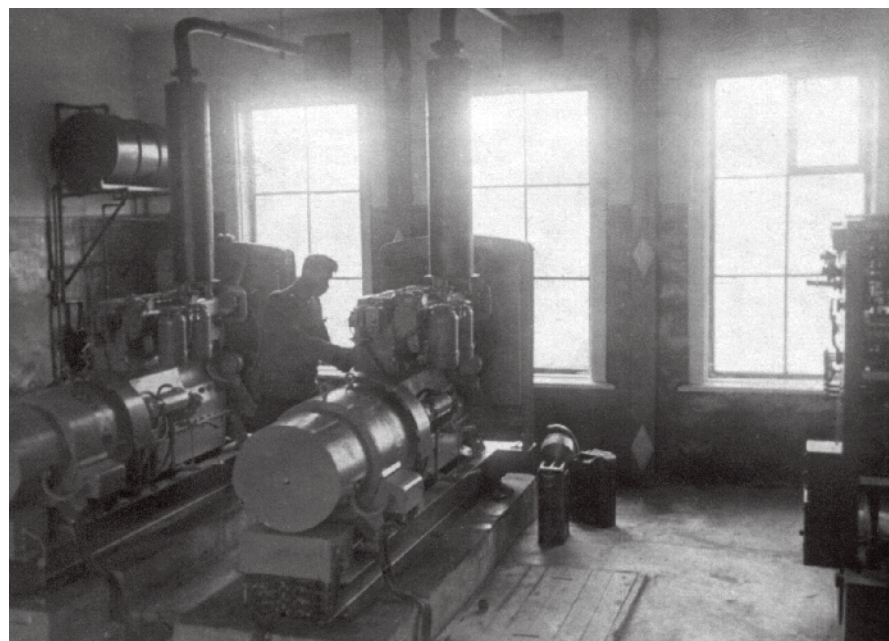
Строительные работы. Битумоварочная печь
Caption of photo



Строительство ангара
Hangar construction



Панорама аэродрома
Aerodrome panorama



Агрегатный зал радицентра
Aggregatory room of the radio center



*Вестибюль столовой в гостинице лётного состава
Canteen entrance hall in the air personnel hotel*



*Гостиница лётного состава
Air personnel hotel*



*Столовая
Canteen*



*Спальня в гостинице лётного состава
Bedroom in the air personnel hotel*



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ОМОЛОН

AIRPORT 2ST CLASS OMOLON

Расположен на правом берегу реки Омолон, в Билибинском районе Чукотского автономного округа, на границе округа с Магаданской областью.

Постановлением ГКО от 11 июня 1943 г. «Дальстрою» поручалось строительство аэродрома в Омолоне (Кегали). Принят в эксплуатацию 11 сентября 1943 г. 65°14'N, 160°32'E.

Начальник аэропорта с 03.1944 г. — майор Николай Зиновьевич Винокуров.

It was situated on the right bank of the Omolon river in the Bilibinsky District of the Chukotsky Autonomous Region, on the borderline with the Magadan Region.

By the resolution of the GKO (State Committee for Defense) of June 11, 1943, Dalstroy company was obliged to build the aerodrome in Omolon (Kegaly). It was commissioned on September 11, 1943.

Major Nikolay Z. Vinokurov was the manager of the airport from March, 1944.



*Начало строительства аэродрома Омолон. Временное здание столовой. 1943 г.
The beginning of the Omolon aerodrome construction. Canteen temporary building. 1943*



*Временное здание радиостанции. 1943 г.
Radio station temporary building. 1943*





*Участок застройки
Construction site*



*Аэровокзал
Air terminal building*



*Начальник
строительства
Я. И. Бондаренко
Construction
manager
Ya. I. Bondarenko*



*Радиоцентр
Radio center*



*Гараж
Garage*



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ЗЫРЯНКА

AIRPORT 2ST CLASS ZYRYANKA

Находится в 1 км к северу от пос. Н. Зырянка, на левом берегу реки Колыма, Средне-Колымского района ЯАССР.

Осенью 1941 г. на окраине пос. Зырянка приступили к подготовке ВПП на косе левого берега Колымы. Эта полоса действует и поныне.

65°42'N, 150°46'E.

Начальник аэропорта с 12.1942 г. — инженер-капитан Всеволод Иванович Попов.
Начальник аэропорта на 14.08.1945 г. — воентехник 1 ранга Пётр Андреевич Позняк.

It was situated 1km to the North of the settlement of N. Zyryanka on the left bank of the Kolyma river in Sredne-Kolymsky district of the YaASSR. In autumn, in the outskirts of Zyryanka settlement the construction of a runway was started on the left bank spit of the Kolyma. This runway functions up to now.

Captain-engineer Vsevolod I. Popov was the manager of the airport from 12.1942.

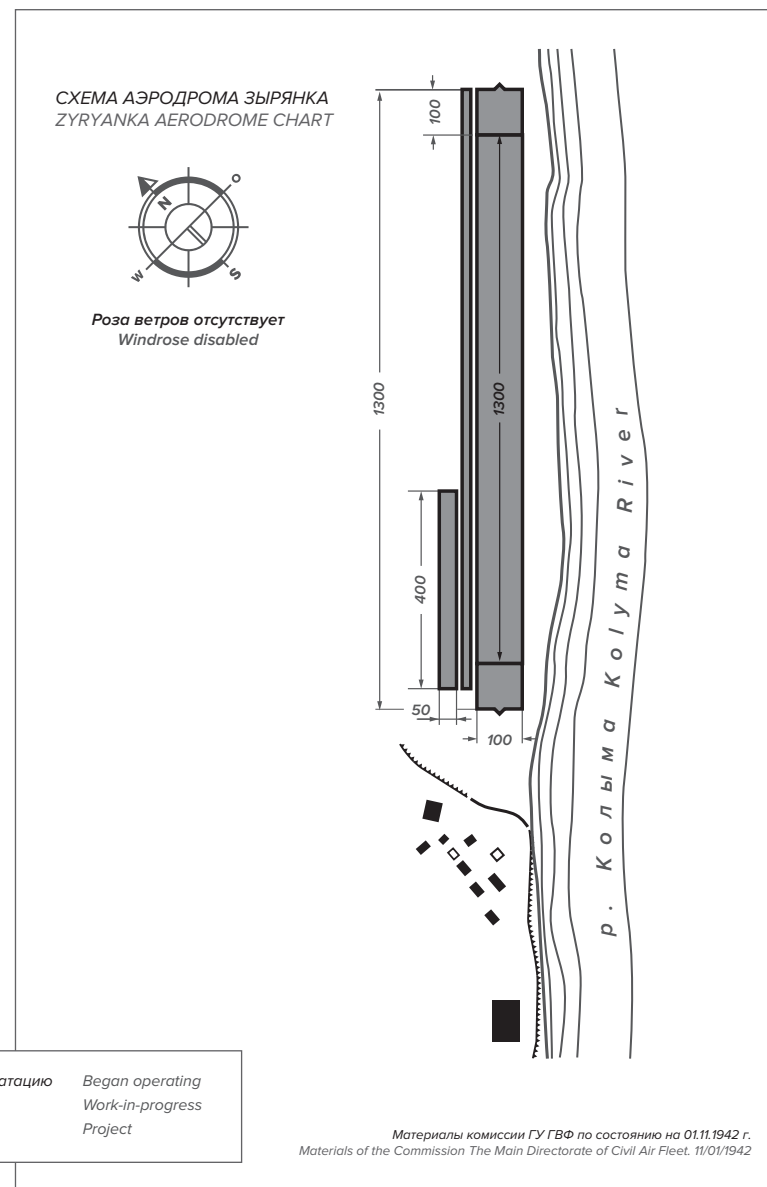
Military technician of the 1st rank Pyotr A. Poznyak was the airport manager as of 14.08.1945.



В. И. Попов
V. I. Popov



П. А. Позняк
P. A. Poznyak

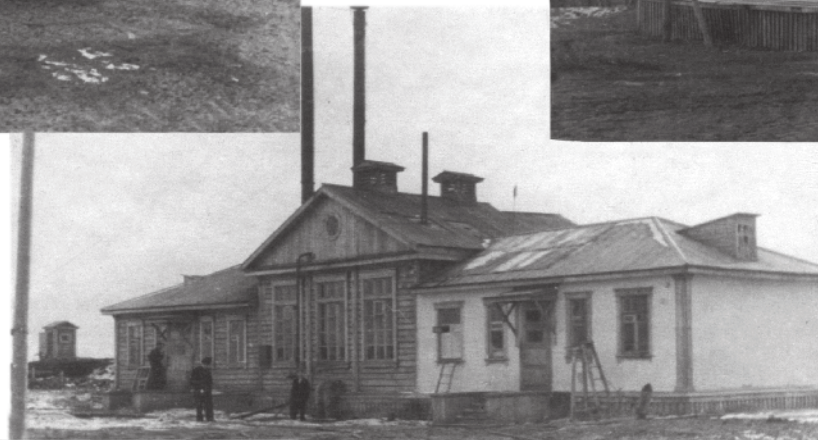




Участок застройки
Construction site



Служебное здание
Premises



Котельная
Boiler facility



Склад и гараж
Warehouse and garage



Начальник аэропорта старший лейтенант П. А. Позняк
Airport manager, senior lieutenant P. A. Poznyak



АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА МАРКОВО

AIRPORT 1ST CLASS MARKOVO

Находится в 500 м к юго-востоку от райцентра Марково Чукотского национального округа, между протоками 1-я и 2-я Куйла реки Анадырь.

Временная ВПП сдана 20.10.1942, основная ВПП — в 1943 г.

64°40'N, 170°25'E.

Начальник аэропорта с 06.1943 г. —

воентехник 2 ранга Григорий Яковлевич Гайшин.

Начальник аэропорта с 09.1943 г. —

майор Александр Прокофьевич Смертин.

Начальник аэропорта с 15.06.1944 г. —

капитан Михаил Сергеевич Воробьев.

It was situated 500m to the South-East of Markovo, the district center of the Chukotsky National District, between the 1st Kuyla and the 2d Kuyla - two distributaries of the Anadyr river. A temporary runway was put into operation on 20.10.1942, a permanent one was commissioned in 1943.

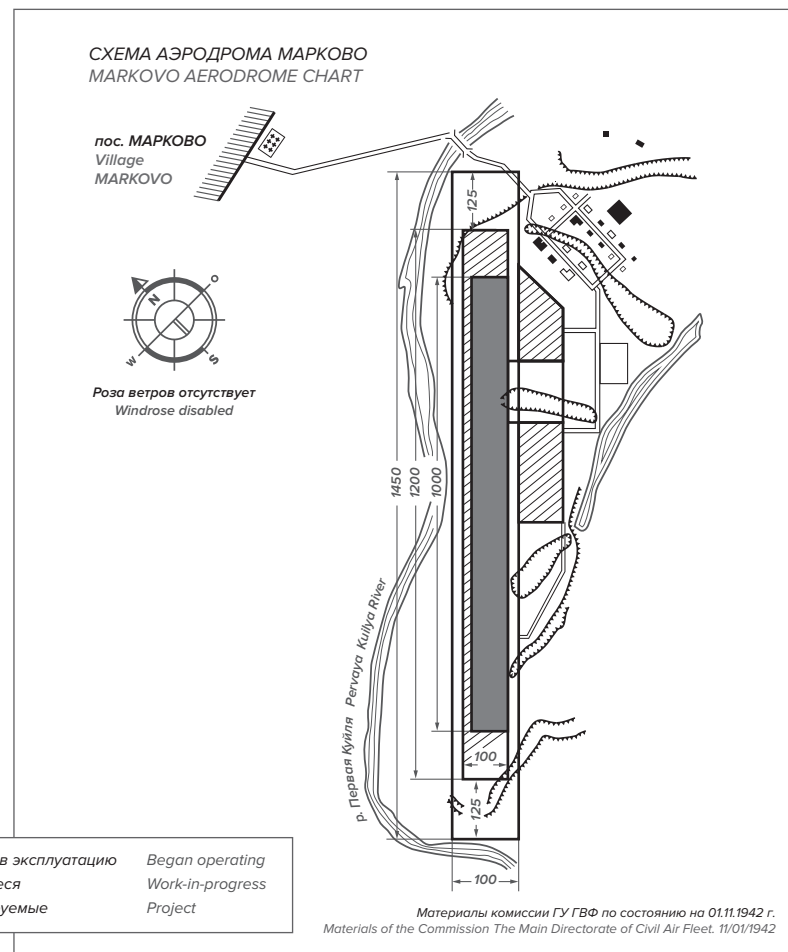
Military technician of the 2d rank Grigory Ya. Gaishin was the airport manager from 06.1943

Major Aleksandr P. Smertin was the airport manager from 09.1943.

Captain Mikhail S. Vorobyov was the airport manager from 15.06.1944.



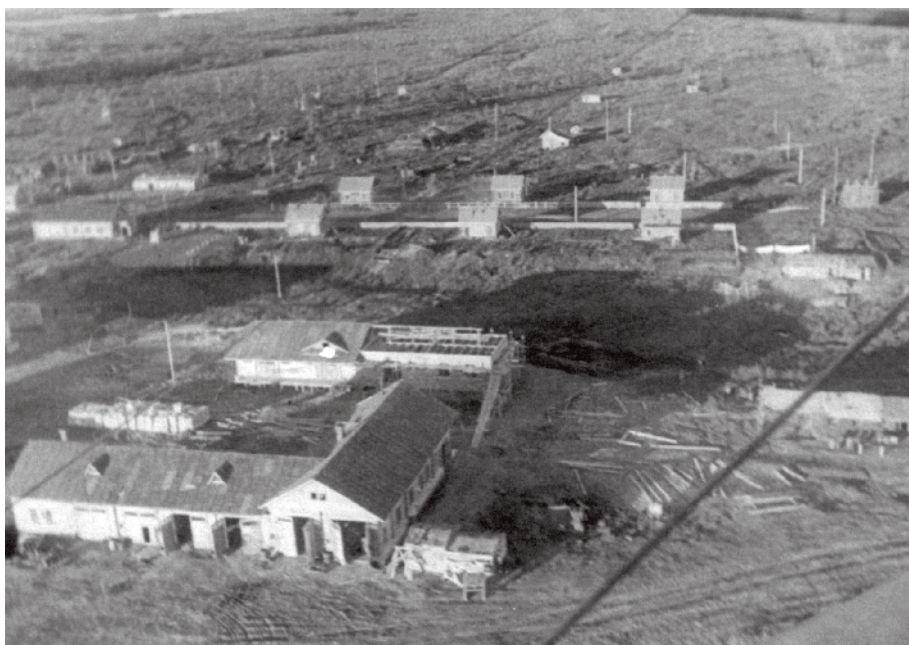
М. С. Воробьев
M. S. Vorobyov



Укладка металлической ВПП
Laying metal slabs to construct runway



Баня
Russian banya (bathhouse)



Общий вид участка застройки
General layout of the construction site.



Улица в п. Марково
A street in Markovo settlement



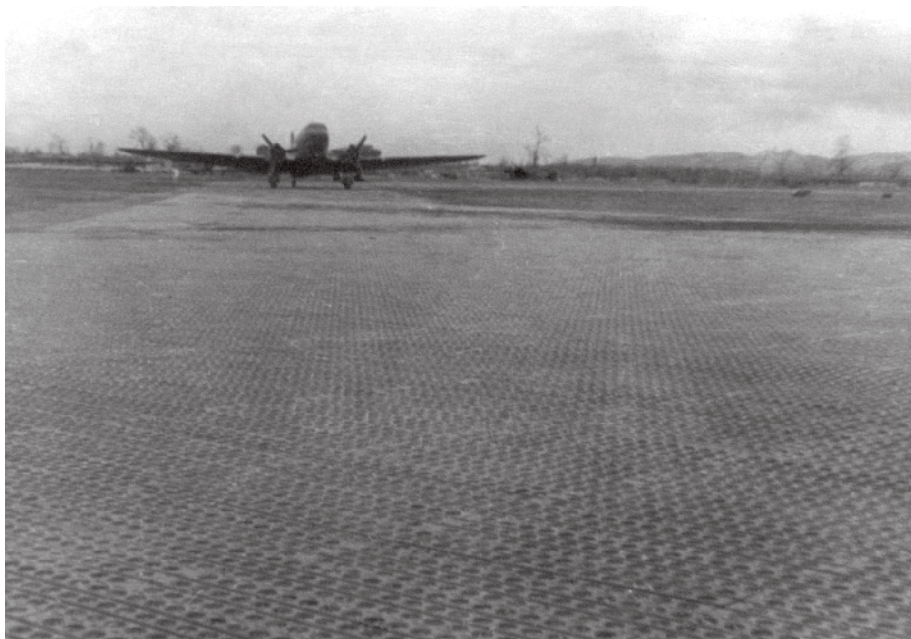
ВПП и рулѐжные дорожки
Runway and turn-off strips



Улица в п. Марково
A street in Markovo settlement



Гостиница
Hotel



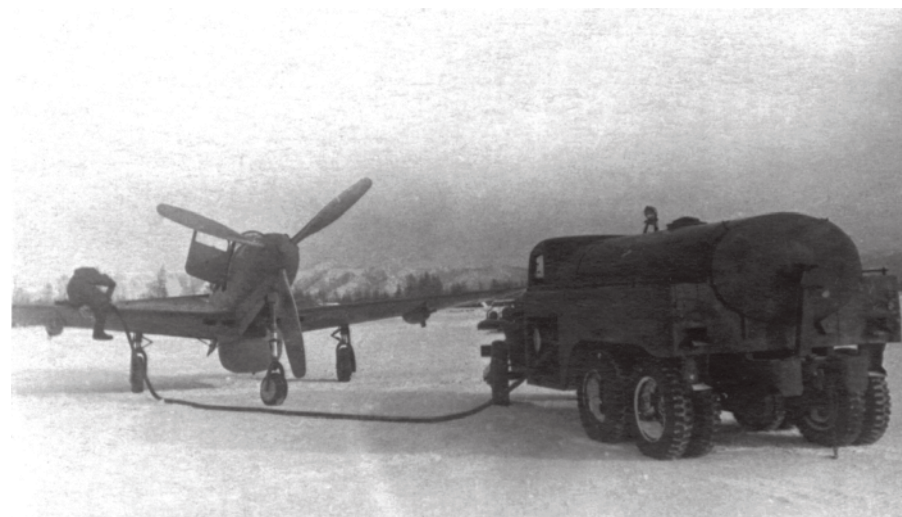
Металлическая ВПП
Metal runway



Гараж
Garage



Подогрев моторов самолёта B-25
Heating the engines of B-25 aircraft



Заправка бензином самолёта P-39
P-39 refueling procedure



Аэродром Марково 1945 г.
In Markovo Airport. 1945



Панорама п. Марково
Panorama of Markovo settlement



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ТАНЮРЕР (КРАСНОЕ)

AIRPORT 2ND CLASS TANYURER (KRASNOYE)

Находится у с. Танюер, в Анадырском районе Чукотского автономного округа.

С 15 июля по 1 октября 1944 г. было выполнено 50 000 м³ земляных работ по устройству сплошной 60-сантиметровой насыпи на заболоченной тундре на реке Танюер для укладки металлической полосы, уложено 72 000 м² металлических плит и закончено строительство полосы размером 1200 x 60 м. В конце июля 1946 г. строители аэропорта были отправлены в Москву на строительство аэропорта Внуково. 64°50'N, 174°17'E.

The airport was situated near the village of Tanyurer in the Anadyr district of the Chukotsky Autonomous Region. From July 15 till October, 1944 50,000 m³ of earthwork for building up a 60 centimeters thick complete embankment was done in the swampy area of the Tanyurer river in order to place on top of it 72,000 m² of metal slabs as a base for a runway. At the end of July the construction of the runway of the size 1200x60 was completed and the builders were sent to Moscow to build Airport Vnukovo there.



Панорама аэродрома Танюер
Panorama of Tanyurer aerodrome



Временный рабочий городок
Temporary workers' campus



Разгрузка барж на реке Анадырь
Unloading barges on the Anadyr river



Укладка металлической ВПП
Laying metal slabs to construct runway



3.18.



АЭРОПОРТ 3-ГО КЛАССА ВЕРХНЕЕ ПЕНЖИНО

AIRPORT 3RD CLASS VERKHNEYE PENZHINO

Пенжинский район Камчатского края.
Находится на севере Камчатки
(самые низкие температуры до -64°C).
Аэродром не действующий.
 $64^{\circ}14'14''\text{N}$, $164^{\circ}22'6''\text{E}$.

It was built in the north of Kamchatka, in the Penzhinsky district of the Kamchatsky territory. The lowest temperatures there are about -64 degrees. The airport does not function at present.



*Взлётно-посадочная полоса
Runway*



*Начальник строительства Рейзин контролирует ход работ
Construction manager Reizin controlling construction work progress*



*Все грузы доставлялись самолётом
Most of the cargos were delivered by air*



*Городок строителей
Builders' campus*



*Временная радиостанция
Temporary radio station*



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА КЕДОН

AIRPORT 2ND CLASS KEDON

Находится у с. Кедон, в Северо-Эвенском районе Магаданской области.

В июле-августе 1944-го в труднодоступный район Кедона прибыли 160 рабочих, а также были доставлены необходимые стройматериалы и грузы для строительства аэродрома. Принят в эксплуатацию в сентябре 1944 г.
64°7'12"N, 159°14'47"E.

It was situated in the Severo-Evensky district of the Magadan region.

In July-August, 1944, 160 workers arrived in Kedon. At the same time construction materials and other kinds of cargo were delivered to this hard-to-reach area for building the airport. In September, 1944, the airport was commissioned.
Coordinates: 64°7'12"N 159°14'47"E.



Жилой дом
Dwelling house



Начальник строительства Добровольский
Construction manager Dobrovolsky



Посёлок строителей
Builders' settlement

3.20.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА ЧАПЛИНО

AIRPORT 2ND CLASS CHAPLINO

Находится у с. Чаплино, в Провиденском районе Чукотского автономного округа.

С 25 июля по 3 августа 1944 г. в Чаплино перебросили рабочую силу, технику и груз (всего 450 т). Работы по строительству аэродрома начались 5 августа. На 25 сентября 1944 г. ВПП размером 1000 x 40 м была закончена, обеспечив приём и вылет любого боевого самолёта.

It was situated near the village of Chaplino in the Providensky district of the Chukotsky Autonomous Region.

From July 25 till August 3, 1944 work power as well as 450 tons of building machines and cargo were transported to Chaplino. Aerodrome construction work began on August 5, and on September 25 the construction of the runway, size 1000 x 40 m, was finished. Thus landing and taking off of any combat airplane were secured.

3.21.



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА АЛДАН

AIRPORT 2ND CLASS ALDAN

Находится в 500 м к юго-востоку от г. Алдана.

Принят в эксплуатацию в 1940 г.

58°36'N, 125°24'E.

Начальник аэропорта с 1940 г. — А. И. Калинин.

Начальник аэропорта с 1942 г. — С. А. Стучинский.

Начальник аэропорта с 1943 г. — И. В. Малышев.

Начальник аэропорта с 1944 по 1946 г. —

М. Ф. Бухарский.

It was situated 500 m to the South-East of the town of Aldan (YaASSR). It was commissioned in 1940.

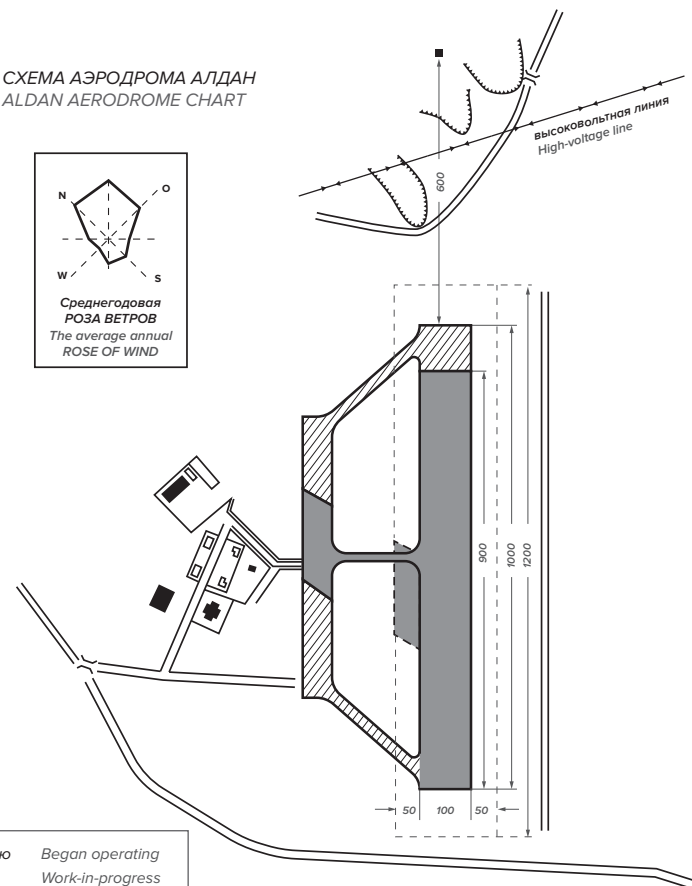
A. I. Kalinin was the manager of the airport from 1940.

S. A. Stuchinsky was the manager of the airport from 1942.

I. V. Malyshev was the manager of the airport from 1943.

M. F. Bukharsky was the manager of the airport from 1944 till 1946.

СХЕМА АЭРОДРОМА АЛДАН
ALDAN AERODROME CHART



	Введены в эксплуатацию	Began operating
	Строящиеся	Work-in-progress
	Проектируемые	Project

Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission The Main Directorate of Civil Air Fleet. 11/01/1942



АЭРОПОРТ 2-ГО КЛАССА АНАДЫРЬ

AIRPORT 2ND CLASS ANADYR

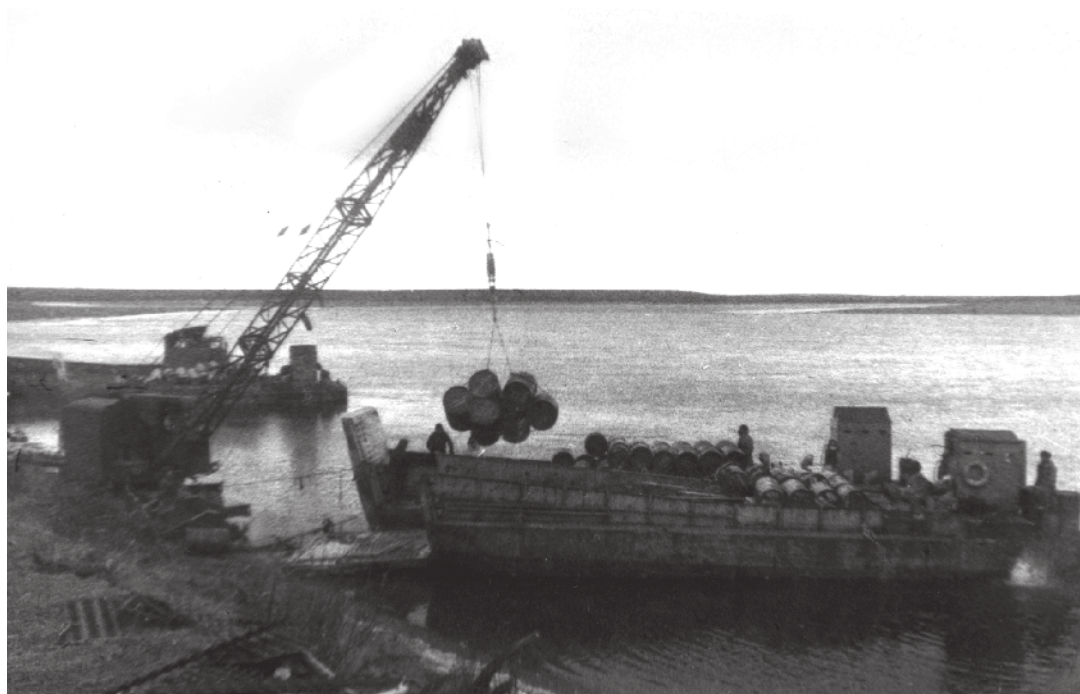
Аэродром построен в 1942 г.
Полностью вступил в строй в ноябре 1943 г.
Начальник аэропорта с 06.1943 г. —
старшина Петр Никитич Власенко.
Начальник аэропорта на 01.10.1943 г. —
техник-лейтенант Владимир Семёнович Жеребцов.
Начальник аэропорта с 11.1943 г. —
старший лейтенант Серафим Фёдорович Иванов.

It was built in 1942. In November 1943 it was fully
commissioned.

First sergeant Pyotr N. Vlasenko was the airport
manager from 06.1943.

Lieutenant-technician Vladimir S. Zherebtsov was the
airport manager as of 01.10.1943.

Senior lieutenant Serafim F. Ivanov was the airport
manager from 11.1943.



*Разгрузка барж на реке Анадырь
Unloading barges on the Anadyr river*





Офицерский состав аэропорта Анадырь:
стоят: 1-й справа — начальник каравана К. Г. Молочников;
сидят: начальник плавбазы Ф. М. Григорьев;
зам. начальника аэропорта Г. Г. Сапожников;
парторг Л. Х. Сабиров.
20.04.1944 г.

Commissioned staff of Anadyr Airport.
Standing: first to the right – caravan director K. G. Molochnikov,
Sitting: depot ship director F. M. Grigoryev,
deputy manager of Airport G. G. Sapozhnikov,
Communist party organizer L. Kh. Sabirov.
20.04.1944.



Офицерский состав аэропорта Анадырь:
стоят: первый справа — авиамеханик А. В. Пешков;
второй справа — техник по приборам Е. М. Филатов;
сидят (слева направо): авиатехник В. С. Жеребцов;
начальник каравана В. В. Киреев;
начальник аэропорта С. Ф. Иванов;
начальник штаба Румянцев. 1944 г.

Commissioned staff of Anadyr Airport.
Standing: first to the right – aircraft mechanic A. V. Peshkov;
second to the right – instruments technician E. M. Filatov;
Sitting (from left to right): aircraft technician V. S. Zherebtsov;
caravan director V. V. Kireyev;
airport manager S. F. Ivanov;
headquarters director Rumyantsev. 1944 г.



АЭРОПОРТ 1-ГО КЛАССА УЭЛЬКАЛЬ

AIRPORT 1ST CLASS WELKAL

Находится в 1,5 км к югу от пос. Уэлькаль Чукотского национального округа, в 300 м к северо-западу от берега залива Креста Берингова моря. 65°34'N, 179°13'E.

Строительство начато в июле 1942, окончено 25.09.1942 г. Основная ВПП сдана в эксплуатацию 17.04.1943 г.

Начальник аэропорта с 27.03.1943 г. — майор Александр Дмитриевич Баклунов.

Начальник аэропорта с 06.1943 г. — майор Константин Яковлевич Мамонтов.

Начальник аэропорта с 11.1943 г. — майор Даниил Петрович Рожанец.

Начальник аэропорта с 06.1944 г. — майор Александр Прокофьевич Смертин.

Начальник аэропорта с 21.03.1945 г. — майор Григорий Федорович Храпцов.

It was situated 1500 m to the South of the settlement of Welkal of the Chukotsky National District and 300 m to the North-West of the Krest Bay of the Bering Sea. The construction of the airport was started in July, 1942 and came to an end on 25.09.1942. The permanent runway was put into operation on 17.04.1943.

Major Aleksandr D. Baklunov was the airport manager from 27.03.1943.

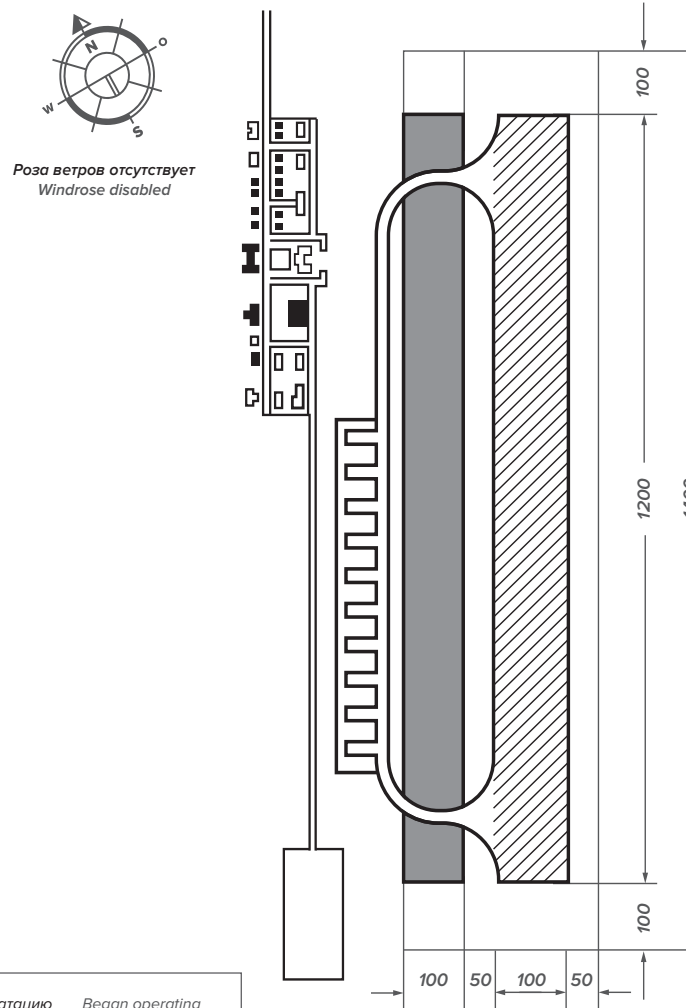
Major Konstantin Ya. Mamontov was the manager of the airport from 1943.

Major Daniil P. Rozhanets was the airport manager from 11.1943.

Major Aleksandr P. Smertin was the manager of the airport from 06.1944.

Major Grigory F. Khramtsov was the airport manager from 21.03.1945.

СХЕМА АЭРОДРОМА УЭЛЬКАЛЬ
WELKAL AERODROME CHART



Роза ветров отсутствует
Windrose disabled

■	Введены в эксплуатацию	Began operating
□	Строящиеся	Work-in-progress
▨	Проектируемые	Project

Материалы комиссии ГУ ГВФ по состоянию на 01.11.1942 г.
Materials of the Commission The Main Directorate of Civil Air Fleet. 11/01/1942



А. Д. Баклунов
A. D. Baklunov



Аэровокзал. Аэропорт Уэлькаль. Август 1946 г.
Air terminal building. Welka Airport. August, 1946



Общежитие рабочих
Workers' dormitory



Столовая
Canteen



Вид на ВПП
View of runway



Домики для личного состава
Houses for aviation related personnel



Укатка ВПП
деревянными катками.
Апрель 1944 г.
Runway rolling with wooden
roller-compactors. April, 1944



Вид с воздуха. Чукотский полуостров. Август 1946 г.
Air-photography survey of the Chukotsky peninsular. August, 1946



На берегу залива Креста
On the shore of Krest Bay



Автопарк аэропорта Уэлькаль. 1944 г.
Welkal Airport vehicle fleet. 1944



В годы войны на личные сбережения сотен патриотов были построены боевые самолёты, танки, корабли и другое вооружение для Красной армии. Не остались в стороне и труженики тыла в Красноярском крае. К маю 1943 г. комсомольцы и молодёжь Красноярского края собрали более 2 000 000 рублей на эскадрилью самолётов «Красноярский комсомолец».

А в это время в Красноярске находился на переучивании 21-й гвардейский Краснознаменный истребительный авиаполк под командованием участника войны в Испании и финской войны, кавалера пяти боевых орденов гвардии подполковника Николая Григорьевича Соболева.

Вот в эту, овеянную славой, воинскую часть и было принято решение передать самолёты, приобретенные на средства тружеников Красноярского края. Десять новых самолётов-истребителей P-39 «Аэрокобра», прибывших в Красноярск из США, получили почётные наименования.

В Актах передачи самолётов от 6 мая 1943 г. было написано:

«...21 Краснознаменному гвардейскому авиаполку переданы самолёты «Аэрокобра», приобретённые на средства трудящихся Красноярского края:

№ 25023, 29263, 29286, с наименованием «Красноярский рабочий»,
№ 29268, 29545, 29302, 29274, с наименованием «Красноярский колхозник»,
№ 29285, 29300, 29295, с наименованием «Красноярский комсомолец».

Один из самолётов был полностью оплачен Кристиной Шумковой — девушкой из Советского района Красноярского края. 121 000 рублей — это сбережения всей её семьи. И на самолёте, переданном командиру полка, кроме надписи «Красноярский комсомолец», была сделана надпись: «Приобретён на средства колхозницы Шумковой К. С. для гвардии подполковника Соболева Н. Г.».

К сожалению, во время переучивания лётчиков полка в Красноярске два самолёта были разбиты в авиакатастрофах из-за отказов техники, и в конце июня 1943 г. восемь именных самолётов — авиаэскадрилья «Красноярский комсомолец», в составе полка убыли из Красноярска на фронт, и началась боевая работа: освобождение Украины, Молдавии, Польши и бои в Германии. После получения новых самолётов в Красноярске лётчики полка сбили 208 вражеских самолётов, потеряв при этом 19 своих пилотов. Более чем 10-кратное превосходство в воздухе! «Аэрокобры» попали в руки настоящих героев!

During the war years aircraft, tanks, ships and other kinds of weaponry were built on individual savings of hundreds of Soviet patriots for the Red Army. The working people of the rear in the Krasnoyarsk kray did their part as well. By May, 1943, the komsomoltsy (Young Communist League members) and young people of the Krasnoyarsk kray at large gathered more than 2 000 000 roubles to set up the aircraft squadron named after the youth's newspaper "Krasnoyarsky Komsomolets".

At that time in Krasnoyarsk, temporarily, the 21st combat aircraft regiment was accommodated for conversion and training. The participant of the war in Spain and the war in Finland, chevalier of five combat orders, guards lieutenant colonel Nikolay G. Sobolev was the commander of the regiment. It was to this covered with glory military unit that the airplanes, purchased with the money of Krasnoyarsk citizens, were given over. Ten new P-39 "Airacobra" fighters which arrived in Krasnoyarsk from the USA got honorable additional names.

In the acts of transfer of the planes of May 6, 1943 it was written down:

"...the Red Banner Guards air regiment 21 received "Airacobra" fighters purchased with the money of the working people of the Krasnoyarsk Territory:

№ 25023, 29263, 29286 named "Krasnoyarsky Rabochy",
№ 29268, 29545, 29302, 29274 named "Krsnoyarsky Kolkhoznik",
№ 29285, 29300, 29295 named "Krasnoyarsky Komsomolets".

The cost of one of the planes was fully covered by Kristina Shumkova, a girl from the Sovetsky district of the Krasnoyarsk kray: 121 000 roubles were the savings of the whole of her family. There was an additional inscription on the side of the plane which was given over to the regiment commander: "Purchased with the money of the collective farmer K.S. Shumkova for guards lieutenant colonel N.G. Sobolev".

Unfortunately two of the planes crashed due to technical failure while the flyers of the regiment were having flight exercises. So at the end of June only eight fighters took off from the Krasnoyarsk aerodrome and flew to the front. Thus their combat work began: they took part in liberating from fascists Ukraine, Moldavia, Poland and Germany. After receiving new aircraft in Krasnoyarsk the flyers of the regiment shot down 208 enemy planes having lost 19 flyers of their own. Soviet flyers at that time enjoyed multifold superiority in the air. American "Airacobras" got into the hands of real heroes!



*У самолёта «Красноярский рабочий»:
гвардии инженер-капитан Р. Г. Правда,
гвардии капитан Чугаев,
гвардии капитан Н. И. Прошенков,
гвардии старший лейтенант Леонов,
гвардии старший лейтенант В. Н. Якимов.
Красноярск. 6 мая 1943 г.*

*At the side of "The Krasnoyarsky Rabochy"
aircraft: guards captain-engineer R. G. Pravda,
guards captain Chugaev,
guards captain N. I. Poroshenkov,
guards senior lieutenant Leonov,
guards senior lieutenant V. N. Yakimov.
Krasnoyarsk. May 6, 1943*



У самолёта «Красноярский колхозник»: гвардии капитан Н. И. Прошенков,
гвардии старший лейтенант В. Н. Якимов. Красноярск. 6 мая 1943 г.
At the side of "The Krasnoyarsky Kolkhoznik" aircraft: guards captain N. I. Proshenkov,
guards senior lieutenant V. N. Yakimov. Krasnoyarsk. May 6, 1943



У самолёта «Красноярский комсомолец»:
гвардии капитан Чугаев,
гвардии старший лейтенант Леонов,
гвардии капитан Н. И. Прошенков.
Красноярск. 6 мая 1943 г.
At the side of "The Krasnoyarsky Komsomolets"
aircraft: guards captain Chugaev, guards senior
lieutenant Leonov, guards captain N. I. Proshenkov.
Krasnoyarsk. May 6, 1943



У именного самолёта:
К. С. Шумкова и командир полка гвардии
подполковник Н. Г. Соболев.
Красноярск. 6 мая 1943 г.
At the side of aircraft having particular personalized name:
K. S. Shumkova and guards lieutenant colonel N. G. Sobolev.
Krasnoyarsk. May 6, 1943



*Встреча в Берёзовке после Победы:
слева – К. С. Шумкова, второй справа – гвардии подполковник Н. Г. Соболев*

*Meeting at Beryozovka settlement after Victory Day: to the left – K. S. Shumkova, second from
right – guards lieutenant colonel N. G. Sobolev*



Во всех источниках, которые нам довелось изучить, потери на советском участке Красноярской воздушной трассы — от Фербенкса до Красноярска — исчисляются следующими цифрами: 81 самолёт и 113 погибших членов лётных экипажей. Это — потери личного состава 1-й перегоночной авиадивизии. Называются и иные цифры. В подавляющем большинстве случаев лётные происшествия связаны с отказами авиационной техники и полётами в сложных метеоусловиях. Были и ошибки лётного состава.

Вспомним их поимённо — тех, кто до фронта не долетел, тех, кто навсегда остался на трассе...

Большими жертвами нам досталась Победа, в том числе и в тылу.

14 октября 1942 г.

Командир звена лейтенант Новгородский Александр Дмитриевич.
Штурман звена капитан Шведов Никифор Анисимович.

18 октября 1942 г.

Командир звена младший лейтенант Федоренко Алексей Ефимович.

29 октября 1942 г.

Авиамеханик старший сержант Шаповалов Григорий Александрович.

17 ноября 1942 г.

Командир корабля капитан Барков Дмитрий Александрович.
Второй пилот лейтенант Есин Пётр Петрович.
Борттехник младший воентехник Дубовицкий Николай Александрович.
Стрелок-радист Прохватинов Георгий Петрович.
Командир эскадрильи капитан Агапов Пётр Ерофеевич.
Старший авиамоторист старшина Алексеев Василий Карпович.
Лётчик лейтенант Астахов Никита Васильевич.
Командир звена капитан Бобриков Иван Васильевич.
Лётчик младший лейтенант Борисов Михаил Васильевич.
Командир эскадрильи майор Иванов Александр Петрович.
Авиатехник старший техник-лейтенант Ивакин Ермолай Федорович.
Старший техник эскадрильи старший техник-лейтенант Константинов Михаил Петрович.
Старший техник звена старший техник-лейтенант Криницкий Михаил Михайлович.
Старший авиамоторист старший сержант Кричевский Яков Миронович.
Старший техник воентехник 1 ранга Кучейко Виктор Борисович.
Лётчик младший лейтенант Люшняк Феодосий Никитович.
Заместитель командира эскадрильи майор Мартынов Алексей Арсентьевич.
Лётчик старший сержант Соколенко Виктор Андреевич.
Старший инженер полка военинженер 3 ранга Сибекин Иосиф Никифорович.
Борттехник старший техник-лейтенант Туваев Анатолий Дмитриевич.

In all the sources, which we had a possibility to study, the losses at the Soviet stretch of the Krasnoyarsk air route are declared to be as follows: 81 planes and 113 fatal casualties. These are the losses of aviation related personnel of the 1st air ferrying division. In most cases air-crashes were connected with technical failures and flights in adverse weather conditions. But there were also a number of crashes due to aircraft personnel mistakes.

Let us recall all those who failed to reach the front line and stayed on the air route for ever...

The Victory at the front as well as in the rear was gained at the cost of enormous sacrifices.

October 14, 1942

Squad commander, lieutenant Alekandr D. Novgorodsky.
Squad navigator, captain Nikifor A. Shvedov.

October 18, 1942

Squad commander, junior lieutenant Aleksei E. Fedorenko.

October 29, 1942

Air mechanic, senior sergeant Grigory A. Shapovalov.

November 17, 1942

Aircraft commander, captain Dmitry A. Barkov.
Second pilot, lieutenant Pyotr P. Yesin.
Aircraft technician, junior military technician Nikolay A. Dubovitsky.
Radio-gunner Georgy P. Prokhvatinov.
Squadron commander, captain Pyotr E. Agapov.
Senior aircraft engine mechanic, top sergeant Vasily K. Alekseyev.
Flyer, lieutenant Nikita V. Astakhov.
Squad commander, captain Ivan V. Bobrikov.
Flyer, Junior lieutenant Mikhail V. Borisov.
Squadron commander, major Aleksandr P. Ivanov.
Aircraft technician, senior lieutenant-technician Yermolay F. Ivakin.
Senior squadron technician, senior lieutenant technician Mikhail P. Konstantinov.
Senior technician, senior lieutenant technician Mikhail M. Krinitsky.
Senior aircraft engine mechanic, top sergeant Yakov M. Krichevsky.
Senior technician, 1st rank military technician Viktor B. Kucheyko.
Flyer, junior lieutenant Feodosiy N. Lyushnyak.
Deputy squadron commander, major Aleksey A. Martynov.
Flyer, top sergeant Viktor A. Sokolenko.
Senior regiment engineer, 3d rank military engineer Iosif N. Sibekin.
Aircraft technician, senior lieutenant technician Anatoly D. Tuvaev.

20 ноября 1942 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Ковылин Иван Алексеевич.
Штурман капитан Михасев Дмитрий Иосифович.
Воздушный стрелок-радист сержант Борискин Николай Дмитриевич.

25 ноября 1942 г.

Штурман эскадрильи старший лейтенант Комаров Андрей Иванович.

6 декабря 1942 г.

Старший военпред инженер-майор Кисельников Борис Васильевич.

7 декабря 1942 г.

Лётчик-лидер капитан Дудин Александр Иванович.
Штурман-лидер капитан Гутафель Николай Иванович.
Воздушный стрелок-радист старший сержант Исмагилов Тулеин Исмагилович.

27 декабря 1942 г.

Командир звена управления старший лейтенант Борисов Николай Михайлович.
Бортрадист Батулин Иван Федорович.

10 января 1943 г.

Лётчик старший сержант Локтионов Василий Яковлевич.

22 февраля 1943 г.

Лётчик лейтенант Иванов Александр Михайлович.

26 февраля 1943 г.

Командир звена лейтенант Пурим Илья Андреевич (Ашеревич).

5 марта 1943 г.

Командир корабля лейтенант Червяков Николай Павлович.
Второй пилот лейтенант Пивоваров Борис Николаевич.
Бортмеханик младший воентехник Коломыткин Михаил Фёдорович.

14 марта 1943 г.

Командир эскадрильи старший лейтенант Савинкин Александр Иванович.
Штурман эскадрильи капитан Нуреев Муберек Нуреевич.
Воздушный стрелок-радист старший техник-лейтенант Муравьев Михаил Кириллович.

24 марта 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Ковалёв Василий Иванович.

24 марта 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Лобарев Дмитрий Михайлович.
Штурман звена капитан Ершов Михаил Константинович.
Воздушный стрелок-радист Нечепуренко Василий Николаевич.

25 марта 1943 г.

Командир эскадрильи капитан Салов Федор Павлович.
Штурман-лидер старший лейтенант Радь Иван Федотович.
Воздушный стрелок-радист старший сержант Сухлецов Михаил Дмитриевич.

18 апреля 1943 г.

Лётчик старший лейтенант Чередниченко Яков Яковлевич.
Воздушный стрелок-радист красноармеец Житин Иван Яковлевич.

7 мая 1943 г.

Командир эскадрильи майор Бороненко Александр Маркович.
Штурман эскадрильи капитан Шевелёв Василий Андреевич.
Борттехник старший техник-лейтенант Ференс Всеволод Алексеевич.
Воздушный стрелок-радист сержант Наумов Григорий Тихонович.
Флагманский воздушный стрелок-радист младший лейтенант Шабанов Алексей Васильевич.
Старший инженер полка инженер-капитан Куделин Пётр Васильевич.

November 20, 1942

Deputy squadron commander, captain Ivan. A. Kovylin.
Navigator, captain Dmitry I. Mikhasev.
Air radio-gunner, sergeant Nikolay D. Boriskin.

November 25, 1942

Squadron navigator, senior lieutenant Andrey I. Komarov.

December 6, 1942

Senior military representative, major engineer Boris V. Kiselnikov.

December 7, 1942

Leader-flyer, captain Aleksandr I. Dudin.
Leader-navigator, captain Nikolay I. Gutafel.
Air radio-gunner, top sergeant Tulein I. Ismagilov.

December 27, 1942

Squad commander, senior lieutenant Nikolay. M. Borisov.
Aircraft radio operator, Ivan F. Baturin.

December 10, 1943

Flyer, senior sergeant Vasily Ya. Loktionov.

February 22, 1943

Flyer, Lieutenant Aleksandr M. Ivanov.

February 26, 1943

Squad commander, lieutenant Ilya A. Purim.

March 5, 1943

Aircraft commander, lieutenant Nikolay P. Chervyakov.
Second pilot, lieutenant Boris N. Pivovarov.
Air mechanic, junior military technician Mikhail F. Kolomytkin.

March 14, 1943

Squadron commander, senior lieutenant Aleksandr I. Savinkin.
Squadron navigator, captain Muberek N. Nureyev.
Air radio-gunner, senior lieutenant technician Mikhail K. Muravyov.

March 24, 1943

Deputy squadron commander, captain Vasily I. Kovalyov.

March 24, 1943

Deputy squadron commander, captain Dmitry M. Lobarev.
Squad navigator, captain Mikhail K. Ershov.
Air radio-gunner Vasily N. Nechipurenko.

March 25, 1943

Squadron commander, captain Fyodor P. Salov.
Leader-Navigator, senior lieutenant Ivan F. Rad.
Air radio-gunner, top sergeant Mikhail D. Sukhletsov.

April 18, 1943

Flyer, senior lieutenant Yakov Ya. Cherednichenko.
Air radio-gunner, Red Army soldier Ivan Ya. Zhitin.

May 7, 1943

Squadron commander, major Aleksandr M. Boronenko.
Squadron navigator, captain Vasily A. Shevelyov.
Aircraft technician, senior lieutenant-technician Vsevolod A. Ferens.
Air radio-gunner, sergeant Grigory T. Naumov.
Flag air radio-gunner, junior lieutenant Aleksey V. Shabanov.
Senior regiment engineer, captain-engineer Pyotr V. Kudelin.

21 мая 1943 г.

Лётчик старший лейтенант Лесных Владимир Григорьевич.
Штурман звена лейтенант Сивельгин Сергей Акимович.
Борттехник воентехник 1 ранга Ведмицкий Георгий Георгиевич.

22 мая 1943 г.

Лётчик старший лейтенант Тимошенко Иван Алексеевич.
Воздушный стрелок-радист сержант Смирнов Михаил Васильевич.

27 мая 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Федотов Иван Сергеевич.
Командир эскадрильи майор Артюхов Михаил Ильич.
Борттехник младший воентехник Трошин Матвей Матвеевич.

29 мая 1943 г.

Командир корабля старший лейтенант Спиридонов Евгений Семенович.
Борттехник Кожухов Константин Иванович.
Бортрадист Пехота Александр Митрофанович.

6 июня 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи старший лейтенант
Гродзенский Иуда Леонтьевич.
Штурман звена лейтенант Михайлюк Алексей Артемьевич.
Воздушный стрелок-радист красноармеец Суранов Иван Романович.

9 июня 1943 г.

Командир корабля старший лейтенант Смирнов Василий Петрович.
Бортрадист рядовой Залогин Евгений Михайлович.
Воздушный стрелок-радист Жуков Александр Васильевич.

12 июня 1943 г.

Лётчик 1-го ПАП младший лейтенант Бокарев Степан Степанович.

27 июня 1943 г.

Командир эскадрильи капитан Моисеев Иван Николаевич.
Воздушный стрелок-радист старший сержант Щекочихин Степан Иванович.
Лётчик лейтенант Скореднов Алексей Дмитриевич.
Штурман корабля лейтенант Заремба Константин Иосифович.

28 июня 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Охалкин Александр Фёдорович.
Штурман звена капитан Сапруненко Борис Захарович.
Воздушный стрелок-радист старший сержант Скирдонов Василий Дмитриевич.

12 июля 1943 г.

Лётчик старший лейтенант Заломин Иван Иванович.
Штурман корабля старший лейтенант Максимов Иван Архипович.

12 июля 1943 г.

Лётчик лейтенант Иванов Георгий Михайлович.
Воздушный стрелок-радист старший сержант Шабуров Георгий Николаевич.

23 июля 1943 г.

Лётчик лейтенант Селюминов Ефим Иосифович.

28 августа 1943 г.

Командир корабля старший лейтенант Герасимов Евгений Фёдорович.
Второй пилот младший лейтенант Петухов Николай Фёдорович.
Борттехник младший воентехник Кутилин Никодим Алексеевич.
Бортрадист сержант Оконечников Пётр Капитонович.

May 21, 1943

Flyer, senior lieutenant Vladimir G. Lesnykh.
Squad navigator, lieutenant, Sergey A. Sivelgin.
Aircraft technician, 1st rank military technician Georgy G. Vedmitsky.

May 22, 1943

Flyer, senior lieutenant, Ivan A. Timoshenko.
Air radio-gunner, sergeant Mikhail V. Smirnov.

May 27, 1943

Deputy squadron commander, captain Ivan S. Fedotov.
Squadron commander, major Mikhail I. Artyukhov.
Aircraft technician, junior military technician Matvey M. Troshin.

May 29, 1943

Squadron commander, senior lieutenant Evgeny S. Spiridonov.
Aircraft technician Konstantin I. Kozhukhov.
Aircraft radio operator Aleksandr M. Pekhota.

June 6, 1943

Deputy squadron commander, senior lieutenant Iuda L. Grodzensky.
Squad navigator, lieutenant Aleksey A. Mikhailyuk.
Air radio-gunner, Red Army soldier Ivan R. Suranov.

June 9, 1943

Aircraft commander, senior lieutenant Vasily P. Smirnov.
Aircraft radio operator, private Evgeny M. Zalogin.
Air radio-gunner Aleksandr V. Zhukov.

June 12, 1943

Flyer of the first air ferrying regiment, junior lieutenant Stepan S. Bokarev.

June 27, 1943

Squadron commander, captain Ivan N. Moiseyev.
Air radio-gunner, senior sergeant Stepan I. Shchekochikhin.
Flyer, lieutenant Aleksey D. Skorednov.
Aircraft navigator, lieutenant Konstantin I. Zarembo.

June 28, 1943

Deputy squadron commander, captain Aleksandr F. Okhapkin.
Squad navigator, captain Boris Z. Saprunenko.
Air radio-gunner, senior sergeant Vasily D. Skirdonov.

July 12, 1943

Flyer, senior lieutenant Ivan I. Zalomin.
Aircraft navigator, senior lieutenant Ivan A. Maksimov.

July 12, 1943

Flyer, lieutenant Georgy M. Ivanov.
Air radio-gunner, senior sergeant Georgy N. Shaburov.

July 23, 1943

Flyer, lieutenant Yefim I. Celyuminov.

August 28, 1943

Aircraft commander, senior lieutenant Evgeny F. Gerasimov.
Second pilot, junior lieutenant Nikolay F. Petukhov.
Aircraft technician, junior military technician Nikodim A. Kutilin.
Aircraft radio operator, sergeant Pyotr K. Okonechnikov.

12 сентября 1943 г.

Командир звена старший лейтенант Биох Франц.

24 октября 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи капитан Чуйко Григорий Петрович.
Пропал без вести. Не найден до сих пор.

13 октября 1943 г. (по др. данным — 6 ноября).

Заместитель командира эскадрильи майор Морозов Павел Фёдорович.

25 ноября 1943 г.

Командир эскадрильи майор Пономаренко Фёдор Лукич.
Борттехник воентехник 2-го ранга Дерибин Леонид Александрович.
Флагманский воздушный стрелок-радист старшина Попов Иван Васильевич.

30 ноября 1943 г.

Лётчик лейтенант Ефремов Дмитрий Ефремович.

29 февраля 1944 г.

Заместитель командира майор Зотов Пётр Герасимович.
Борттехник техник-лейтенант Яшкин Владимир Харитонович.
Бортрадист младший лейтенант Звороно Константин Константинович.

29 марта 1944 г.

Командир звена старший лейтенант Самарцев Георгий Иосифович.

29 марта 1944 г.

Лётчик старший лейтенант Мошкой Василий Семёнович.

16 мая 1944 г.

Лётчик 4-го ПАП лейтенант Глушцов Александр Васильевич.
Воздушный стрелок-радист старшина Шевчук Владимир Сергеевич.

30 мая 1944 г.

Командир корабля младший лейтенант Данилов Пётр Павлович.
Борттехник техник-лейтенант Добкин Самуил Маркович.
Бортрадист старший сержант Гордиенко Пётр Филимонович.

12 сентября 1944 г.

Заместитель командира эскадрильи майор Хурманец Григорий Григорьевич.

24 декабря 1944 г.

Командир эскадрильи майор Сенченко Николай Маркович.

7 июня 1945 г.

Командир звена лейтенант Терентьев Алексей Николаевич.

23 августа 1945 г.

Борттехник старшина Зубко Михаил Андреевич.

September 12, 1943

Squad commander, senior lieutenant Frants Biokh.

October 24, 1943

Deputy squadron commander, captain Grigory P. Chuyko.
(Missing in action. He has not been found up to now.)

October 13, 1943 (according to other data it happened on November 6).

Deputy squadron commander, major Pavel F. Morozov.

November 25, 1943

Squadron commander, major Fyedor L. Ponomarenko.
Aircraft technician, 2 rank military technician Leonid A. Deribin.
Flag air radio-gunner, top sergeant Ivan V. Popov.

November 30, 1943

Flyer, lieutenant Dmitry E. Efremov.

February 29, 1944

Deputy commander, major Pyotr G. Zotov.
Aircraft technician, lieutenant-technician Vladimir Kh. Yashkin.
Aircraft radio operator, junior lieutenant Konstantin K. Zvorono.

March 29, 1944

Squad commander, senior lieutenant Georgy I. Samartsev.

March 29, 1944

Flyer, senior lieutenant Vasily S. Moshkey.

May 16, 1944

Flyer of air ferrying regiment N° 4, lieutenant Aleksandr V. Glushtsov.
Air radio-gunner, top sergeant Vladimir S. Shevchuk.

May 30, 1944

Aircraft commander, junior lieutenant Pyotr P. Danilov.
Aircraft technician, lieutenant-technician Samuil M. Dobkin.
Aircraft radio operator, senior sergeant Pyotr F. Gordiyenko.

September 12, 1944

Deputy squadron commander, major Grigory G. Khurmanets.

December 24, 1944

Squadron commander, major Nikolay M. Senchenko.

June 7, 1945

Squad commander, lieutenant Aleksey N. Terentyev.

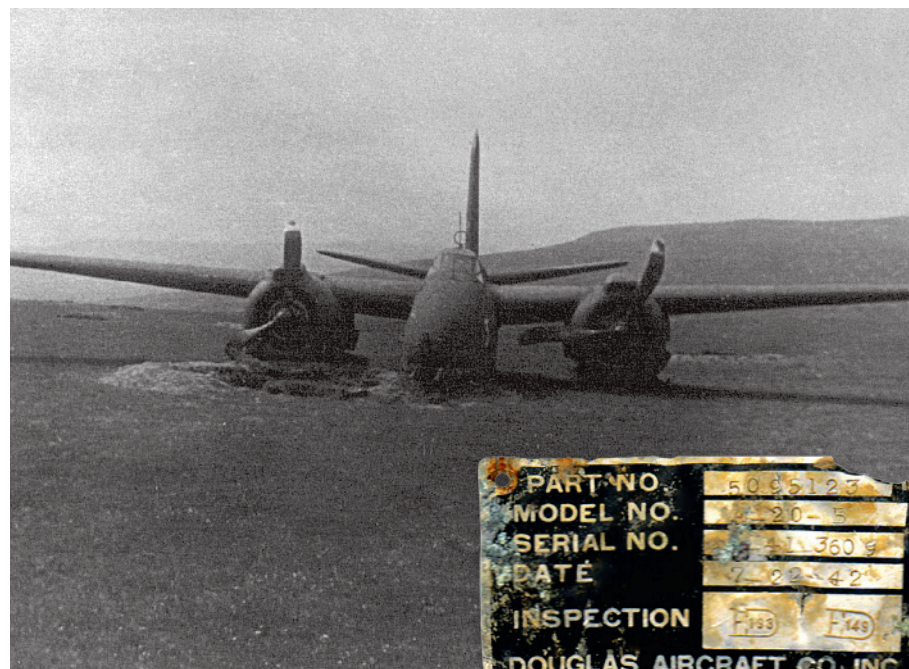
August 23, 1945

Aircraft technician, top sergeant Mikhail A. Zubko.



*На месте катастрофы истребителя P-39 капитана В. И. Ковалёва. 24 марта 1943 г. Усть-Майский район, Якутия
At the place of captain V. I. Kovalyov's death as the result of his P-39 aircraft crash. March 24, 1943. District of Ust-Maya (YaASSR)*





PART NO. 5095123
 MODEL NO. 20-5
 SERIAL NO. 3609
 DATE 7-22-42
 INSPECTION F133 F149
 DOUGLAS AIRCRAFT CO., INC
 EL SEGUNDO, CALIF.

Фотографии с мест катастроф самолётов в районе аэродрома Красноярск. 1943 г.
 Photos from the places of air-crashes not far from Krasnoyarsk aerodrome. 1943



AIRCRAFT MOD.
 DWG. OR PART NO.
 CONTR. NO.
 INSP. (173) HIST. (AI) INSP. (X536)
 MODIFICATION INCORPORATED



Поисковики на местах катастроф самолётов в районе станции Крючково. Красноярский край. 2012–2016 гг.
Searchers for the remains of war victims to have them reburied with honor. At the places of air-crashes not far from Kryuchkovo station. Krasnoyarsk Territory. 2012–2016



САМОЛЁТЫ ЛЕНД-ЛИЗА  LEND-LEASE AIRCRAFT

P-40 KITTYHAWK
FIGHTER



43

Число поставленных самолётов по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered along the Krasnoyarsk air route

1943

Год поставок
Year of delivery

Первыми американскими самолётами, поставленными в СССР по программе ленд-лиза, стали истребители P-40 «Томагаук»/«Киттихаук». Не самая современная машина, во многом уступала и советским и немецким истребителям. Минусы: недостаточная скорость, плохие лётные характеристики в вертикальном манёвре, некоторая тяжеловатость в управлении. Плюсы: мощное вооружение, значительная дальность полёта (до 1100 км), прочный и надёжный планер, хорошее радиооборудование, экономичный двигатель, бронезащита кабины лётчика. По Красноярской воздушной трассе самолёты P-40K (усовершенствованной модификации с более мощным мотором) пошли в первых партиях с осени 1942 г. «Киттихауки» направлялись в состав авиации ВМФ, где использовались для прикрытия конвоев и топмачтового бомбометания (на Северном флоте), отражения налётов на корабли и побережье, сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков (на Черноморском флоте). В 1943 г. основной поток этих самолётов пошёл в авиацию ПВО. Самолёты P-40 участвовали во всех решающих сражениях Красной армии, начиная с битвы под Москвой и до освобождения Восточной Пруссии.

The first American airplanes delivered to the USSR were P-40 "Tomahawks" / "Kittyhawks". They were not the most modern aircraft, and in many respects they were inferior to Soviet and German fighters. The minuses were as follows: insufficient speed, bad flying characteristics in the vertical maneuver, rather difficult in handling. Pluses: powerful aircraft armament, a considerable flying range (up to 1100km), a strong and reliable hull, good radio equipment, a low consumption engine, an armor-protected cockpit. Beginning with the first air ferrying deliveries in autumn of 1942 a modified and advanced model of "Kittyhawks" – P-40 K - was ferried along the Krasnoyarsk air route to the front. "Kittyhawks" were directed to join the navy aviation where they were used for sea-convoys screening and mast head bombing (in the North Sea Navy). They were also used for protecting our ships and the coast from German air attacks, for escorting bombers and ground support fighters (in the Black Sea Navy). In 1943 these fighters were mainly directed to the aviation of anti-aircraft defense. The P-40 airplanes took part in all the major decisive battles of the Red Army – beginning with the Battle for Moscow and up to the battles of liberating Eastern Prussia.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	1
Кол-во двигателей/ мощность (л.с.)	1 x 1150
Макс. скорость полёта, км/ч	583
Практ. потолок, м	8840
Практ. дальность полёта, км	1046
Вооружение	6 пулемётов 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	227

Operational and physical characteristics

Crew	1
Number of engines / horsepower (hp)	1 x 1150
Maximum flying speed, km/h	583
Operating ceiling, m	8840
Practical range, km	1046
Aircraft weapon	6 guns 12,7-mm
Bomb-carrying capacity, kg	227

C-47 SKYTRAIN TRANSPORT AIRCRAFT



705

Число поставленных самолётов
по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered
along the Krasnoyarsk air route

1943–1945

Годы поставок
Years of supply

Транспортный самолёт С-47 «Скайтрейн». Знаменитый транспортный самолёт С-47 «Скайтрейн», в СССР названный «Дугласом», внёс огромный вклад в Победу как на фронте, так и в тылу. Первые С-47 стали использовать для обслуживания самой трассы — для перевозки людей и грузов. На фронт С-47 поступали в части АДД, ГВФ и как самолёты для перевозки руководящего состава звена армия-фронт. С-47 был прочным, надёжным и экономичным самолётом. Руководство СССР для особо важных перелётов внутри страны и за рубежом также предпочитало использовать С-47. После войны самолёты С-47 использовались в ВВС, ГВФ и полярной авиации до снятия с эксплуатации в 1957 г.

The C-47 "Skytrain" transport aircraft which was called in the USSR "Douglas" made a great contribution in our Victory at the front as well as in the rear. The first C-47 aircraft were used for the needs of the air route its – to transport people and cargo. At the front the C-47 planes were directed to the military units of the ADD (long-range air force) and the GVF (civil air fleet), they were also used for transportation of senior executives of the armies at the front.

C-47 was durable, reliable and efficient. The highest level leaders of the country preferred to use it for special important flights inside the country and abroad. After the war the C-47 planes were exploited by the VVS (air force), the GVF and arctic aviation until they were taken out of service in 1957.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	3
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	2 x 1200
Макс. скорость полёта, км/ч	370
Практ. потолок, м	7315
Практ. дальность полёта, км	2575

Operational and physical characteristics

Crew	3
Number of engines / horsepower (hp)	2 x 1200
Maximum flying speed, km/h	370
Operating ceiling, m	7315
Practical range, km	2575

P-39 AIRACOBRA FIGHTER



2593

Число поставленных самолётов по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered along the Krasnoyarsk air route

1942–1944

Годы поставок
Years of supply

Самым массовым в поставках самолётов по ленд-лизу был истребитель P-39 «Аэрокобра» — самолёт нетрадиционной компоновки, с размещением двигателя за кабиной лётчика, носовым колесом, автомобильными дверями, мощным вооружением. Первые P-39 поступили в СССР через северные порты из Англии, собирались и осваивались в полках самостоятельно. Поставлялись «Аэрокобры» различных модификаций, отличающиеся оборудованием, модификациями винта, двигателя и вариантами вооружения. Самыми распространёнными оказались P-39 N (мотор V-1710–85) и P-39Q (вариант вооружения: 37-мм пушка и 6 пулемётов 12,7-мм). P-39 использовались практически на всех фронтах и флотах (кроме Балтийского). Основные задачи: истребители прикрытия, сопровождения штурмовиков, бомбардировщиков, торпедоносцев. Кроме того, «Аэрокобры», благодаря мощному вооружению, использовались для ударов по наземным и морским целям в качестве штурмовиков и даже бомбардировщиков, подвешивая фугасные и зажигательные бомбы калибра 100–250 кг.

The P-39 “Airacobra” fighter was delivered to the USSR under the land-lease agreement in greater numbers than any other American aircraft. It was an airplane of a peculiar, untraditional design: the engine was installed behind the cockpit, it had a nosewheel, automobile doors, powerful armament. The first P-39 fighters were delivered to the USSR via the northern ports of our country from England, then they were reassembled and mastered in air regiments independently. “Airacobras” were manufactured in different modifications: there were different versions of engines, armament, propellers. Two models were delivered more frequently than others – they were P39N (with the engine v-1710-85) and P-39Q (with a 37-mm cannon and six 12.7 machine-guns). P-39 was used practically at all fronts and in all navies except the Baltic Navy. The main tasks of the P-39 were to do escort covering, to accompany ground-support fighters, bombers and torpedo planes. Besides this thanks to powerful armament “Aerocobras” were used for attacking ground and sea targets as strike fighters and even bombers, dropping 100-250 kg caliber bombs on their targets.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	1
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	1 x 1200
Макс. скорость полёта, км/ч	642
Практ. потолок, м	11735
Практ. дальность полёта, км	1207
Вооружение	1 пушка 37-мм, 4 пулемёта 7,62-мм, 2 пулемёта 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	227

Operational and physical characteristics

Crew	1
Number of engines / horsepower (hp)	1 x 1200
Maximum flying speed, km/h	642
Operating ceiling, m	11735
Practical range, km	1207
Aircraft weapon	1 cannon 37-mm, 4 machine guns 7,62-mm, 2 machine guns 12,7-mm
Bomb-carrying capacity, kg	227

P-63 KINGCOBRA FIGHTER



2640

Число поставленных самолётов
по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered
along the Krasnoyarsk air route

1944–1945

Годы поставок
Years of supply

Самолёт P-63 «Кингкобра» — дальнейшее развитие «Аэрокобры». Внешне они кажутся похожими, но изменения коснулись практически всего: фюзеляжа, крыла и оперения, увеличились габариты, установлен более мощный двигатель и другой воздушный винт. Внедрение нового самолёта в боевые полки началось практически в конце войны, и «Кингкобры» поступали в основном в полки авиации ПВО. Это было обусловлено хорошими высотными характеристиками и наличием радиокompаса, облегчавшего навигацию в облаках и в тёмное время суток. Учитывая близость окончания войны на Западе и перспективу начала боевых действий на Дальнем Востоке, на «Кингкобры» стали перевооружать авиаполки 12-й Воздушной армии и ВВС Тихоокеанского флота. В недолгой войне с Японией самолёты P-63 использовались для штурмовки и бомбардировки наземных позиций противника, сопровождения бомбардировщиков и разведчиков, прикрытия с воздуха кораблей и сухопутных войск.

The airplane P-63 “Kingcobra” was a further development of “Airacobra”. They seem to resemble each other but the changes touched upon practically everything: the fuselage, the wings and tail unit; the outside dimensions got enlarged, a more powerful engine was installed, a new modification of the propeller replaced the previous one. The introduction of the new airplane in combat regiments began practically at the end of the war, and “Kingcobras” were mainly sent to the air regiments of PVO (anti-aircraft defense). The latter fact was determined by good altitude characteristics of the plane and because it was equipped with radio-compass providing easy navigation in clouds and at night. Taking into consideration the closeness of the end of the war in the West and the perspective of the combat actions in the Far East “Kingcobras” were mainly sent for rearmament of our air regiments in the East, namely, the regiments of the 12th Eastern Air-force and the air force of the Pacific ocean Navy. In the short-term war with Japan the P-63 planes were used as strike fighters and bombers of the ground positions of the enemy, escorting bombers and reconnaissance planes, air protection of our ships and land forces.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	1
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	1 x 1325
Макс. скорость полёта, км/ч	660
Практ. потолок, м	13 110
Практ. дальность полёта, км	800
Вооружение	1 пушка 37-мм, 4 пулемёта 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	711

Operational and physical characteristics

Crew	1
Number of engines / horsepower (hp)	1 x 1325
Maximum flying speed, km/h	660
Operating ceiling, m	13 110
Practical range, km	800
Aircraft weapon	1 cannon 37-mm, 4 machine guns 12,7-mm
Bomb-carrying capacity, kg	711

B-25 MITCHELL

MEDIUM RANGE BOMBER



725

Число поставленных самолётов по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered along the Krasnoyarsk air route

1942–1945

Годы поставок
Years of supply

Средний бомбардировщик B-25 «Митчелл» в американских ВВС на вооружении состоял с 1941 г. В советских ВВС оказался применим в авиации дальнего действия. Плюсы: большой радиус действия, мощное вооружение, значительная бомбовая нагрузка, отличное радионавигационное оборудование, ночные прицелы, обогрев кабин и отсеков вооружения. Минус: большая численность экипажа — 5 человек, что в условиях войны чревато увеличением потерь. Использовался для ночных штурмовых ударов с пикирования по наземным целям. При необходимости B-25 можно было использовать как транспортные самолеты, как дальние дневные и ночные разведчики. После войны оставшиеся B-25 использовались как переходные при освоении Ту-4, в ГВФ и авиации других ведомств.

In the American air force the B-25 “Mitchell” medium range bomber was in service beginning with 1941. In the Soviet air-force it happened to be used in the long-range aviation. Its pluses were: a long range of operation, powerful armament, considerable bomb – carrying capacity, perfect radio-navigation equipment, night vision sights, heated cockpit and weapon bays. The minus is: too numerous a crew (5 people) which means enlarged losses in the conditions of war. It was used as dive bomber during night strikes at land targets. If necessary it could be used as transport plane, long-distance day and night reconnaissance aircraft. After the war these bombers were used as transitional aircraft for retraining our flyers who were mastering Tu-4 in the GVF and other aviation departments.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	5
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	2 x 1700
Макс. скорость полёта, км/ч	438
Практ. потолок, м	7375
Практ. дальность полёта, км	2173
Вооружение	13 пулемётов 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	1814

Operational and physical characteristics

Crew	5
Number of engines / horsepower (hp)	2 x 1700
Maximum flying speed, km/h	438
Operating ceiling, m	7375
Practical range, km	2173
Aircraft weapon	13 machine guns 12,7-mm
Bomb-carrying capacity, kg	1814

DOUGLAS A-20 HAVOC

MEDIUM RANGE BOMBER



1330

Число поставленных самолётов
по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered
along the Krasnoyarsk air route

1942–1945

Годы поставок
Years of supply

Самый распространенный иностранный бомбардировщик в советских ВВС. Плюсы: маневренность, высотность, скорость полёта, устойчивость в воздухе, простота и легкость в управлении, отапливаемая кабина экипажа, современные средства радионавигации, надёжные моторы. Минусом было первоначально установленное слабое оборонительное вооружение. Но этот недостаток устранялся на месте: самолёты переделывались под отечественные пулемёты УБ, УБТ и ШКАС. Летом 1943 г. начали поступать А-20G, которые стали использоваться в различных вариантах: дневного и ночного ближнего бомбардировщика, торпедоносца, топмачтовика, разведчика, постановщика мин, разведчика, ночного охотника-блокировщика немецких аэродромов и даже транспортно-пассажирского самолёта. После войны «Бостоны» еще долго служили в советских ВВС, ГВФ и ведомственной авиации.

It was the most widely used foreign bomber in the Soviet air force. The pluses were: maneuverability, altitude capacity, speed, steadiness in the air, simplicity and easiness in handling, heated flight crew compartment, up-to-date means of radio navigation, reliable engines. The only minus was the defense armament which the bomber initially had. This drawback was eliminated at the places of deployment, the American machine-guns were replaced with Russian UB, UBT, and SHKAS machine-guns. In summer of 1943 A-20G began to be delivered. They were used in various functions: as day and night short-range bombers, torpedo bombers, top mast bombers, reconnaissance planes, aerial mine-layers, night hunter-disabler of German aerodromes and even as transport aircraft. After the war the “Bostons” for a long time served in the Soviet air force, the GVF and other departments of aviation.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	3
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	2 x 1700
Макс. скорость полёта, км/ч	545
Практ. потолок, м	7224
Практ. дальность полёта, км	1521
Вооружение	7 пулемётов 12,7-мм, 4 пушки 20-мм, 2 пулемёта 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	1814

Operational and physical characteristics

Crew	3
Number of engines / horsepower (hp)	2 x 1700
Maximum flying speed, km/h	545
Operating ceiling, m	7224
Practical range, km	1521
Aircraft weapon	7 machine guns 12,7-мм, 4 cannons 20-мм, 2 machine guns 12,7-мм
Bomb-carrying capacity, kg	1814

P-47 THUNDERBOLT FIGHTER



3

Число поставленных самолётов по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered along the Krasnoyarsk air route

1944

Год поставки
Year of supply

P-47 «Тандерболт» — тяжёлый истребитель дальнего сопровождения с большой дальностью полёта и хорошими высотными характеристиками. Первые три самолёта, прошедшие по Красноярской воздушной трассе, были направлены на испытания в НИИ ВВС, ЦАГИ и ЛИИ НКАП. Остальные, поставленные по ленд-лизу «Тандерболты» шли по Южной трассе через Иран. Первоначально P-47 были распределены в авиаполки ПВО, где особо себя не показали. В морской авиации повоевать им удалось только на Балтике, и то в качестве разведчиков в 15-м ОРАП. К моменту поставки P-47 на Северный и Черноморский флоты (ноябрь 1944 г.), там боевые действия практически прекратились. Таким образом, этот самолёт в советских ВВС оказался невостребованным.

The P-47 “Thunderbolt” was a heavy fighter for long-range escorting. It possessed a big flying range and good altitude characteristics. The first three airplanes which arrived via the Krasnoyarsk air route were directed to our aviation research institutions NII MMC6 TSAGI and LI NKAP to study and test. The rest of the “Thunderbolts” received under the land-lease were delivered along the Southern route via Iran. Initially the P-47 fighters were distributed among anti-aircraft defense regiments, but they failed to reveal their best qualities in this field. In the navy aviation they participated in the war actions only in the Baltic Sea Navy. However, they were employed there only as reconnaissance aircraft in the 15th separate reconnaissance air regiment. By the time when they were delivered to the Northern and Black Sea navies combat actions there had already come to an end.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	1
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	1 x 2535
Макс. скорость полёта, км/ч	697
Практ. потолок, м	12 800
Практ. дальность полёта, км	2028
Вооружение	8 пулемётов 12,7-мм
Макс. бомбовая нагрузка, кг	907

Operational and physical characteristics

Crew	1
Number of engines / horsepower (hp)	1 x 2535
Maximum flying speed, km/h	697
Operating ceiling, m	12 800
Practical range, km	2028
Aircraft weapon	8 machine guns 12,7-mm
Bomb-carrying capacity, kg	907

AT-6 TEXAN TRAINING AIRCRAFT



54

Число поставленных самолётов
по Красноярской воздушной трассе

Number of aircraft delivered
along the Krasnoyarsk air route

1943–1945

Годы поставок
Years of supply

Учебно-тренировочный самолёт AT-6 «Тексан» предназначался для тренировки пилотов, обучения воздушной стрельбе, слепым и ночным полётам, так как по своим компоновке и оборудованию был близок к истребителям, поставляемым по ленд-лизу, и упрощал процесс переучивания на них. Именно для использования в учебных и запасных авиаполках эти самолёты запросили в США. Основные поставки по трассе самолётов AT-6 пошли в 1945 г. уже после окончания войны с Германией, поэтому массового применения в советских ВВС AT-6 не получил.

The AT-6 “Texan” training aircraft was intended for training flyers, for training them to shoot enemy planes, to do blind and night flights. In its design and equipment it was close to fighters that were delivered under the lend-lease. Their usage made the process of training and retraining more effective. So these planes were ordered in the USA by our air training and reserve regiments exactly because of this. But mass deliveries of AT-6 aircraft along the air route began only in 1945 after the war with Germany had already ended. That is why the AT-6 plane did not find mass demand in the Soviet air force.

Тактико-технические характеристики

Экипаж	2
Кол-во двигателей / мощность (л.с.)	1 x 600
Макс. скорость полёта, км/ч	335
Практ. потолок, м	6556
Практ. дальность полёта, км	1205
Вооружение	2 пулемёта 7,62-мм

Operational and physical characteristics

Crew	1
Number of engines / horsepower (hp)	1 x 600
Maximum flying speed, km/h	335
Operating ceiling, m	6556
Practical range, km	1205
Aircraft weapon	2 machine guns 7,62-mm

ГЛАВА 7.
CHAPTER 7.

КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ
ТРАССА В АМЕРИКАНСКОЙ
ПЕЧАТИ 1940-Х ГОДОВ



KRASNOYARSK AIR ROUTE COVERAGE
IN AMERICAN MASS MEDIA
OF THE 1940-S



The Red Air Force flyers have their own recreation hall in Alaska. Here a U. S. sergeant, in leather jacket, takes on two Russian flying majors at pool.



This map, looking down on the globe from above the North Pole, traces the Arctic Skyway from Great Falls, Mont., its U. S. terminus, to Russian Siberia.



Three Russian pilots and an American lieutenant at Nome gaze up at the sky, watching for the arrival of U. S.-built, Russian-bound planes from Fairbanks.



Sgt. Clem Trent Jr., of Pueblo, Colo., and M/Sgt. Michael Kostin of Moscow, U.S.S.R., study "gripe sheet" posted on the wing of a Russian-bound fighter.



Chess is a favorite Russian pastime. Two officers play as one kibitzes. Unlike Yanks, Russian soldiers are permitted to wear civilian clothes off-duty.



Yank Lt. Shepard Shedden (center) carries on a conversation with a couple of Soviet ferry pilots helped out by two civilian Russian girl interpreters.

Lined up on a U. S. airfield at Nome, Alaska, these A-20s will soon be flown across the straits to Siberia by Russian ferry pilots.

Skyway to Siberia

Russians and Yanks working together have sent more than 5,000 Lend-Lease aircraft to the Soviet Union via Alaska, the shortest route from our factories to their front lines.



By Sgt. GEORG N. MEYERS
YANK Staff Correspondent

FAIRBANKS, ALASKA—Nobody looks up anymore. Used to be that people would get in a lather when a flight of medium bombers roared low over the city—American bombers, sure, but with red stars splashed on instead of the AAF white star.

Now it's old sausage. For two years the GIs and civilians around here have seen Russian pilots heading for Siberia, and they've quit gawking. Plenty of twin-engined bombers and rumpy pursuit jobs have let down for a landing with white-starred torsos, then taken off the next day with fresh paint jobs for Nome and points west.

Back in the days when Stalingrad was under siege, it was obvious that the U. S. planes were shipping to Russia by way of the North Atlantic and the Middle East were showing up about as soon as the 10-o'clock scholar who came at noon.

Then one day a big twin-tailed ship landed at Ladd Field near here and a bunch of Russians climbed out. They were members of a Soviet Purchasing Commission come to strike a bargain. These were the terms:

Under Lend-Lease, Russia would buy U. S. combat planes, delivered to Fairbanks by American pilots. There the ships would be put through demonstration test hops and then Russian pilots would be checked out in handling them. After that, the Russians would ferry the ships to Siberia by way of Nome.

All planes delivered by this "Arctic Skyway" would be used only against the Germans on the Eastern Front. Since the ferry route went right past the back door of Germany's Axis partner, Japan, with which Russia was not at war, the whole deal was hush-hushed.

Today the offices engaged in Russian-American liaison functions at Ladd Field look like the Internal Revenue Bureau on Mar. 15. But when the Arctic Skyway was just a couple of nacelle ruts in the clouds, every man was his own liaison bureau.

At first the Purchasing Commission people were surprised and disappointed. They took one look at Fairbanks and said: "But it is so small! We have heard so much about Fairbanks, we thought it was a big city." Their next remark surprised the Americans in turn, who had figured Siberia was a vast chunk of frozen bleakness. "In the Soviet Arctic," the Russians said, "there are scores of cities bigger than Fairbanks."

Besides this mutual ignorance about each other's countries, there was a language barrier between the Russians and Americans. Four American pilots were assigned to check out the

Russian pilots, and only one of them could speak the language. He was Russian-born Lt. Nicholas DeTully, who acted as interpreter for the other instructors: Lt. Richard Hettenbaugh, Lt. Bob Glass and Lt. Frederick J. Kane. Kane, a veteran airlines pilot from Long Beach, Calif., is now a major in operations and the only one of the four still working with the Russians.

Those first check flights were tough, but nowhere near as tough as the Yanks had expected. One reason was that these Russians knew how to fly. The ferry pilots arriving from Siberia, some of them looking like June graduates from Union High, were veteran combat flyers. One little major with fuzz on his face, who walked with a feminine prance, drew curious looks from the Americans. Then one of them spotted him naked in the shower; his ribs were caved in and the instep of one foot was almost blown away. Under pressure, the major admitted he did have some combat time—as a matter of fact, he'd completed 140 missions when he was assigned to "the rest cure." This job is still the rest cure from combat for most of the Soviet flyers.

"You've probably heard," Maj. Kane says, "about how daring the Russian pilots are supposed to be. This may be true when they're tailing Nazis, but the men who are flying out of here know they have only one job: to get that plane to the spot where it can do the most good."

Teaching the Russians to fly A-20s, Maj. Kane and the other Americans developed the "piggy-back" system of instruction, now commonly used with P-38s. The A-20s, bimotored attack bombers flown by a single pilot, were among the first ships ordered by the Russians.

"At first we thought it would be impossible to ride with the Russians on their transition flights," Maj. Kane says. "Then we cleared out the equipment on the little platform behind the pilot's cockpit. I used to lie there flat on my belly

Russians Had a Word for It

Thereran, Iran—GI mechanics who work in the Ordnance check-up station here, giving the final okay to American trucks assembled in Iran before they head out for Russia and the Eastern Front, have been slightly red in the face ever since they translated into English what their outpost is called by the Russki drivers.

Some of the boys, in fact, have been thinking of spending some money on a green light to hang over the entrance to their station. It seems that in the Russian language there is only one combination of words that expresses the idea of "check-up point." It comes out simply and unmistakably as "prophylactic station."

—YANK Staff Correspondent



Starshiy Serzhanat (Senior Sergeant) Ivan Shramkov meets the Sad Sack in an Alaskan Post Exchange.

and point out the proper control operations and instrument readings for the Russian trainees during the check rides."

As for the larger bombers, Russian women interpreters small enough to squeeze between pilot and co-pilot used to ride on the training flights, but the American instructors soon saw that their students got along just as well with pure sign language. Their air sense was keen. Their knowledge of the function of controls, gained in their own planes, was sound. The Russians had their only difficulty with the instrument readings; these were all in English, using our standard calibrations, and were new to the kilometer-trained Russians.

Checking out in the smaller single-place pursuit plane, the Russian pilot would simply climb into the cockpit and rev up the engine while someone explained the instrument panel and controls. Then he was ready for his first lesson in the air—solo.

It has been a long time since American pilots were needed to check out Soviet flyers. Now whenever a Russian arrives who is green in our ships, his fellow officers show him the ropes.

On June 25, 1943, the 1,000th plane had passed through Ladd Field on the Arctic Skyway, and at least 4,000 more fighters, bombers and transports have covered the route from Great Falls, Mont., via Edmonton, Fairbanks and Nome. From January through April of 1944 an average of 550 ships entered Siberia from Alaska each month.

Several of the Russians who pioneered the earliest ferry flights to Siberia are still on the run, among them Capt. Vladimir V. Finogonoff, Senior Lt. Peter Gamov and Lts. Jacob D. Gorbenko and Fedor I. Trapeznikov. For his record in flying planes from America to the front, Lt. Gamov was awarded the Order of Lenin, Russia's highest noncombat honor.

It was Lt. Gamov who taxied a grounded bomber a mile and a half through two feet of snow and hidden ice cakes on the Bering Sea to reach a 750-foot strip of glare ice for a take-off. He wrestled the ship into the air and landed it safely at Nome.

Top men at this aerial turnstile for many months were Lt. Col. H. P. Little, American executive officer for operations, and Col. Michael Machin, commanding officer of the Russian Military Mission, a bomber pilot who frequently quit his desk to lead flights into Siberia. Like a few other Russian officers, Col. Machin was authorized to bring his wife and two children to America with him.

Several other Russian women serve with the Soviet mission as secretaries and interpreters, and one woman navigator accompanied a few flights. No Russian women pilots have appeared for any flying assignment from our shores. The women best known to the Americans are two vivacious and chatty interpreters, Natalie F. Fenelonova and Elena A. Makarova.

On the American side, the interpreters are mostly American officers and GIs of Russian descent. Both Capt. George G. Kisevalter, a New York construction engineer who is chief liaison officer, and his assistant, Lt. Michael Gavrishoff, a Washington (D. C.) aerial photographer, were born in Leningrad.

The interpreters at Nome—Capt. Anatol Rapaport, a concert pianist, and Lt. Igor A. Gubert of Berkeley, Calif.—are Russian-born. When Lt. Gubert reported to Nome, one of the enlisted interpreters on his staff turned out to be S/Sgt. Victor F. Salatko, an old schoolmate from Harbin, Manchuria. Salatko was born in Irkutsk, Siberia. Another GI interpreter, Sgt. Elias Borotovsky, New York muralist, was born in Leningrad and was in the Caucasus during the Russian Revolution. The third EM on the staff, Sgt. Alexander Homonchuck, is a former Brooklyn (N. Y.) truck driver.

At Ladd Field there is always an interpreter stationed in the control tower, and a special frequency—monitored 24 hours a day—has been assigned for the Russians to keep them in the right traffic lanes. Tower control and voice radiophone are little known to Russian flyers, and it took a while for them to get used to the idea.

The first point the Russians always hit on their arrival in Alaska is the Nome PX, run by Sgt. Louis B. Stack of Binghamton, N. Y. Within a few minutes of their landing they are clamoring for pens, pencils, lighters, milk chocolate and toilet articles at the quonset department store. If one Russian buys a wool scarf, all the others follow suit by shouting: "Me one! Me one!"

The Russians are almost the only customers Stack has who buy his 15-cent cigars. Usually they buy two and give Stack one. Many are familiar with products only through trade names made popular by advertising Russians who don't know the word for toothpaste or cigarettes will lean on the counter and ask for Popsodant or Kemmels. Stack figures each Russian spends an average of \$12 to \$14 on his first visit to the PX. Once one man bought \$37.50 worth of stock.

It has been a long time since GI moviegoers were bothered by the constant buzz in the rows reserved for the Russians, where interpreters keep up a running account of the screen conversation. The Yanks are also accustomed now to the heavy scent the Russians spray on themselves—a respectable manly habit in their homeland.

At Nome the Russian officers share the same quarters, day room and chow with enlisted men, but at Ladd Field, Alaska's most built-up post, the usual U. S. officer-EM relationship prevails for the Russians, too.

Between flights and while sweating out the weather, the Russians at Ladd amend themselves in their own clubroom. They spend hours around the pool tables and chessboards and sometimes listen speculatively to American swing records. They like to look at the GIs' pictures of Betty Grable, although they haven't started any pin-up collections of their own. But like any GI, they'll

flash snapshots of their wives and families at the drop of a hat; some of the Russians haven't seen their relatives since the 1941 German invasion.

The Russians are besieged by short-smorter hounds who want ruble bills to collect signatures on. Pfc. Frank Nigro, a former Fairbanks hotel clerk who manages the Russian clubroom, once offered a Russian some American money in exchange for some rubles he wanted as souvenirs. "Oh, no," said the Russian, handing him the rubles. "I don't need this. This is some money I saved and had left over."

In the Ladd BOQ where most of the Soviet pilots eat, Sgt. Frank T. Bondy, the mess sergeant, has discovered that his standard menus are pretty much okay with the Russians, who prefer salty foods, lots of soup and very little sweet stuff.

Although classes in Russian and English are conducted several nights a week, the language difficulty is still a handicap sometimes.

Capt. E. B. Gentry, Ladd Field engineering officer who used to be a CAA inspector in Alaska, has to deal directly with the Russians on all technical discussions. Russian mechanics, the captain has learned, are extremely careful workmen who accept the view of their superiors that all mistakes are punishable, no matter how honest the error. Capt. Gentry soon found there is no single expression in Russian to correspond to our word "trouble." Now he knows something is amiss when a Russian stalks into his office muttering: "Trubuls, trubuls, trubuls."

The Russians have a broad sense of humor, but on some matters they bristle. Once a Russian fighter pilot stormed into Lt. Col. Riley J. Sipe, operations officer. Some American, he said, had chalked the name Pictol Peckin' Mama across the nose of his ship. The pilot had called one of the Russian women interpreters, and the only sense she could make of the name was something obscene. The Russian refused to get into the ship until the name was washed off.

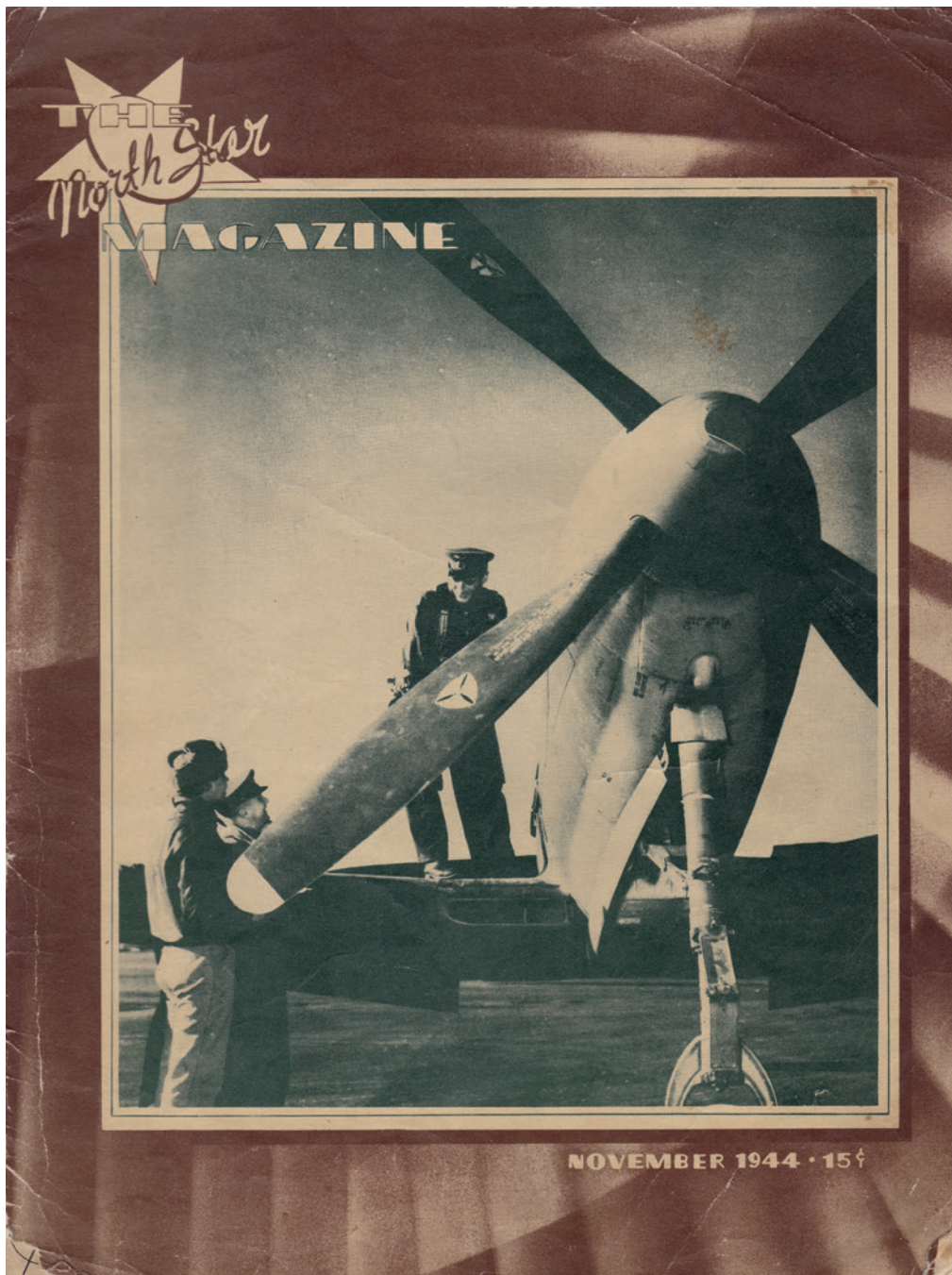
The frugal habits of the Russian mechanics still amaze GIs. T/Sgt. Gerald J. Lambert, a former Los Angeles (Calif.) salesman, was among the mechanics who worked with the first bunch of Russians. "I used to watch 'em," he says, "when they were cleaning off the engine. They'd wipe the oil off with gasoline. Then they'd catch all the gas drippings in a can so they could use them again."

MSG Paul F. Mooney of San Antonio, Tex., a line chief at Ladd Field, thinks there are no more energetic people in the world than the Russians. "They want the war over even more than we do," he says, "and I've never seen anyone put out more work over longer hours."

Last winter a P-39 blew a tire at the end of the runway. Mooney and two or three other GIs rolled out an entire new wheel assembly. While the temperature stood at 25 degrees below zero, Mooney and the boys changed the wheel. And while they were changing it, the plane was held in balance at the wings by five Russians—three majors and two captains.



Capt. Roman P. Pokrovsky with Red Star insignia.



Alsib

LAST August the Alsib story broke. Heralded by the press as "one of the best kept secrets of the war," it was hardly a secret. Almost daily for two years the skies above Great Falls, Montana, and several northwest Canadian communities had been filled with Lend-Lease planes, heading in the direction of Siberia. The citizens of these communities gaped skyward in amazement. Somehow it's tough to keep a thing as big as a B-25 a secret.

Since September 29, 1942, when Lt. Col. Paul Nedosekin of the Soviet Air Force led the first flight of 12 A-20's from Ladd Field, Alaska, to Siberia, more than 5,000 American planes, bearing the Red Star insignia of the U.S.S.R., have been flown to Russia via the northwest Canada-Alaska route.

Fighters, transports and bombers from U.S. factories are funneled through the A.T.C. base at Great Falls to Edmonton, Alberta

where they then follow Canada's Northwest Staging Route to Alaska. A.T.C. pilots take the ships as far as Fairbanks' Ladd Field, and here the Russians take over. There are two more U.S. stops along this Lend-Lease delivery route. They're at Galena and Nome. From Nome, the Red flyers cross the Bering Sea to Siberia, and then it's anybody's guess. Obviously, once these aircraft reach Russia's back door, their route to the eastern fighting

*** ALSIB = ALASKA + SIBERIA.** The delivery of Lend-Lease aircraft to the Soviet Union via a northwest Canada-Alaska-Siberia route is referred to in A.T.C. records as "Alsib" or the "Alsib Movement."



Mr. Davies Stops Over At Fairbanks On His Second Mission To Moscow



fronts is a secret.

Flying Lend-Lease planes to Russia via the shortest route sounds like unsensational logic, like common sense. But it isn't easy now. It was far from easy during the early days.

It was in June, 1942, that Maj. General Follett Bradley began the actual negotiations which resulted in the Alsib deal. For this service to his country and to the entire war effort of the United Nations, General Bradley was awarded the Distinguished Service Medal. The citation states that the success of General Bradley's mission "insured an expeditious supply of desperately needed air equipment (to the Soviet Union) which was a major factor in the rapid increase of the air strength of the U.S.S.R. at a critical time," when submarines were taking a heavy toll of planes shipped by water routes.

But although the General's mission laid the groundwork for Alsib, it did

not, as the citation reads, "insure an expeditious supply of desperately needed air equipment." "Insure" is a pretty strong word. More than diplomacy is needed to fly 5,000 planes over what is perhaps the world's toughest aerial highway.

Teaching the Russians to fly our planes was problem number one. The Soviet airmen were, of course, proficient pilots. All of them had many combat hours at the eastern front. But their experience was with planes of Russian manufacture. And this new assignment called for piloting American aircraft. In other words, to use a favorite Army term, they had to be oriented to a new job. In essence, they had to relearn the job of flying.

And this, the first group of Soviet airmen did in the remarkably short time of five days. The transition course, as it was called, was conducted by three A.A.F. officers, Capt. Thomas Harrell, Capt. F. J. Kane and



Lend-Lease Planes Ready For Their New Soviet Pilots



Lt. N. S. de Tolly. Lt. de Tolly, of Russian birth, spoke the language fluently. And that helped. Of course, there were interpreters too who accompanied the Soviet mission. In the beginning, however, they were unfamiliar with not only those idiomatic expressions common to the American language, but they themselves had to learn the names of American aircraft parts and instruments.

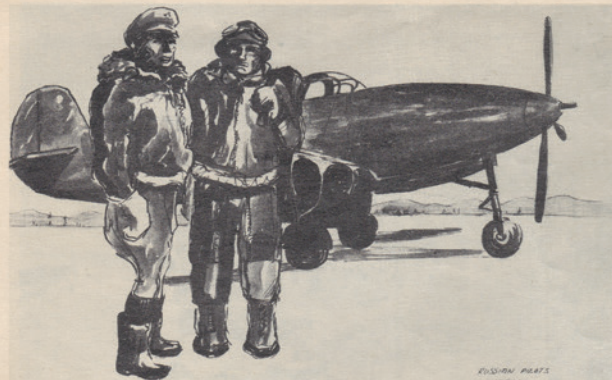
But trial, error, the sign language,

and sweat did the trick. The Red airmen were adaptable. They learned the idiosyncrasies of American planes, the use of two-way radio and telephone communication and the rules and regulations of the control tower, as control towers were not in general use at Russian airdromes.

The American instructor could accompany his Russian student in the B-25's. And even in the A-20's, although they were designed for a single passenger, the instructor could



Late In The Summer Of '42 The First Russian Military Mission Arrived At Nome



EVISION PILOTS
BY JAMES L. LAW FIELD

crouch behind the pilot—in a sort of piggy-back fashion. But in the single-engine jobs, even were the instructor to use all the contortions of Ringling Brothers' India Rubber Man, he couldn't squeeze into the ship with his student. Verbal instruction had to suffice—and then the Soviet pilot was on his own.

After the first group of Red airmen had completed the transition course, they, in turn, instructed other Russian Alsbib flyers. The transition process was thus greatly simplified as this kept language difficulties to a minimum.

But language wasn't the only difficulty. Arctic flying presented, and presents, many hazards. New methods, which are the results of experi-

mentation by the Cold Weather Testing Detachment, are continually being applied. Unfortunately, the winter of '42-'43 was not too auspicious for beginning Alsbib operations. It was one of the toughest, most severe that Alaska and northwest Canada had experienced in recent years. The winterization of Lend-Lease aircraft, although it slowed up operations somewhat, was, of course, a necessity. But the lessons learned in arctic conditioning that first winter greatly reduced flying hazards in the months that have followed.

Winterization and all the precaution in the world, however, can't prevent mishaps. Arctic flying is treacherous. And the Alsbib route is flying at its most hazardous.

The sky above Nome, in particular, can prove pretty rough on a pilot's nerves. There have been crashes. There's no denying it. And though no official figures have been released on these Lend-Lease planes which have never got to Russia, the actual number is very small. One high-ranking officer of the A.T.C.'s Alaskan Division recently stated that plane losses on the Alsbib run were "less than one-half of one per cent." This man was in a position to know.

The Russians and Americans at Fairbanks and Nome get along well. Neither co-operation nor amiability is absent in this relationship. But the spirit of camaraderie, so manifest in a few of the so-called "color" stories of Alsbib, is lacking—through no one's fault.

This lack of fraternity can be blamed on the language barrier. Some of the Americans and some of the Soviet airmen are trying to overcome it, and a few are succeeding. But it's a slow process. It's much easier to rely on interpreters.

The A.A.F. and the Russian Mission have their own interpreters. And, as widely publicized, there are several Russian girls who act as interpreters and secretaries for the Soviet Mission. But no Russian women pilots have been seen in Alaska—all rumors to the contrary.

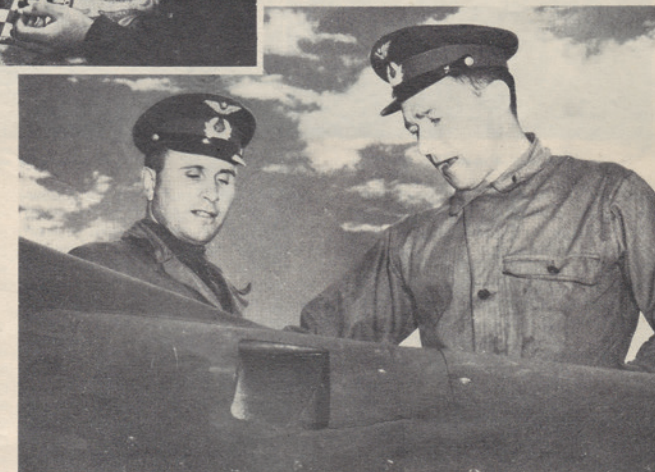
But it cannot be denied that among American EM and officers there is increasing interest in the Russian language. Some Division personnel have become relatively proficient in both speaking and understanding



4



One of the "Less Than One-Half Of One Per Cent"



Transition Instruction

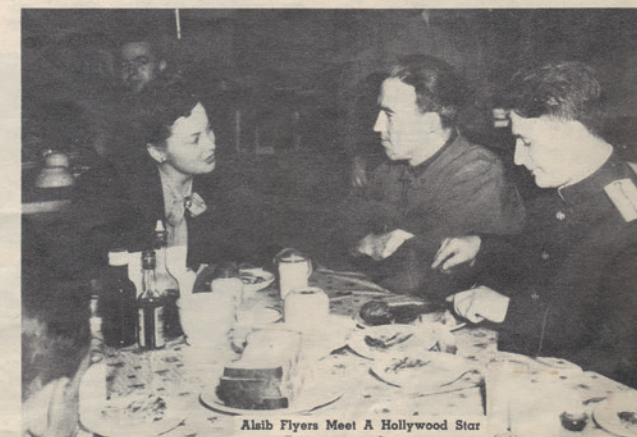
this difficult language. Proportionately, more Soviet airmen have mastered English than Americans have Russian. In each of these cases, however, the actual number is small.

Both the Americans and the Russians have, of course, picked up phrases and expressions in the other's language. At their weekly Education session at Ladd Field, U.S. officers and men are learning a few Russian phrases. The Russians too, even those whose understanding of English is very limited, can, with the aid of sign language, make their wants known to their English speaking allies.

But these expressions are much more coherent than some of the news stories would have us believe. For example they do say "okeh" and "okey dokie." Both of which are acceptable American slang. And they also say "Coca Cola" when, quite appropriately, they want a Coca Cola. But Soviet airmen do not go around muttering "okey dokie Coca Cola."

As a matter of fact, some of the Russians were surprised to learn this meaningless bit of mumbo jumbo was their favorite American expression. Sgt. Ivan Shebyev, stationed at Ladd Field, does understand some English, and was amused as well as surprised. For several days after he learned of his newly acquired lingual idiosyncrasy, he had a stock answer for all questions put to him by his American associates: "okey dokie Coca Cola."

The closest thing to genuine fraternization is that which exists between the U.S. GI's and the Soviet enlisted men who work in Ladd Field's Russian warehouse. Here there's ab-



Alsbib Flyers Meet A Hollywood Star

5



Mrs. Litvinoff Visits Nome



The Red Airmen Like Our PX's



Final Instructions Before The Take-Off To Siberia

solutely no formality. There's also the usual amount of horseplay one would expect to find among EM anywhere. On occasion these men get together on their off-duty hours. Several weeks ago they crowded themselves and a couple of cases of brew into a jeep, and took off for nearby Harding Lake. But this extra-curricular fraternization is the exception rather than the rule.

A few of the American officers too are friends with the Russians, socially, in the strict, off-duty sense. At Ladd Field on Red Army Day in February, 1943, practically the entire group of American officers were entertained by the Red airmen. The Americans reciprocated at a dinner

on American Army Day the following April. When Vice-President Henry Wallace stopped over at Fairbanks last summer on his way to China, he took part in a Russo-American volleyball game which lasted almost two hours. But, as in the case of the EM, this kind of fraternization is the exception. In general, both groups stick pretty much to themselves when not on the job.

There have been few disputes between the Russians and the Americans. Those which have come up have been the result of honest differences of opinion as to how to facilitate the delivery of planes. In accordance with the terms of our Lend-Lease agreement with Russia, the

planes must meet certain specifications. These contractual standards are insisted on and the Russians are very thorough in checking all planes before accepting them. As one Red airman remarked, "We take the term 'Lend-Lease' literally. We are leasing the planes from you people, and you will be paid for them. We do not think of them as a gift, and, so naturally, we want to get what we've contracted for."

Most of the Soviet personnel are officers. And as such they enjoy the hospitality of the officers' clubs at both Fairbanks and Nome. They attend the dances, which they seem to enjoy. They drink the GI 3.2, which

they also seem to enjoy. And their enjoyment is in no way lessened by the fact that the bottle labels bear the obviously German names of Schlitz, or Pabst or Annheuser-Busch.

Pocket billiards is also one of their pastimes. Like the Americans, some are good at the game. Others are patently beginners. No generalizations can be made. Pool is played in Russia too, but the American variety is somewhat different.

Chess, which might almost be classified as the Soviet national sport, is quite naturally one of the principal diversions of the Russians engaged in the Alsib Movement. According to the reports of the Americans who have played with them, they generally excel at the game. Unfortunately, very few of the U.S. officers or men play chess with the Russians. The explanation, however, is simple: comparatively few Americans play chess.

Usually when the Russians at Fairbanks play chess or cards or drink beer, they do so in their own canteen, which is operated expressly for the Soviet airmen by the Ladd Field officers' club.

The Russians seem to enjoy Alaska. They like the American movies. They like to shop in the Army PX and in the Fairbanks stores—to buy those luxuries unobtainable in wartime Russia. Sometimes they buy chocolate bars by the carton to take back with them for their families and friends. But despite the fact that Alaska is sheer luxury to what they have known on the fighting fronts, they are anxious to get home.

A few fortunate Red airmen have their wives and children with them. But not very many are so fortunate. And home and family to the Russian in Alaska mean just what home and family mean to the average Division GI.

On the wall in the Russian canteen at Ladd Field is a large map of the eastern front. Or rather, what was the eastern front. Most of the action is now far to the west, in areas not included on the map. To the left of the map, on the wall, are penciled an arrow and the word "Berlin."

Alsib can take a bow. It has done its share in rendering obsolete that map in the Russian canteen.





SIDE BY SIDE THEY WORK—COMMUNICATIONS AND WEATHER—TO ACCOMPLISH THEIR VITAL WORK



NO GOOD OUTPOST IS WITHOUT ONE—A WARM LATRINE, WITH ELECTRIC LIGHTS

*None But the Strong
... AT THESE VITAL OUTPOSTS!*



NAVIES NOT JUST LIKE MOTHERS NEED TO MAKE — BUT GOOD!



THE day is calm and quiet, but plainly it will not remain that way. A dark, gloomy fog bank obscures the horizon, and a steady southwest wind has already started to push this airman's enemy inward. A weather observer shakes his head as he stands in front of a Quonset hut that might be any one of many weather-communications outpost stations scattered all over arctic and sub-arctic Canada and Alaska. This is bad! "The fog is beginning to roll in," he mutters.

A minute later he hands a message to the radio operator in the hut, and the weather report is immediately radioed to all stations along the route, to all pilots flying in the immediate area, to weather forecasters and aircraft control agencies over a large part of North America.

"Ceiling zero, visibility zero." Just another lousy day to most everybody in the area, but that brief report may

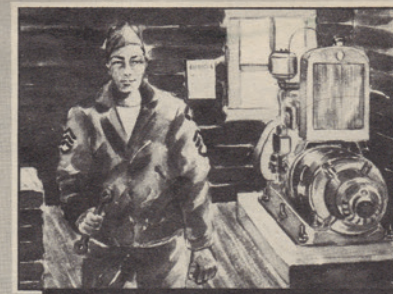
keep grounded a hundred Lend-Lease airplanes destined for Russia's fighting fronts, a hundred ferry pilots popping in and out of operations offices along a thousand-mile route—all sweating out another report which will indicate the fog has dissipated, that it's safe to fly.

Weather is immutable, but knowledge of it is all-important to flying safety. Hence, the job of these outposts is two-fold: First, to observe and correlate the weather information, and second, to get that information into the hands of those for whom it is invaluable—the pilots, forecasters, operations officers and flight control agencies. Co-operation between the weather observer and the communications operator is the keynote of the weather reporting system, the real backbone of flying safety.

The establishment of an air route is one thing when it is over territory which already has weather reporting



THE ARCTIC WIND HOWLS FIERCELY—IT'S EASY TO GET LOST IN THESE FURIOUS STORMS



THIS MAN HAS JUST CHECKED THE GENERATOR, THE SOURCE OF LIGHT AND RADIO POWER. IN THESE ISOLATED SPOTS ALL MACHINES AND INSTRUMENTS ARE GIVEN EXCEPTIONAL CARE

stations, radio stations or even populated places for such installations. But it's a totally different job when it involves the creation of a route over thousands of miles of unpopulated wilderness without roads, radio stations, weather stations or civilization.

Thus we can say with assurance that when the famed Canadian-Arctic explorer, Vilhjalmur Stefansson, predicted that "in the future the Canadian Arctic will most certainly lie at the crossroads of the world," he little could conceive that the Alaskan Division, the 60th Army Airways Communications System Group and the 16th Weather Squadron, with others, would make his long-range prediction come true as soon as it has. One thing he did know: that none but the strong at vital outposts could survive and make possible the old dream of a "North-west Passage."

In building this vast network of vitally needed outpost stations, these same weather and communications men have relived some of the action, experiences and drama of the Yukon goldrush of 1898. They've faced the same bitter cold, the same long summer days and endless dark winter nights. They've listened to the same Indian legends and the modern legends that have sprung from the lurid "days of '98." They've learned to know the same Indian tribes. They can tell of the tribe with the reputation for being the laziest under the sun, who do nothing but lie around and wait to die. And they've known the industrious Tlinkit Indians of the Alaskan panhandle whose characteristic and colorful totem poles tell the story of their tribe.

These men also have been flooded-out in the late spring thaws and frozen-in during long winter spells of sub-zero temperatures. They've been ice-bound on tiny Bering Sea islands with only a handful of Eskimos as neighbors. They've hunted for fresh meat, as a necessity at times and at other times in an effort to break the monotony of the "Yukon Shrimp" (Vienna sausage) diet that seemed to be endless. They've "starved" for mail for months at a time, and on one occasion they might have starved for food but for the charity of a Catholic mission that fortunately could tide them over until their own stocks could be replenished with the advent of good flying weather.

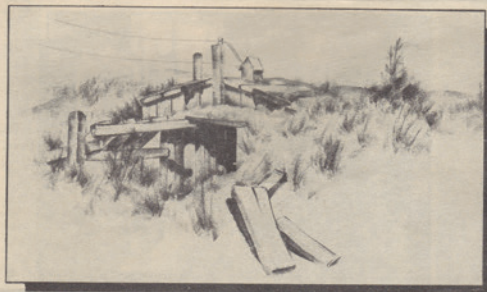
They've built their own stations and quarters out of logs which they've cut, and they've stayed on to install and operate their weather and radio stations. They've



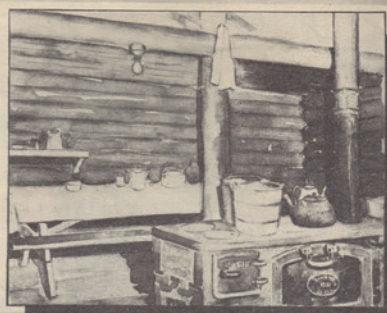
AFTER AN ALERT VIGIL ON SHIFT IT'S SWELL TO HIT THAT WARM SACK. ALL OUTPOSTS ARE PLENTIFULLY SUPPLIED WITH GOOD BOOKS



NEARLY EVERY MODE OF TRANSPORTATION IS USED TO GET TO THESE STATIONS—SOME ARE ACCESSIBLE ONLY BY AN AIRPLANE ON FLOATS



AN OLD ABANDONED ESKIMO IGLOO IS UTILIZED FOR A GENERATOR HOUSE AT AN ALASKAN OUTPOST



COOKING AND BAKING IS AN ART THAT'S LEARNED FAST—THRU NECESSITY. MOST OF THE BOYS ARE PRETTY DARNED GOOD, TOO

known the soul-rending disease of loneliness, of seeing the same three or four faces month after month. "Cabin fever" is the name they've given to that inorganic strangeness that sometimes infects men not adaptable to these long periods of lonely outpost life. They've seen their GI buddies go "bushy"—get moody and act strangely without apparent reason. A few of these have been brought out of the North because they've started to get "bushy." It only indicates they've been up there too long, but rotation to a city station will get them back on their feet again.

There are, of course, some modern touches to the old experiences too. There is the story of the radio operator at a very remote Alaskan station who was stricken with a common soldier affliction which we politely call the "GI's." Every day for a week he'd contact the medical officer at the nearest airbase by radio and relay the details with respect to the functioning of his digestive and excretive systems. Unable to get to the outpost by air because of bad flying weather, the medical officer prescribed "home" remedies over the radio. One of these did the trick, however, and incidentally saved a several hundred mile air rescue which might have been necessary.

These communications and weather men of the 60th AACG Group and the 16th Weather Squadron haven't had a Robert Service or Jack London to record their "Tales of the Yukon" in its 1944 version. They've gone into places that the sourdoughs wouldn't have thought of going for less than the possibility of a Comstock Lode. And they've stayed to build their stations into a network of weather-communications stations which ranks with the best and most efficient in the world—and which is vitally important to the operation of this new route to the Far East.

Apparently there's more than one redeeming feature to the whole business of living and working at an outpost station—many a GI has gone to these stations at his own request. Maybe it's because he wanted to get away from some of the "chicken" aspects of garrison army life. And maybe it's because he's got the same pioneer spirit that spurred the "winning of the West" right in his own U.S.A. less than a hundred years ago.

Recorded in poetry or not, you can bet your next month's whiskey ration that these GI sourdoughs of 1942-44 from Brooklyn and Oskosh, Pomona and Mobile, will remember their experiences and their part in this winning of the North, the building of the skyway to Siberia.

10



THERE'S LOTS TO DO AT THE OUTPOSTS—IN THE CANADIAN SECTORS TIMBER IS PLENTIFUL FOR BUILDING OR FIREWOOD



MANY DIFFERENT TYPES OF STRUCTURES ARE USED. THIS IS A STATION ON BARREN SEWARD PENINSULA



More Than Planes

THE Alaskan Division has helped Russia do a job of destruction. It has aided the Soviet Union by delivering to the Red Air Force some of the planes which have wrecked destruction on the Luftwaffe. That's a well-known story. The Division has also contributed to the rehabilitation of Europe. That's a story not so well known.

Attracted by the glamor, the novelty of Soviet airmen stationed on American territory, the press has gone overboard with "color" yarns of the Red airman's adjustment to his new surroundings. It has also spared few details of the astounding success of the Division's delivery of more than 5,000 Lend-Lease aircraft to these same Soviet flyers. But, by and large, the press of the nation has overlooked one of the genuine news stories of the Division. It has not told adequately the story of the Lend-Lease freight which the Division has shipped to Russia in the very Lend-Lease planes that fly the Alsib route.

Lend-Lease cargo, not for the destruction of Germany but for the rehabilitation of Europe, is carried in these aircraft. Hundreds of tons of it. Thousands of different

items. To the battlefields on the Eastern Front, and to the hospitals of Russia, these planes are carrying medical supplies of all kinds: artificial arms and legs, serums, and sulphur drugs.

Largely by a scorched-earth policy was Russia able to hold off the Hun until, militarily, she was a match for the Wehrmacht. Scorched-earth meant the destruction of some of her best agricultural land, of her wheat and grain stocks. Now Russia must rebuild her depleted food stocks so that she can feed not only her own people but help feed the peoples of Europe as they are liberated from the Nazis.

Lend-Lease is supplying tractors, farm implements, wheat seeds, pamphlets on scientific agriculture. And the Alaskan Division is helping deliver the goods.

Not all the men of the Alaskan Division know the role they are playing in the rehabilitation of Europe, in the healing of the wounded, in the feeding of the starved. But it's a role they can be well proud of.

11



Needed was a testing organization that would apply, under actual arctic conditions, the results of experimentation in the States. Out of this need to prove theory by practice was born C.W.T. Its base of operations was to be Ladd Field, Alaska, scarcely a hundred miles below the arctic circle.

One of the earliest and strongest champions of C.W.T. was Colonel Dale V. Gaffney, now brigadier general and commanding general of A.T.C.'s Alaskan Division. Back of his cause he put the power of a forceful personality and knowledge of the territory, with the result that the Detachment was established directly under the commanding general of the Army Air Forces.

Four winters ago when C.W.T. first

HIGHER and higher into the thin, cold arctic atmosphere climbed a twin-engine bomber. Inside, crew members jotted down observations. Why had the lines broken and frozen at this altitude? What had fritzed up the internal heating system? It's the mission of the Cold Weather Testing Detachment at Ladd Field to find the answers to these questions—these and the thousands of others which relate to the problems encountered in arctic flying.

Combat aircraft are as sensitive to weather conditions as the human beings who create, service and fly them. Long before Pearl Harbor the Army Air Forces had begun tackling the many problems involved in cold weather operations. That many of these difficulties have been overcome is a tribute to the military and civilian personnel assigned to C.W.T.

With the approach of American participation in the war, the A.A.F. accelerated its scientific research in all the intricacies of cold weather operations. At Wright Field, Ohio, and elsewhere, laboratories worked long hours on the winterization of aircraft. Yet this was not enough.



12



came to Ladd Field it was a bitter struggle both for ground and flight crews to keep the planes flying. According to Col. R. R. Stewart, now commanding officer, everybody took a beating from the severe living and working conditions.

For one thing the men on the line wore improper clothing, stiff, heavy shirting which at 40 degrees below zero alternately made them perspire and freeze. One of the outstanding achievements of the C.W.T. program was the redesigning of clothing to meet the exigencies of arctic life.

During the winter of 1942-43, when at last the broad testing program began in earnest, much was discovered about the performance of both men and aircraft at 50 below, resulting in many technical improvements in maintenance and flying procedures.

Two thirds of the personnel, coming from stations in the United States, had never before had previous experience in the arctic. But two notable exceptions were Lt. Colonel Ashley C. McKinley and Sir Hubert Wilkins. Colonel McKinley won fame as a member of the Byrd Antarctic Expedition in 1928. As aerial photographer he was third in command of the daring group which made Little America a possession of the United States. Sir Hubert, the famous British explorer, was a consultant with the C.W.T. on proper

clothing to be worn at low temperatures; for in Alaska and other cold spots, a GI would freeze as solid as a totem pole were he not correctly clothed.

Hazards of flying over the arctic territory are not limited to flight crews of the C.W.T. Detachment; nevertheless, the fact that local, high altitudes and cross country hops are made for testing purposes adds a considerable element of adventure not encountered otherwise. All men fly with the grim knowledge that, like others before them, something might occur to cause a forced landing hundreds of miles from nowhere.

Reasons of military security obviously prevent descriptions of actual tests made on specific planes. Yet it can be truthfully said that without

the experiments and subsequent recommendations of C.W.T., the Alaskan Division of the Air Transport Command would never have been able to maintain, on schedule, its delivery of more than 5,000 Lend-Lease planes to Russia over a very hazardous arctic skyway.

The story of the "Cold Nose Boys," as they are known at Ladd Field, is a story of almost four years of hard plugging under severe arctic conditions; a story of general success, with occasional touches of tragedy. It's the story of the struggle to destroy the cold weather Gremlins that were ever present to harass both men and planes.

In that struggle, the Cold Weather Testing Detachment has played a leading and honorable role.

13





With Whom We Serve

'GLOBALONEY' is a neat, new word. But it doesn't make much sense. This is a global war we and the 33 other United Nations are fighting. And that's no scoop. White men, black men, "red" men (so-called) and yellow men are co-operating over the face of a fast-shrinking world, co-operating for their mutual protection against a common foe, fascism. This, too, Watson, is elementary.

It's also quite unsensational to assert that the airplane has made neighbors of us 34 United Nations. We're getting to know each other, and, happily, we're discovering we've much in common besides an enemy. We're at long last learning it's a small old globe. And that's not baloney.

Let's take the case of our own Alaskan Division. It's utilizing the services of several races and cultures. There are us, of course, the Americans. And working right alongside us, helping us deliver the planes to Russia, are the Russians, the Canadians, the Indians, the Eskimos and the Sourdoughs.

We no longer have to rely on text books and newspaper accounts to tell us what these people are like. Basically, we're finding they're quite a lot like us, despite their cultural and physical differences.

Take the Russians, for example. Those of us who had a preconceived picture of a little man with a beard and a bomb, discovered we'd been wrong, dead wrong. The Russians we find at Great Falls, Fairbanks, Galena and Nome look a lot like most of us. Put them in O.D.'s instead of their own colorful uniforms, and they might well be from Minnesota or Alabama or New Jersey. There's no such thing as a "typical" Russian anymore

than there's a "typical" American. The Soviet Union, like the United States, is an amalgam of many peoples. As is pointed out in the Encyclopedia Britannica, there are 169 ethnic groups in Russia. Reducing this to ordinary language, this means there are 169 different races and peoples in the U.S.S.R.

The Red airman working in the Division is courteous, friendly and not lacking in humor. He's quick to see a joke and equally quick to laugh. But when he's at work, he is perhaps a little more serious than the average G.I. That's because, unlike most Division EM, he's seen the enemy first hand; he's heard the deathly cadence of the goosestep up to the very gates of Moscow. In short, the Russian knows, by bitter experience, how tough and ruthless the Hun can be. And when it comes to dealing with his enemy, the Soviet flyer is taking no chances. It's a serious business.

The Canadians, of course, resemble us. At least, the English-speaking ones do. And it's naturally the English-speaking provinces of Alberta and British Columbia and the Yukon Territory that we Division G.I.'s have come to know. The Canadians are more reserved than we are, and, on superficial observation, they might seem inclined to take things a bit easier than we do. That's probably because they close their stores earlier, and celebrate more holidays. In general, they're in no rush to get anywhere. But they are industrious and hard-working. However, they neither waste their energy nor boast of their efficiency.

A land rich in natural resources, Canada is about the same size as the United States. Unthinkingly, some of us may assume the Canadian lacks ingenuity because

he has not developed those resources as we have developed ours. But it takes people to produce automobiles and telephones and indoor plumbing. And Canada has a population of only 3.32 persons per square mile as compared with 45.05 in the United States. Culturally too, we may be inclined to do a little unwarranted boasting because we've produced more painters and writers and musicians. But the same reason applies: the U.S. has more than ten times as many people as Canada.

Canada, like the United States, is a democracy. But Canadians revere and honor their King and Queen. Of course, to some of us, monarchy and democracy are incompatible. The two just don't add up. But try to look at it this way. We Americans revere and honor our Constitution, which to us is the symbol of democracy. And to the Canadian, his King and Queen are not people. They are his symbol of democracy.

Before we came to Alaska and Canada, we knew very little about the Indian. Most of us know very little about him now. And yet we've worked with him as a fellow G.I. We've also seen him as a civilian construction worker. He's not a bit like the movie Indian we used to see when we were kids.

No, he's not always as sharp as we are. That is, he doesn't always have our book learning. But he has not had the same contact with civilization we've had. In fact, he's generally gotten a bad deal from civilization. But in this war he's getting a chance. And when he has been put in the right job, he has proved his worth.

He's rescued more than a few white G.I.'s who've become lost in the treacherous arctic. And he knows more about hunting and fishing and nature than most of us do. The Indian can teach us a lot—if we'll let him.

We're learning something of the Eskimo too. And, as in the case of the Indian, we're perhaps not learning as much as we could. Like the Indian, the Eskimo can teach us to hunt and to fish. But, in addition, we can learn of democracy from the Eskimo.

When the Eskimo lives near white settlements, he lives on a lower economic scale. But in the more remote regions, his ancient customs prevail. And it is here we find the Eskimo, living in a pure democracy, a democracy in which crime is practically unknown. The Eskimo community is governed "by the free accord of free people." Someone, of course, has to make the decisions, and this job is delegated to the most outstanding member of the community. He is not, however, a ruler as such; but, rather, "the first among equals."

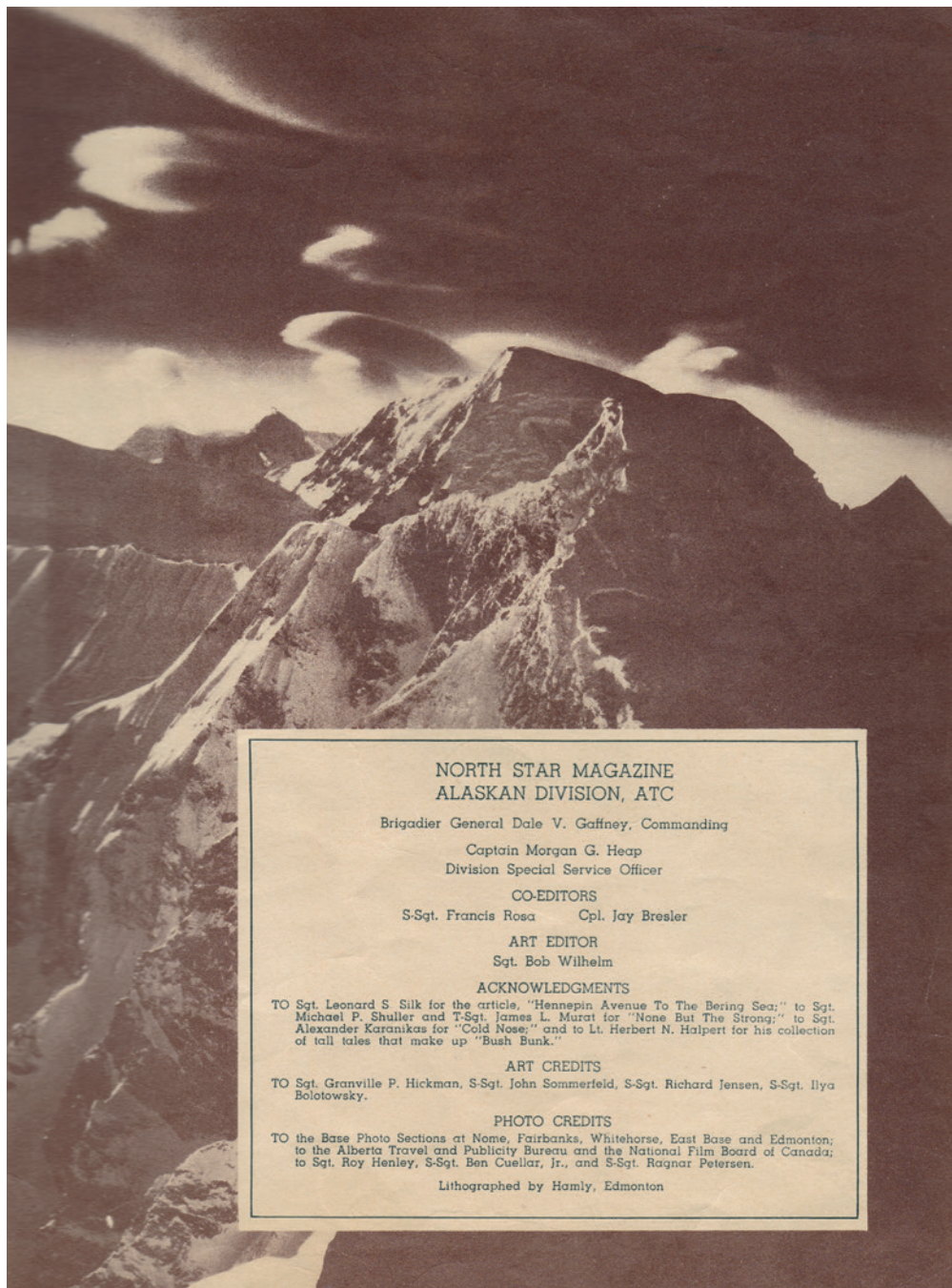
Most of us, of course, have never had an opportunity to observe an Eskimo community. But a good many of us have met and worked with Eskimos. And we're better men for the experience.

The Alaskan Sourdough's a different case altogether. He's not the member of another race or another nation. He's an American, a very independent, self-sufficient American. Like both the Eskimo and the Indian, he knows the ways of nature. And, also like them, he may be short on book learning.

He's a little wary of civilization, but he's not antagonistic toward it. In fact, he's building civilization. He's hardy and he has guts. And he makes friends easily, as many of us know.

Some of us like the Sourdough so well we plan to join him some day.





NORTH STAR MAGAZINE
ALASKAN DIVISION, ATC

Brigadier General Dale V. Gaffney, Commanding

Captain Morgan G. Heap
Division Special Service Officer

CO-EDITORS

S-Sgt. Francis Rosa Cpl. Jay Bresler

ART EDITOR

Sgt. Bob Wilhelm

ACKNOWLEDGMENTS

TO Sgt. Leonard S. Silk for the article, "Hennepin Avenue To The Bering Sea;" to Sgt. Michael P. Shuller and T-Sgt. James L. Murat for "None But The Strong;" to Sgt. Alexander Karanikas for "Cold Nose;" and to Lt. Herbert N. Halpert for his collection of tall tales that make up "Bush Bunk."

ART CREDITS

TO Sgt. Granville P. Hickman, S-Sgt. John Sommerfeld, S-Sgt. Richard Jensen, S-Sgt. Ilya Bolotowsky.

PHOTO CREDITS

TO the Base Photo Sections at Nome, Fairbanks, Whitehorse, East Base and Edmonton; to the Alberta Travel and Publicity Bureau and the National Film Board of Canada; to Sgt. Roy Henley, S-Sgt. Ben Cuellar, Jr., and S-Sgt. Ragnar Petersen.

Lithographed by Hamly, Edmonton



Аляска, 1944 г.
Alaska, 1944



КНИГИ О КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ 1992–2016



BOOKS ABOUT KRASNOYARSK AIR ROUTE PUBLISHED IN 1992–2016

Долгие годы о Красноярской воздушной трассе можно было узнать, только работая с архивными документами Красноярского и Якутского управлений гражданской авиации и фонда «Гражданская авиация» Российского государственного архива экономики. Немногочисленными были и статьи в газетах. После снятия грифа «секретно» историки наконец получили доступ к первоисточникам, а сами ветераны трассы стали соглашаться приоткрыть существовавшую все эти годы завесу тайны над этой интереснейшей страницей истории Великой Отечественной войны. Появились издания в Москве, Иркутске и Красноярске. Вышли книги Александра Долитского и Ивана Негенбля, совместно с Эвереттом Лонгом в США.

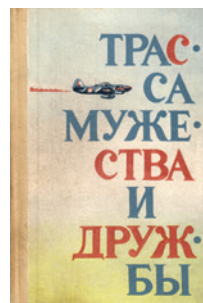
Юбилейный фотоальбом, вышедший к 75-летию Красноярской воздушной трассы, вы держите в руках.

Изданий немного, тиражи невелики и книги даже не всегда доходили до библиотек. Многие уже стали раритетами. Перечень вышедших в США и России книг по истории Красноярской воздушной трассы (известных авторам-составителям) предлагается вашему вниманию.

For many years it was possible to learn about the Krasnoyarsk air route only working with archive documents of the Krasnoyarsk and Yakutsk departments of civil aviation and the “Grazhdanskaya aviatsiya” Foundation of the Russian State Archives of Economics. Very few articles were published about it in newspapers. After declassification of secret documents historians received access to originals, and veterans themselves got the right to lift the veil of secrecy from this very interesting page of the Great Patriotic War. There were books in Moscow, Irkutsk and Krasnoyarsk. Books by Aleksandr Dolitsky and Ivan Negenblya in cooperation with Everett Long in the USA were published.

And now you are holding in your hands a jubilee photo-book published to mark the 75th anniversary of the Krasnoyarsk air route.

There are not very many publications, the sizes of circulation are far from being large; some of the books cannot even be found in libraries. Many of them have already become rarities. The list of the books published in the USA and Russia on the history of the Krasnoyarsk air route (known to the authors) is offered for your attention.



И. Е. Негенбля. Трасса мужества и дружбы / И. Е. Негенбля, Ю. К. Антонов, В. В; Филиппов. — Якутск: Национальное книжное издательство Республики Саха (Якутия), 1992.

I. E. Negenblya, Yu. K. Antonov, V. V. Filippov. Route of Courage Alaska – Siberia. – Yakutsk: Media-Holding “Yakutia”, 2012.



Cobras over the Tundra. Кобры над тундрой. (E. A. Long, I. Y. Neganblya). Arktika Publishing. Fairbanks. Alaska. USA. 1992.



И. П. Лебедев. «Кобры» летят к фронту. — М.: Воениздат. 1992.

I. P. Lebedev. “Cobras” fly to the front. – M.: Voenizdat. 1992.



Небо без границ. Очерки. Воспоминания / составители: Л. И. Горбунова, Е. В. Кутаков, Н. Ф. Шкарев. — Красноярск: КОА «Русская энциклопедия», 1995.

Skies without borders. Essays. Reminiscences (compilers L. I. Gorbunova, E. V. Kutakov, N. F. Shkarev). – Krasnoyarsk: KOA “Russian Encyclopedia”, 1995.



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

I. E. Negenblya. Alaska – Siberia. Route of Courage. – Yakutsk: Yakutsky kray, 2000.



«Аляска — Сибирь — фронт». История легендарной авиатрассы. Документы. Комментарии. Воспоминания. 1942–1945 гг. / автор-составитель В. И. Прянишников. — М.: 2004.

«Alaska – Siberia – front». History of legendary air-route. Documents. Commentaries. Reminiscences. 1942–1945 (author-compiler V. I. Pryanishnikov). – M.: 2004.



И. Е. Негенбля. Аляска — Сибирь: над тундрой и тайгой (фотоальбом). — Якутск: Бичик, 2005.

I. E. Negenblya. Alaska –Siberia: Over the tundra and taiga (photobook). – Yakutsk: Bichik, 2005.



Трасса мужества Аляска — Сибирь / И. Е. Негенбля, Ю. К. Антонов, В. В. Филиппов. — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2012.

I. Negenblya, Y. Antonov, V. Filippov. The route of the courage of Alaska — Siberia. — Yakutsk: Media Holding “Yakutia”, 2012.



Г. С. Киселев. Пионеры воздушных конвоев. — М.: Про-практик, 2015.

G. Kiselev. Pioneers of air convoys. — M.: Pro-praktik, 2015.



М. И. Денискин. По следам пропавшего «Бостона». — Иркутск: ООО «Артиздат», 2006.

M. I. Deniskin. In the footsteps of the missing “Boston”. – Irkutsk: ООО “Artizdat”, 2006.



Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 гг.) / составители И. Е. Негенбля, А. А. Калашников. — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2015.

Air ferrying route Alaska – Siberia: documents, reminiscences, photos (1941-1944) (compilers I. E. Negenblya, A. A. Kalashnikov). – Yakutsk: RIO media-holding, 2015.



Книга памяти Красноярской воздушной трассы. 1942–1945. /В. Филиппов, И. Негенбля. — Красноярск: ООО «Издательство «Поликор», 2016.

The Book of Memory About the Krasnoyarsk Air Route 1942–1945. / Vyacheslav Filippov, Ivan Negenblya.– Krasnoyarsk: ООО “Polikor Publishing House”, 2016.



Allies in Wartime. The Alaska — Siberia Airway During World War II. (A. Dolitsky). Alaska – Siberia Research Center. Juneau. Alaska. USA. 2007.



Союзники: особые маршруты взаимодействия. 1941–1945. — М.: Российский Союз ветеранов, 2015.

Allies: special routes of interaction. 1941–1945. – M.: Russian Union of Veterans, 2015.



АЛСИБ-2015. По легендарной авиатрассе. — М.: «Русское авиационное общество» («Русавиа»), 2016.

ALSIB-2015. On the legendary air route. – Moscow: “Russian Aviation Society” (“Rusavia”),



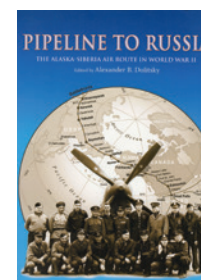
В. Филиппов. Красноярская воздушная трасса. 1942–1945. — Красноярск: Сибирские промыслы, 2012.

V.V. Filippov. Krasnoyarsk air route. 1942–1945. – Krasnoyarsk: Sibirskiye Promysly, 2012.



Д. К. Орлов. От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь. / Д. К. Орлов, К. В. Орлов, В. В. Филиппов. — Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2015.

D.K. Orlov. From Siberia to Victory. Krasnoyarsk air route Alaska – Siberia. / D.K. Orlov. K.V. Orlov, V.V. Filippov. – Krasnoyarsk: ООО «Polikor Publishing House», 2015.



Pipeline to Russia. The Alaska – Siberia air route in Wold War II. (A. Dolitsky). Alaska Affiliated Areas Program. National Park Service. Anchorage. Alaska. USA. 2016.

Источники

1. Российский государственный архив экономики (РГАЭ):
 - Ф. 9527. Оп. 4. Д. 55.
 - Ф. 9527. Оп. 5. Д. 186, 364, 536-540, 970, 971.
 - Ф. 9527. Оп. 11. Д. 8, 18.
2. Центральный архив Министерства обороны (ЦА МО РФ):
 - учетно-послужные карточки и личные дела офицеров.
 - Ф. 160. Оп. 13234. Д. 23, 31, 32.
3. Архив Росавиации:
 - учетные карточки и личные дела работников гражданской авиации.
4. Фотографии из коллекции: Blake W. Smith, Ted Spencer, C. E. Miller; из личных архивов ветеранов Красноярской воздушной трассы: Н. И. Александрова, И. И. Бурмистрова, П. П. Гамова, В. С. Захаркиной, Л. И. Кесельмана, М. Г. Мачина, К. В. Орлова, Р. П. Покровского, А. С. Сорокина, Н. Ф. Фенелоновой, Б. И. Фролова, фотокорреспондента Д. Г. Дебабова, Г. Ф. Петрова и авторов-составителей.

Интернет-ресурсы:

- <https://www.podvignaroda.mil.ru>
- <https://www.dkv-rus.narod.ru>
- <https://www.loc.gov>

Литература:

1. «Аляска — Сибирь — фронт». История легендарной авиатрассы. Документы. Комментарии. Воспоминания. 1942–1945 гг. — М.: 2004.
2. Котельников В. Р. «Американцы» в России / В. Р. Котельников, Г. Ф. Петров и др. — М.: РУСАВИА, 1999.
3. Котельников В. Р. Краснозвездные «американцы» Сталина. А-20 «Бостон». — М.: ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2010.
4. Лебедев И. П. «Кобры» летят к фронту. — М.: Воениздат, 1992.
5. Негенбля И. Е. Аляска-Сибирь: над тундрой и тайгой (фотоальбом). — Якутск: Бичик, 2005.
6. Негенбля И. Е. Трасса мужества Аляска — Сибирь / И. Е. Негенбля, Ю. К. Антонов, В. В. Филиппов. — Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2012.
7. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 гг.) / сост.: И. Е. Негенбля, А. А. Калашников. — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015.
8. Орлов Д. К. От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь. / Д. К. Орлов, К. В. Орлов, В. В. Филиппов. — Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2015.

Sources

1. Russian State Archives of Economics (RSAE):
 - Ph. 9527. S. 4. T. 55.
 - Ph. 9527. S. 5. T. 186, 364, 536-540, 970, 971.
 - Ph. 9527. S. 11. T. 8, 18.
2. Central Archives of the Defense Ministry of the RF (CA MO RF):
 - service record and personal data files of army.
 - Ph. 160. S. 13234. T. 23, 31, 32.
3. Rosaviatsiya archives:
 - service record and personal data files of civil aviation staff.
4. Photos from the collection Blake W. Smith, Ted Spencer, C. E. Miller, from personal archives of Krasnoyarsk air route veterans: N. I. Aleksandrov, I. I. Burmistrov, P. P. Gamov, V. S. Zakharkina, L. I. Kiselman, M. G. Machin, M. G. Orlov, K. V. Orlov, R. P. Pokrovsky, A. S. Sorokin, N. F. Fenelonova, B. I. Frolov, Photo correspondent D. G. Debabov, G. F. Petrov and the authors-compilers of the album.

Internet resources:

- <https://www.podvignaroda.mil.ru>
- <https://www.dkv-rus.narod.ru>
- <https://www.loc.gov>

Books:

1. “Alaska – Siberia – front”. History of legendary air-route. Documents. Commentaries. Reminiscences. 1942-1945. – M., 2004.
2. Kotelnikov V.R. “Americans” in Russia / V.R. Kotelnikov, G.F. Petrov, D.A. Sobolev, N.V. Yakubovich. – M.: RUSAVIA, 1999.
3. Kotelnikov V. R. Stalin’s red-starred “Americans” A-20 “Boston”. – M.: VERO Press; Yauza; EKSMO, 2010.
4. Lebedev I. P. “Cobras” fly to the front. – M.: Voениzdat.1992.
5. Negenblya I.E. Alaska – Siberia: Over the tundra and taiga (photo-book). – Yakutsk: Bichik, 2005.
6. Negenblya I.E. Route of Courage Alaska – Siberia / I. E. Negenblya, Yu. K. Antonov, V. V. Filippov. – Yakutsk: Media-Holding «Yakutia», 2012.
7. Air ferrying route Alaska – Siberia: documents, reminiscences, photos (1941–1944) (compilers I. E. Negenblya, A. A. Kalashnikov) – Yakutsk: RIO media-holding, 2015.
8. Orlov D. K. From Siberia to Victory. Krasnoyarsk air route Alaska – Siberia. / D. K. Orlov. K. V. Orlov, V. V. Filippov. – Krasnoyarsk: ООО «Polikor Publishing House», 2015

Список сокращений

АД — авиационная дивизия (ПАД — перегонная)
 АДД — авиация дальнего действия
 АМСГ — авиационная метеорологическая синоптическая группа
 АП — авиационный полк (ПАП — перегонный, ТАП — транспортный)
 ВВС — Военно-воздушные силы
 ВММУ — Воздушная трасса Москва — Уэлькаль
 ВМФ — Военно-морской флот
 ВПП — взлётно-посадочная полоса
 ВТКУ — Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль
 ГВФ — Гражданский воздушный флот
 ГКО — Государственный Комитет Обороны
 ГПУ «Дальстрой» — горно-промышленное управление треста «Дальстрой»
 ГСМ — горюче-смазочные материалы
 ГУ — главное управление
 ДОСААФ — Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту
 КВТ — Красноярская воздушная трасса
 ЛИИ — лётно-испытательный институт
 НИИ — научно-исследовательский институт
 НКАП — Народный комиссариат авиационной промышленности
 НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
 НКО — Народный комиссариат обороны
 ПВО — противовоздушная оборона
 У — Управление
 УГВФ — Управление Гражданского воздушного флота
 УГМС — Управление гидрометеослужбы
 ЦА МО — Центральный архив Министерства обороны

Благодарим за сотрудничество при подготовке фотоальбома и любезно предоставленные фотоматериалы из государственных и личных архивов:

- Дмитрия Олеговича Скобелева и Федора Владимировича Подсыпанина;
- сотрудников Российского государственного архива экономики и Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации;
- заведующую архивом Росавиации Наталию Ильиничну Демиденко;
- Геннадия Фёдоровича Петрова, Людмилу Ивановну Горбунову;
- Даля Константиновича Орлова, Валерия Петровича Гамова, Вячеслава Леонидовича Климовского, Льва Борисовича Фролова, Григория Сергеевича и Галину Александровну Киселёвых, Валерия Анатольевича Ковалёва, Елену Покровскую, семьи Бурмистровых и Елецких.

Dear friends,

We highly appreciate your sincere and disinterested help to us, we are greatly thankful to you for your cooperation with us in compiling this photo-book, for the photo-materials from your own or state archives that you kindly allowed us to use.

We would like to express our particular gratitude to:

- Dmitry O. Skobelev and Fyodor V. Podsypanin;
- staff members of the Russian State Archives of Economics and the staff members of the Central Archives of the Defense Ministry of the Russian Federation;
- Head of the Rosaviatsiya archives Nataliya I. Demidenko;
- Gennady F. Petrov, Ludmila I. Gorbunova;
- Dal K. Orlov, Valery P. Gamov, Vyacheslav L. Klimovsky, Lev B. Frolov, Grigory S. Kiselyov and Galina A. Kiselyova, Valery A. Kovalyov, Elena Pokrovskaya, the families of the Burmistrovs and Yeletskies.

А Л Я С К А – С И Б И Р Ь

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

75 лет Красноярской воздушной трассе. 1942–2017

Авторы-составители:

Филиппов Вячеслав Викторович

Негенбля Иван Ефимович

A L A S K A – S I B E R I A

COOPERATION IN THE NAME OF VICTORY

75-th anniversary of Krasnoyarsk air route. 1942–2017

Written and Compiled by Vyacheslav Filippov,

Ivan Negenblya

Дизайн: Рожков Семен

Вёрстка: Гладкая Галина

Корректурa: Котова Римма

Перевод: Пэшко Валерий

Подписано в печать 30.05.2017. Бумага мелованная. Печать офсетная. Формат 72x104/8.

Усл. печ. лист 27,7. Тираж 320 экз. Заказ № 39433.

Отпечатано ООО «Издательство Поликор». 660049, Красноярск, ул. Дубровинского, 58, тел. 227-77-81.