

МУЗЕЙ БЕРИНГИЙСКОГО НАСЛЕДИЯ
МОУ «Ш-ИС(П)ОО п. Провидения»

**Через века,
через года – помните!**

к 70-летию открытия авиатрассы
«Аляска – Сибирь»
(1942 – 2012 гг.)

**Чаплинский
аэродром**



п. Провидения
2011 г.

Ведущая Рахто Л.Ю. – учитель истории и обществознания



1-



Летчики 1-го перегонного авиаполка на аэродроме в Узькале (1942 г.)

ЧУКОТСКИЙ ОТРЕЗОК ТРАССЫ АЛСИБ

запасной аэродром.

«Как мы строили аэродром».

«- Айвангу, ну-ка вставай!

Я только разоспался, сон был крепким и вдруг меня будят.

- Да зачем?

-. **Майна** тебя вызывает, давай быстренько беги в колхозную контору!

- Ага, сейчас иду. Зачем же он так рано зовет меня?

Всю ночь мы играли в волейбол, и только к утру я ушел спать. Кое-как проснувшись, придя в себя, я вышел. Небо прояснилось, начало пригревать солнышко.

Контора колхоза размещалась в домике. Майну совсем недавно избрали председателем колхоза, а меня назначили счетоводом. Когда я вошел в контору, он предложил сесть и сказал:

- Ранней весной у нас побывал самолет «Дуглас», который приводил летчик Томилин. Работала съёмочная партия, и на нашей косе решили строить аэродром. На западе все еще идет Отечественная война. В скором времени придут строители, и наши колхозники должны помочь им. Поэтому надо составить списки всех работоспособных колхозников. Это следует сделать срочно.

Я вернулся домой, попил чаю, чтобы разогнать сон, и пошел составлять списки. Эту работу я закончил быстро и попросил разрешения сходить на охоту на вельботе. Майна разрешил.

Я предупредил бригадира **Нанухтака** и пошел одеваться. Когда вернулся на берег, то вельботы еще только сталкивали на воду. Я стал помогать. Вскоре отчалили и мы. Бензина было мало, и мы, экономя его, шли на веслах. Потихоньку дрейфуя, стали караулить моржей. К сожалению, морж не шел. Когда стало вечереть, на юге показалась над морем толстая мачта. Это шла шхуна «Чукотка». Она была загружена стройматериалами, людьми. На буксире шхуна вела самоходную баржу. Быстро темнело, и мы тоже пошли домой.

Всю ночь разгружали шхуну и баржу. К утру закончили разгрузку. В то время у нас в селении было домов, поэтому приехавших людей разместили в школе и в красном уголке.

Днем Майна сказал мне:

-Ты будешь все время работать со строителями, наши же мужчины, охотники, - только тогда, когда не будет охоты.

На следующий день все вышли на работу. К счастью, место оказалось ровным, поэтому работы было немного, к тому же аэродром строили как раз на песчаном месте. Но нашей бригаде выделили плотно утрамбованный бугор. Его предстояло выровнять, а грунт перенести в небольшие ложбинки. Грунт надо было возить на тачках. Мы видели их впервые.

Выложили из досок специальную дорожку. Когда стали катать тачки, то с первого раза ничего не получалось. То колесико съедет с доски, то вообще тачка опрокинется, и весь песок вывалится. Ох, и намучились же мы в первый день! Мы-то, мужчины, выглядели еще ничего, а вот женщинам, особенно старушкам, крепко досталось. Кое-как дойдя до дому, я поел, попил чаю, завалился спать и уснул как убитый.

Утром я чувствовал себя совершенно разбитым. Страшно ныли суставы рук, ног. Кое-как встал, попил чаю и пошел работать. Постепенно, работая, я перестал ощущать боль, к тому же мы научились работать с тачками. Они уже больше не соскакивали с досок, мы даже бегать с ними стали, а грузили уже с верхом.

Вскоре подъехали люди – мужчины и женщины, из **Аккани, Яндогая, Лорино, Янракыннота, Кивака**. Развернули между собой социалистическое соревнование, стали выполнять дневную норму и даже перекрывать её. Площадь разровняли быстро.

Из местечка **Тыфлык** стали возить на тракторах и автомашинах глину. До него далеко, около шести километров, и нет никакой дороги. Пришлось колею для автомашины забивать глиной. Сделали дорогу и только тогда приступили к засыпке полосы. Глину для этого в Тыфлыке резали большими кусками, грузили на автомашины, а затем на полосе размельчали. Использовали многолемешный тракторный плуг. Я работал у плуга и все время очищал его от набившихся корней и сухой травы. Лето было сухое, без дождей. Нам пришлось вырыть колодцы вдоль полосы и поливать ее пожарными помпами. Поливали мы в ночную смену. Нас работало пятеро: **Каля, Селяка, Анкая, Тыгяляун и я**. Четверо качали помпу, а пятый поливал площадку из шланга.

Однажды мы сильно устали. Попросили Анкая покараулить, и вчетвером прилегли отдохнуть. Но вдруг раздался крик. Он разбудил нас. Мы повскакивали. Оказалось, появился прораб Пальмов и стал кричать, что мы бросили работу. Когда мы окончательно пришли в себя, то крайне удивились: вся земля побелела. Пока мы спали, выпал снег. Когда Пальмов ушел, мы набросились на Анкая и стали его ругать за то, что он заснул. Мы, посоветовавшись, решили: снег все равно растает, и земля намокнет, поливать полосу бесполезно, - и пошли домой.

Прораб Пальмов был вредным человеком, женщины прозвали его Пальман.

- Работайте, работайте, Пальман идет, снова будет вас ругать, - обычно говорили они.

Когда стали укатывать площадку, часть женщин и мужчин освободили от работы, а мы, молодежь, продолжали трудиться как разнорабочие.

Однажды сообщили, что идет пароход-угольщик. Создали новую бригаду, назначили бригадиром **Гаймысина**. Наша бригада работала в ночную смену на пароходе, люди же, приехавшие из северных поселков, тоже работали ночью, но на берегу.

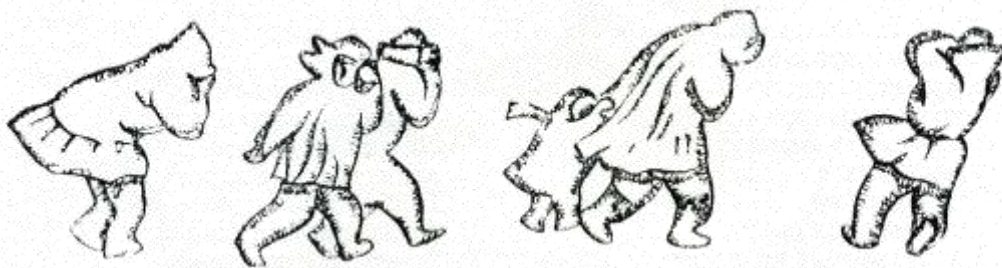
Как-то закончив смену и съехав на берег, мы узнали, что одного акканийского чуку по имени **Айильгин**, придавило трактором. Мы уж подумали, что он погиб, но оказалось, что Айильгин жив. Как обычно, трактор с прицепом поднимался на кучу угля, борта прицепа раскрывали, уголь сыпался, а остатки раскидывали лопатами. На этот раз, разгрузив прицеп, велели Айильгину прицепить его к трактору. Тракторист подумал, что это уже сделали, дал задний ход... Никто не видел, как это случилось. Когда трактор сошел с кучи, из нее торчала лишь нога, все тело было под углем. Тут же раздался крик, что раздавило человека. Побежали сообщать руководству аэродрома. Когда человека извлекли из угля, он сам поднялся, сел и сказал:

- Ой, что-то рука и ухо сильно болят!

Его тут же положили на носилки и отнесли в медицинский пункт. Через некоторое время Айильгин стал ходить. Мягкий, еще не слежавшийся уголь и спас его.

Только успели закончить выгрузку угля, как подошел пароход с горючим. Все переключились на разгрузку, а строители по-прежнему укатывали уже готовую полосу. В скором времени и эту работу закончили, горючее выгрузили. И однажды нам сообщили, что на днях прибудет приемочная комиссия. В день ее приезда мы нарядно оделись и пошли на аэродром. Вскоре появился самолет, сделал круг и успешно приземлился. Мы все были очень рады. Да и как не радоваться, когда частичка и нашего труда вложена в это большое дело! Комиссия приняла аэродром, а людей, прибывших из северных поселков, посадили в самолет и увезли в Лаврентия.

Нас, нескольких человек, по-прежнему оставили работать на аэродроме. Вскоре выпал снег. Мы сделали из бревен большую раму и после каждой пурги на тракторе объезжали летное поле. Но примерно в декабре из-за отсутствия самолетов прекратили работу. Кончил тогда работать и я».





ЛЮДИ УНАЗИКА

,

АЙВАНГУ (1926 – 1963)

Молчанова Вера и приемная дочь Самордина Татьяна.

Айвангу Лев, дочь



Айвангу

В статье «Как мы строили аэродром» Айвангу упоминает тогдашнего председателя колхоза Майна.

МАЙНА

Рая, внук Аппа Николай, внучка Аппа Ира живет в Канаде.

Аппа Юля, Аппа



Майна

НАНУХТАК

Нумынкау Ольга



Нумынкау Ольга (с. Новое Чаплино)

СЕЛЯКА (СЕЛЫКА)

Селякина Марина Ивановна, Селяка Роза и Селякина
(Власова) Валентина Ивановна



Селяка справа, в центре – Айвангу

КАЛЯ

- Домбровский Дмитрий



Каля

АНКАЙ

Тельпины Миша и Вася



Тельпин М. – призер гонок на собачьих упряжках

ТЫГЛЯЛЯУН

Анака Петя и Витя

:

-

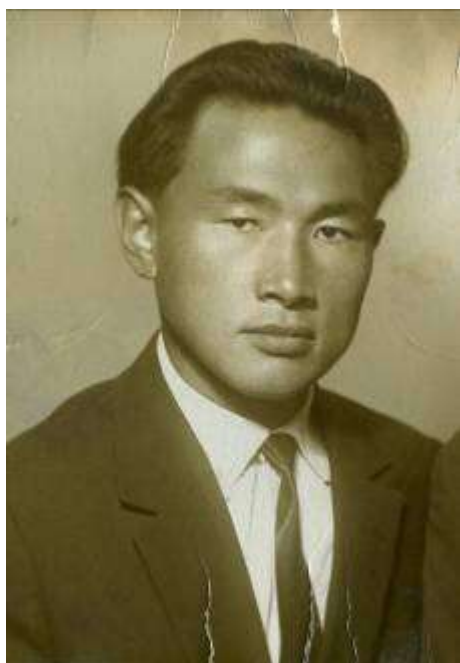
Ятта, Ашкамакин, Айнана, Тагитуткак, Ятылин, Ангу, Отха, Матлю, Атаку, Тивля, Увока, Гаймисин и многие другие.



Матлю



Ашкамакин



Ятта



Айнана (молодые годы)



Аныния и Ангу



Гаймисин с внуками



Тельпина-Аренка

Во время строительства взлетной полосы на мысе Чаплина, одна из групп самолетов перегона с Аляски на Чукотку совершила вынужденную посадку на недостроенный аэродром в ноябре 1942 года.



ГАМОВ ПЕТР ПАВЛОВИЧ

После начала войны направлен в запасной авиаполк в Кировабад и вскоре назначен штурманом в 4-й перегоночный авиационный полк. Перегонял прибывающие с Аляски через Берингов пролив на аэродромы Чукотки и Магаданской области американские бомбардировщики и истребители в город Киренск.

В конце ноября 1942 года летчик Гамов поднял свой Б-25 с аэродрома Лэдд-Филд (Фэрбенкс) и повёл за собой 10 истребителей Р-39 «Аэрокобра». Группа успешно достигла Номы, и самолёты полетели дальше через Берингов пролив в Уэлькаль. Уже на советской территории Гамов получил радиограмму, что аэродром в Уэлькале покрыт туманом и посадка невозможна. На мысе Чаплино была недостроенная площадка, и когда Гамов узнал о том, что погода там хорошая, пилот повёл свою группу к мысу Чаплина. Несмотря на незавершённость полосы все 11 самолётов успешно приземлились и на следующий день, после прилёта из Уэлькаля транспортного самолёта с обогревателями для запуска моторов, успешно достигли пункта назначения.

Строительство аэродрома на м. Чаплина было завершено в 1944 году

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АЭРОДРОМА
(август 2011 года)



Берег Берингова моря (мыс Чаплина)



Место, где располагался аэродром



Чаплинский запасной аэродром



Контрольная вышка аэродрома



Каток для уплотнения грунта



Остатки самолета ТБ-1 (40-е годы)

УЭЛЬКАЛЬ

НАНОК ВАСИЛИЙ



Нанук

В 1943 году вместе с семьёй переехал в посёлок Уэлькаль (залив Креста). Трудовую деятельность Василий Нанок начал истопником печей в общежитии лётчиков–перегонщиков самолётов по трассе АЛСИБа. Принимал участие в строительстве взлётно-посадочной полосы. Как и тысячи тружеников Чукотки, Нанок сдавал деньги на строительство самолётов и танков. Был награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», а позже юбилейной медалью «30 лет Победы в Великой Отечественной войне».

ИЗЕРГИН ВАСИЛИЙ ПОЛИКАРПОВИЧ



В конце лета 1942 года батальон погрузили на пароход «Волховстрой», загрузили технику и оборудование и направили к берегам Чукотки. Вскоре пароход встал на рейде небольшого эскимосского посёлка Уэлькаль в заливе Креста. Здесь надо было построить аэродром для перегонки самолётов, поставляемых по ленд-лизу из США.

Взлётно-посадочная полоса в Уэлькале была деревянной – на грунт укладывали рейки, потом утрамбовывали между ними песок и глину для большей прочности. Длина полосы составляла 1,5 км.

ЛЕТЧИКИ И АЭРОКОБРЫ

ПОКРЫШКИН АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ
(1913 – 1985)



Покрышкин А.И. на аэродроме

. В числе других лётчиков освоил самолёт Р-39 «Аэрокобра», даже перегонял эти самолёты из Ирана

»

-

-

Он стал первым трижды Героем Советского Союза!

-

-

-

ЯГОДКИН ПАВЕЛ СТЕПАНОВИЧ



С августа 1942 года по октябрь 1945 года П.С.Ягодкин служит в 1-м перегонном авиационном полке 1-й перегонной авиационной дивизии лётчиком-перегонщиком истребителей, поступающих из США в СССР по ленд-лизу.

ЯГОДКИНА АЛЕКСАНДРА ГЕОРГИЕВНА

Общения были самые простые, теплые дружеские, каждому лётчику хотелось сказать при встрече с нами после перегона самолётов к нам в Уэлькаль самые тёплые и добрые человеческие слова. Ведь им так было совершить эти перегоны самолётов было дело трудным и опасным из-за метеорологических условий. А перегоны самолётов из Аляски к нам в Уэлькаль делали иногда по два перегона в хорошую погоду, техника нужна была фронту для уничтожения врага. Несмотря на усталость лётчиков после перегона, они всегда появлялись в столовой кушать с улыбками, шутками, а юмора у них хватало, юмор был богат у каждого лётчика... Эти люди с большой энергией, весёлые, сильные духом, смелые, мужественные, обаятельные во всём. Дружные между собой и техническим персоналом, всё это помогало лётному составу в их труде... (из письма Ягодкиной А.Г. от 29 марта 1993)



Справа налево Ягодкин П.С. и Покрышкин А.И.

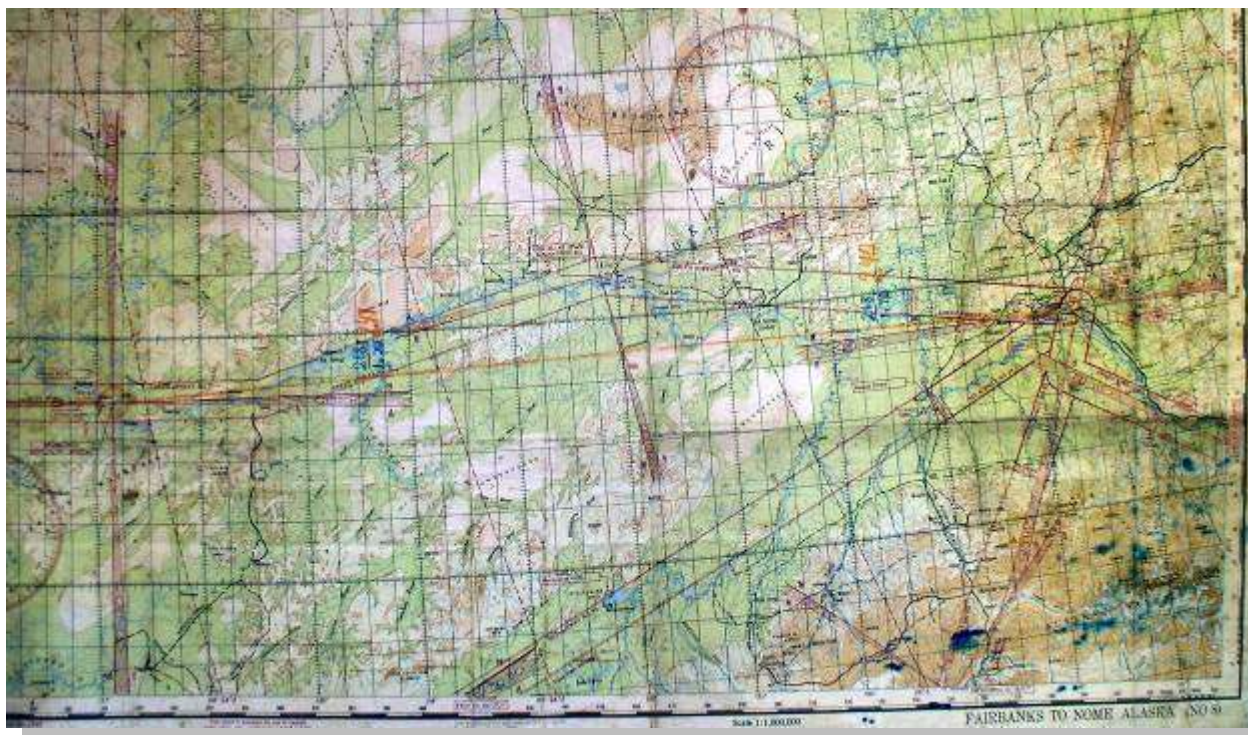


Ягодкин П.С. в Фэрбенксе (Аляска, США)

МАРШРУТНО-ПОЛЕТНАЯ КАРТА ФЭРБЕНКС – НОМ (фрагмент)



МАРШРУТНО-ПОЛЕТНАЯ КАРТА ФЭРБЕНКС - КРАСНОЯРСК
Лист 7 УЭЛЬКАЛЬ – ЗЫРЯНКА – ОЙМЯКОН
(фрагмент маршрута над Чукоткой)



()

БЕЛЯЕВ ПЕТР ПРОКОФЬЕВИЧ



Служба Беяева П.П. в 890-м авиаполку пересеклась с трассой АЛСИБ, разделённых 10 тысячами километров. Весной 1944 года полк перевооружили американскими средними бомбардировщиками Mitchell B-25, поставляемыми в СССР по ленд-лизу.

I

I



НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ

АЛСИБ - 29 мая 1990 года.

- :
-

-

3-

- **А.А.Лепилин** -

- **Гамовы**
- **Виктор Перов**
- **Владимир Суворов**
- **Фёдор Жевлаков**
- **Виктор Ильсуков**
- **Иван Моисеев**

-
-

50-

-

-

»).

-



Летчики – ветераны АЛСИБ в аэропорту Провиденция



Герой Советского Союза Лепилин А.А.



Лепилин А.А. и супруги Гамовы в аэропорту Провиденция

АЛСИБ – май 1995

Alaska Airmen s Association

50- -

Ken Adams -
Steven L. Rose
C.D.Markle -
Gordon J.Leenerts -

Philip K.Livingstone.



Участники перелета с жителями Провиденция



Американские летчики и организаторы перелёта в музее



Эмблема юбилейного полёта

КАК МЫ РАБОТАЛИ НАД ПРОЕКТОМ

€



Село Новое Чаплино



МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ...



ЛИТЕРАТУРА

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.



УЧАСТНИКИ ПРОЕКТА

С . -

