

Нолымский поселок Сеймчан, пять сотен верст от Магадана. С этих мест, с речки Среднекана, начиналась в 1929 году Золотая Нолыма, открытая геологом Билибиным.

Самому поселку больше трех веков. Имя его возводят к якутскому «хэйимчэн» — полынья.

Человек предполагает — история с географией располагают. Дежнев, Хабаров, Москвитин, Атласов не могли знать, что в тех неимоверно, космически далених землях, которые они открывали, присоединяли и осваивали, найдут золото, олово, уран; что Чукотка и Нолыма станут трассой для перегона американских самолетов, а драгметалл — платой за помощь союзников. Первопроходцев XVII века больше интересовал соболь — углеводороды своего времени; такой же экспортный валютоёмкий ресурс, как золото.

В 1942–1945 годах Сеймчан был одним из узлов Алсиба — особой воздушной трассы Аляска — Сибирь. Здесь тоже гремел второй фронт. Прыжки через Берингов пролив, парение над чукотской тундрой и нолымскими хребтами — чем не боевые вылеты? Погибших при перегоне следует числить в ряду потерь великой войны.

Союзническая помощь шла в СССР несколькими путями. Понрышкин пригнал свою «аэрокобру» из Ирана, через Навказ; работали порты Мурманска и Архангельска... но все-таки

возникла необходимость в новом маршруте, не достигаемом для вражеских подлодок. Лендлизовские самолеты решили перегонять через Чукотку, Нолыму, Якутию — почти 6400 километров тундры, гор, тайги.

Создание трассы поручили Василию Молонову — знаменитому полярному летчику, участнику спасения челюскинцев, обладателю звезды Героя за номером 3.

Нужно было завозить стройматериалы, сооружать взлетные полосы и метеостанции, обеспечивать снабжение, связь, горючее... Территория — золотая во всех смыслах: любое строительство в суровом климате и без дорог неимоверно сложно и дорого. По мирным меркам — задача на 4–5 лет. Однако такой роскоши, как время, не было, и воздушный мост навели за 10 месяцев — местные и приезжие, вольные и невольные.

Н осени 1942 года в строю находилось пять основных (Нрасноярск, Ниренск, Якутск, Сеймчан, Уэльналь) и пять дополнительных (Алдан, Оленминск, Оймякон, Сусуман, Марново) аэродромов. Строительство новых площадок велось и после: Нижнеилимск, Витим, Хандыга, Омолон, Анадырь, Гижига... В строительстве одной из них летом 1944 года принял участие 14-летний Рытхэу — будущий писатель.



↑ На воздушных перекрестках Алсиба. «Нингнобра» над Намчатной

Север покрылся сетью аэродромов. Война дала импульс для развития далекой периферии, как это уже бывало с Крымской, Русско-японской, Первой мировой...

Алсиб заработал осенью 1942 года, когда Илья Мазурук — «небесный каюр», звезда уровня Чналова, Громова и Водопьянова, который торил дальневосточные и арктические воздушные пути, а в 1937 году стал депутатом Верховного Совета и 39-м Героем, — повел первые 12 бомбардировщиков из Фэрбанкса (Аляска) в чукотский Уэльналь. «Нончил школу — лети на Дальний Восток. Это настоящий университет», — говорил Мазурук молодым пилотам. Теперь Дальний Восток снова позвал его самого: именно Мазурука назначили командиром перегонной авиадивизии и начальником трассы.

Александр Рогожкин снял об Алсибе отличный фильм «Перегон» — метафоричный, с детективным сюжетом и вторым дном. Рассматривать его как документ, разумеется, нельзя: для коллизии Рогожкин пустил американцев на Чукотку, хотя в действительности приемка-передача техники проходила в Фэрбанксе.

В США самолет от начального до конечного пункта вел один пилот. Мазурук выбрал иную

схему: каждый летчик перегонял машины только по своему отрезку. В дивизию вошли пять перегонных полков — по числу отрезков — и один транспортный. Первый полк гнал самолеты из Фэрбанкса в Уэльналь, второй — из Уэльналя в Сеймчан, далее дорога лежала в Якутск, Ниренск (бывший острог XVII века) и Красноярск.

Самым сложным считался 1200-километровый участок от Сеймчана до Якутска. Трасса шла над горно-таежной пустыней, хребтами Черного и Верхоянским, полюсом холода — Оймяконом. Морозы зашкаливали за минус 60, большая часть самолетов не отапливалась.

Бомбардировщики летели по одному или звеньями. Истребители, чтобы не потеряться, — «журавлиным клином» за лидером-бомбардировщиком, в котором были штурман и радист. Точных карт не было, магнитные компасы работали ненадежно, инструкции были на английском, бортовые приборы показывали мили и футы. «Нобры», у которых мотор располагался позади пилотской кабины, а третье колесо — спереди, требовали особой техники взлета-посадки и не прощали ошибок. Сесть «на вынужденную» зачастую было просто негде, выброситься с парашютом означало оказаться



↑ Полковник И. Прянишников, подполковник А. Пушнарский, подполковник А. Мельников, полковник И. Мазурун в штабе дивизии

одному на сотни километров вокруг. Случались истории в духе Джена Лондона — морозились, ползли, гибли, выживали... Летчик Демьяненко на Аляске около месяца бродил по горной пустыне. Летчик Дьяков, сумев приземлиться на неисправном самолете у Верхоянского хребта, ждал спасения больше месяца.

Мазурун вспоминал нольмские зимы: «Машины на аэродромах покрывались ледяной коркой, масло в баках и моторах, а также смазка... становились твердыми, как камень, резина — хрупкой... Инженеры и техники... обмерзая сами, умудрялись примитивными средствами ремонтировать, разогревать и отправлять в полет "ледяные американки"... Вначале американцы поставляли нам самолеты с обычной... резиной, она не выдерживала наших сибирских морозов, лопались шланги, уплотнения, шины колес... Пришлось Наркомату внешней торговли направить в США специалиста с рецептурой нашей морозостойкой резины».

На американском участке перегона — от Монтаны до Аляски — за три алсибовских года разбилось 133 самолета. На советском был потерян 81 самолет. Для сравнения: только при

гибели союзнического конвоя PQ-17 на дно Баренцева моря пошли 210 самолетов.

Это — железо; что до людей — Алсиб отнял жизнь у 114 советских авиаторов. Потери начались бунвално с первого вылета: 14 октября 1942 года разбился бомбардировщик, четырьмя днями позже пропал без вести истребитель...

Таной здесь был тыл.

Погибших хоронили на месте катастрофы или у ближайшего аэродрома. Там и тут на Чунотне, на Нольме, в Янутии — памятники, могилы, пропеллеры...

Всего через Алсиб в Советский Союз доставили около 8000 самолетов (через Иран — порядка 5600, через северные порты — 4800). Больше всего — истребителей P-39 «аэронобра» и истребителей-бомбардировщиков P-63 «кинг-нобра». Нольмское небо видело бомбардировщики B-25 «митчелл» и A-20 «бостон», истребители P-40 «киттихаун», транспортные «дугласы» C-47... По Алсибу везли слюду (из нее делали прокладки для моторов), продукты, медикаменты.

Трасса продолжила работать после разгрома Германии: СССР по соглашению с союзниками вступил в войну против Японии.



↑ Группа P-63 с лидером-бомбардировщиком B-25 над Верхоянским хребтом

Последняя потеря Алсиба датируется 23 августа 1945 года, когда у маньчжурского Гирина (Цзилинь) разбился один из «дугласов».

Перегоночную дивизию расформировали, но многие летчики остались на Севере. Построенная сеть аэродромов, узлов связи, других объектов ускорила освоение Колымы и Чукотки, позволив наладить регулярное авиасообщение с десятками точек. Трасса жила, выполняя уже не военные, а хозяйственные задачи. Сначала Территория позволила стране наладить воздушный мост и победить врага; потом трасса вернула Территории долг, вдохнув в нее новую жизнь.

Снажу страшноватое: Россия жива войнами и кризисами. Беды и угрозы побуждают строить то, до чего в мирное время не доходят руки. Режим ЧС выступает условием развития. Хорошо это или плохо — вопрос другой.

...Брожу по Сеймчану образца 2020 года. На улице Мазуруна фотографирую на память старый аэропорт — красивый бревенчатый теремон. Рядом — обелиск и могилы пилотов, погибших при перегоне.

Март, снег, мороз... Редние прохожие, японские праворульки. Зияющие окна пустых пяти-

этажек, руины наного-то предприятия, яркая детская площадка... Девушка толкает перед собой коляску — без колес, с полозьями.

30 лет назад здесь, в Средненанском районе (размером — с три Бельгии), жило 16 тысяч человек. Сегодня — всемеро меньше. Были в Сеймчане кинотеатр, пивзавод... не осталось даже Ленина на площади. Правда что — «полынья»? Зато недавно построили новый храм. Вводится в строй — агрегат за агрегатом — Усть-Средненанская ГЭС, добывается золото, нинуда не девшееся с повестки. Работают — как когда-то Алсиб, в режиме подвига — крестьянско-фермерские хозяйства.

Спрашиваю себя: что может стать новым импульсом для нашего Севера, если не война? Ответа пока не нахожу.

