

Новониколаевск – Новосибирск

Алла ХАЛИМОНОВА



НОВОСИБИРСКИЙ ГОРОДСКОЙ АЭРОПОРТ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Летом 1943 года вышло Постановление Государственного Комитета Обороны о строительстве Новосибирского городского аэропорта для включения его в перегонную воздушную трассу Аляска – Сибирь, по которой направлялись американские самолёты, поставляемые нам по ленд-лизу.

Ленд-лиз – система передачи Соединёнными Штатами Америки займы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и других материальных ресурсов странам, участвовавшим в войне против гитлеровской Германии в период Второй мировой войны.

Через два месяца после начала Великой Отечественной войны в Соединённые Штаты отправилась первая бригада лётно-технического состава для ознакомления с предложенными машинами. В конце 1941 года группа видных авиаспециалистов, возглавляемая начальником ГУ ГВФ генерал-майором авиации В. С. Молоковым, вылетела в Сибирь для изыскания наилучшего направления авиатрассы. Стояла задача перегнать бомбардировщики на фронт, преодолев тысячи километров по маршруту, не достигаемому для противника.

После всестороннего анализа нескольких вариантов был выбран воздушный путь: Фэр-



бенк (Аляска), Берингов пролив, Уэлькаль (Чукотка), Сеймчан (Колыма), Якутск, Киренск, Красноярск.

Для этих мест не было даже географических карт. Фотосъёмка участков маршрута и строительство велись в жестокие сибирские морозы. Строили организации ГВФ, наркомата обороны и Дальстроя НКВД. Помогали местные власти и местные жители. Строительство велось круглосуточно, в основном вручную: лопатами и кирками. Гравий для взлётно-посадочных полос возили на лошадях, трамбовали колотушками. Основную рабочую силу составляли заключённые. Эти аэродромы стоят, можно сказать, на костях.

Халимонова Алла Ивановна родилась в городе Серов Свердловской области в семье лётчика. Жизненный путь продолжался в Магнитогорске, Челябинске, Свердловске, Новосибирске – по месту службы отца. Окончила НЭТИ и Патентный институт. Работала руководителем патентного бюро на Приборостроительном заводе имени Ленина.

ГУЛАГ внёс неоценимый вклад в нашу Победу, заплатив за неё самую высокую цену!

Административным центром трассы стал Якутск. Американские лётчики перегоняли самолёты с заводов до авиабазы Фэрбенкс, где их принимала советская военная миссия. Президент Рузвельт предлагал перегонять самолёты до Красноярска американскими лётчиками, но наше руководство от этого предложения отказалось. Сверху хорошо просматривалась территория Сибири, покрытая лагерями для заключённых.

В июне 1943 года было принято решение включить в перегонную воздушную трассу Новосибирск (Толмачёво), Омск, Свердловск (Кольцово). Темп перегонки самолётов возрос и к осени 1944 года составил 400 самолётов в месяц.

К этому времени лётное поле Новосибирского городского аэродрома было с дерновым покрытием. Вплоть до лета 1943 года здесь пасли скот, иногда прилетали небольшие гражданские самолёты. В ливень или просто в распутицу воздушное судно превращалось в кораблик, стоящий в огромной луже или в бурном потоке воды. Вся эта деревенская идиллия рухнула в одночасье – с выходом Постановления Государственного Комитета Обороны о строительстве объекта 1741 (Новосибирский аэропорт).

Постановление содержало предписание командиру ВВС СибВО генерал-майору авиации Шелухину о срочной организации работ по строительству взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием на аэродроме Новосибирского аэропорта. Шла война, работать некому. На территории аэропорта организовали лагерь для заключённых. 1500 человек в порядке мобилизации отправили на строительство из учреждений и заводов города, 150 подвод с возчиками из ближайших районов.

Объект 1741 строил, можно сказать, весь город. Усиливали водопровод: до этого воды здесь практически не было. Меняли трансформаторы на более мощные. Электроэнергия поступала от ТЭЦ левобережья, а ближайшая автозаводская ТЭЦ-4 начала строиться только после войны. Для строительства железнодорожной ветки от аэропорта к Мочищенскому карьеру – четыре с половиной километра – разобрали два километра трамвайных путей в городе (маршруты № 5 и № 7) и два километра Томской железной дороги из карьерных хозяйств.

На баланс объекта 1741 передали подсобное хозяйство в Бердске и организовали там откормочную базу свиней и заготовку топлива для автомашин. Газогенераторные грузовики, выработавшие свой ресурс, из-за отсутствия жидкого топлива работали на древесных чурках.

В суровую сибирскую зиму мобилизованные горожане и крестьяне жили в землянках. Около 1000 заключённых ютились в промёрзших старых деревянных ангарах, на скорую руку переоборудованных в лагерь. Кроме старых грузовиков и трёх тракторов, никакой техники не было. Её заменили кирки, лопаты, топоры. Не было спецодежды и обуви. В таких нечеловеческих условиях работа по строительству аэродрома шла полным ходом. За зиму построили все вспомогательные помещения, включая кухню-столовую, небольшой медицинский пункт и жильё. Весной началось основное строительство, но рабочей силы не хватало. Люди не выдерживали адских условий работы и погибали.

В апреле 1944 года обком ВКП (б) принял решение: для восполнения рабочей силы объекта 1741 перебазировать лагерь из села Колпашево Нарымского округа в количестве 500 человек заключённых, от мобилизовать из сельскохозяйственных районов области 900 человек сельнопоселенцев. Других строительных кадров к тому времени уже не осталось: все ушли на фронт.

Несмотря на невероятные трудности, 1 августа 1944 года точно по графику бетонная взлётно-посадочная полоса 1200 x 100 метров Новосибирского аэропорта приняла первый краснорядный американский самолёт. Взлёт с Красноярского аэродрома, самолёты делали дозаправку в Новосибирске: сначала в Толмачёво, а с августа 1944 года – в городском аэропорту. Потом – Омск, Свердловск, Москва, фронт.

Из 18 тысяч самолётов, полученных нами по ленд-лизу, по этой трассе наши лётчики перегнали 8094 самолёта. Это был каторжный труд в суровых условиях Крайнего Севера и Сибири, отмеченный погибшими лётными экипажами и не долетевшими до Европы крылатыми машинами. Самолёты не были приспособлены к низким температурам и дальним перелётам. Иногда застывало масло, останавливался мотор. Со временем этот недостаток был устранён. За время перегонки потери составили 81 самолёт, при этом погибли 115 перегонщиков.

В целом, это была надёжная, высококлассная техника. А истребитель «Аэрокобра», на котором летали многие наши прославленные асы, имел редкую по тем временам радиосвязь. Благодаря ей пилоты в группе могли общаться между собой, как по телефону.

После 9 мая 1945 года поставки самолётов продолжались ещё четыре месяца на случай войны с Японией. Алсиб использовали и для перевозки пассажиров, в том числе дипломатов, священнослужителей. Всего за время войны было перевезено 130 тысяч пассажиров.

Вот какой ценой нам досталась Победа! Она была велика не только на фронте. Строительство северо-восточной воздушной трассы – пример героизма нашего народа в тылу.