



**Роль гидрометслужбы в обеспечении
полетов по трассе «Алсиб»
в годы Великой Отечественной войны**

Выполнили:

Ю.С. Янькова

К.В. Савватеева

Д. В. Князьков

Магистранты кафедры метеорологии и
физики околоземного космического
пространства

Воздушная трасса «Алсиб» – забытая страница Великой Отечественной войны



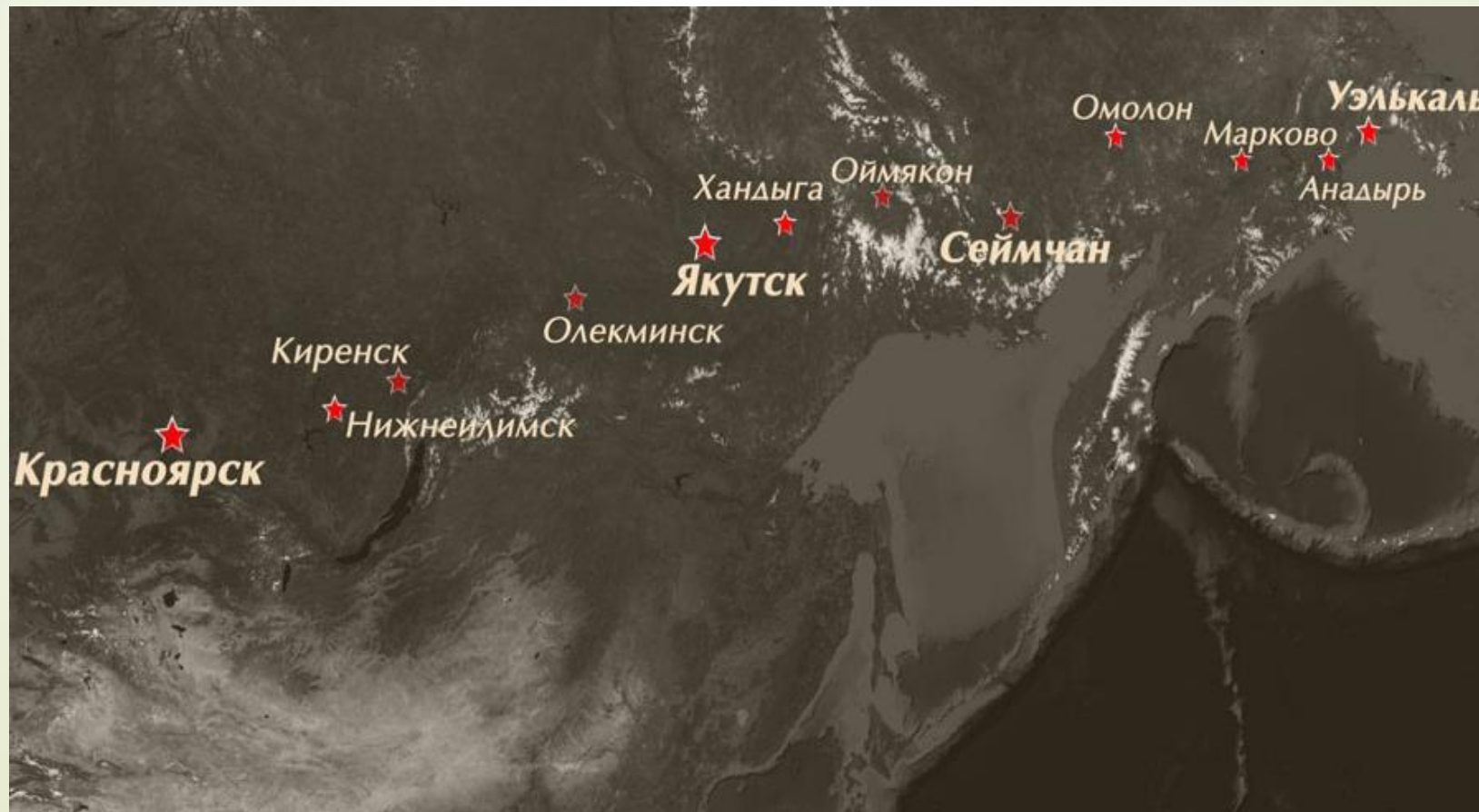
Введение

Ноябрь 1942 года становится знаковым для сибирского города Красноярск, так как в местном аэропорту приземлились первые американские самолёты, для того чтобы отсюда продолжить движение на запад страны. Так началась поставка самолётов из США в Советский Союз по секретной воздушной трассе «Алсиб», получившей впоследствии у историков название «Дорога мужества». И неслучайно американские авиаторы говорили об АЛСИБе: «По этой трассе могут летать либо сумасшедшие, либо самоубийцы, либо русские...»



«Алсиб» – важная дорога ленд-лиза

Программа ленд-лиза, предложенная Соединёнными Штатами Америки, стала хорошим подспорьем для экономики воюющего государства. В рамках предложенной программы американцы поставляли своим союзникам технику, боеприпасы и продовольствие. Всего в рамках создания трассы «Алсиб» было построено 17 аэродромов в Советском Союзе и 14 в США и Канаде. Авиационные специалисты изучили и предложили на рассмотрение три варианта воздушной линии, из которых Государственный комитет обороны утвердил маршрут через Аляску по центральной части северо-востока Сибири. Данный маршрут включал в себя такие крупные узловые пункты, как города Анадырь, Магадан, Якутск, **Киренск**, деливших трассу на равные участки и конечный пункт Красноярск, который связал воздушную магистраль с Транссибирской железной дорогой.



Крылья метеопрогноза

Основной синоптической особенностью маршрута Красноярск-Уэлькаль была ярко выраженная сезонная смена барических преобладающих барических образований. Каждый из сезонов здесь по-своему сложен для обеспечения авиации. Лето над центральными районами Сибири длится с июня по август. Оно характеризуется циклонической деятельностью и интенсивным прохождением атмосферных фронтов, грозящих самолетам в воздухе обледенением. Летом дым от таёжных пожаров затрудняет ориентирование в полете. Зима длится почти полгода (с ноября по март), на протяжении которых над Сибирью безраздельно властвуют антициклоны. Они обуславливают экстремально низкие температуры и местные туманы. При этом антициклоны благоприятствуют перегонке авиатехники малооблачным характером погоды.

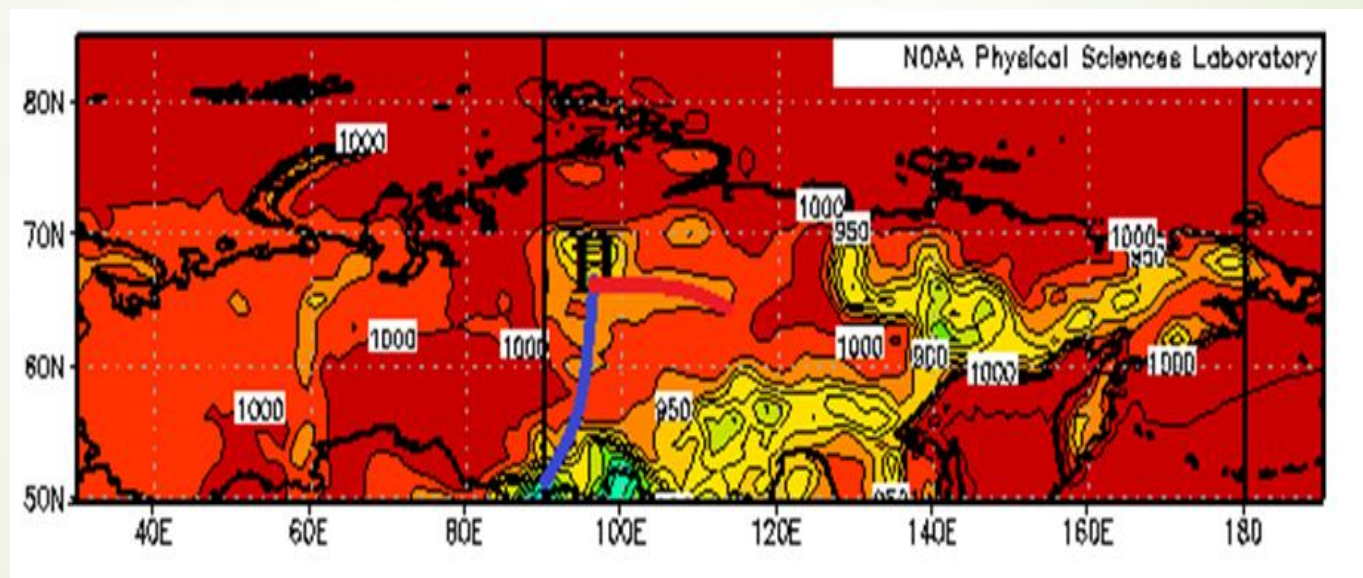


Во время перегона как в бою



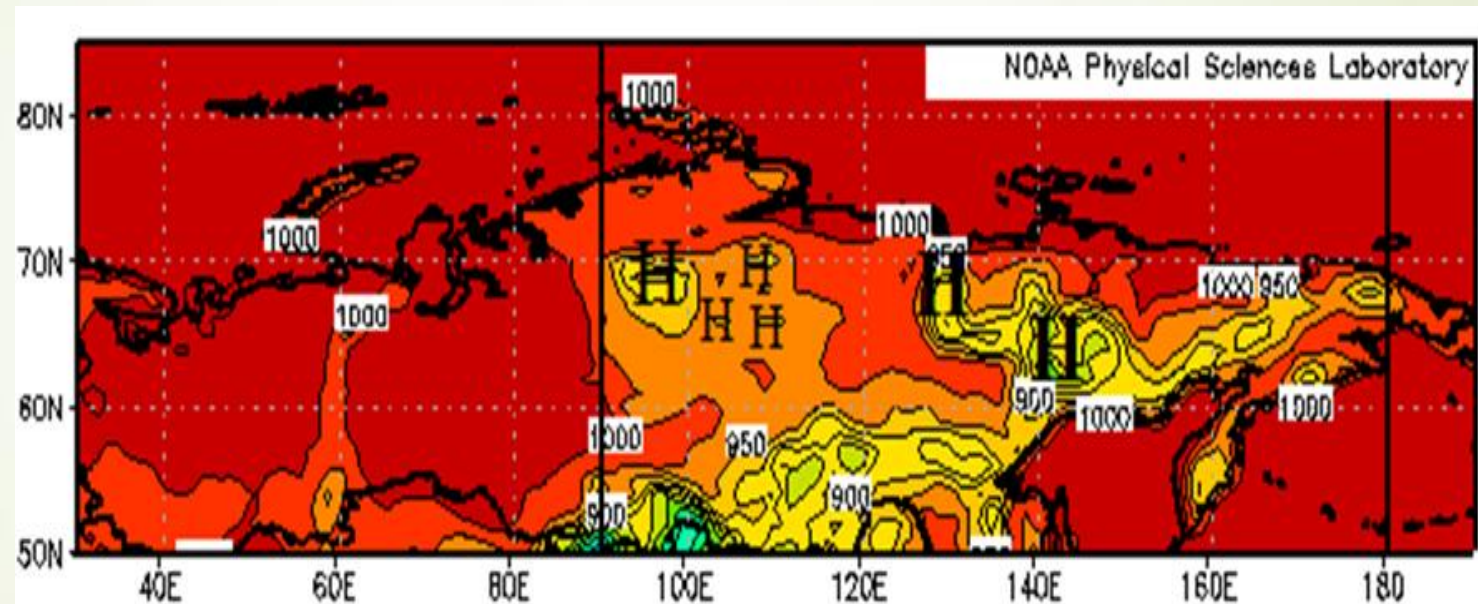
Перегон по воздушной трассе проходил в очень сложных условиях. Лётчикам приходилось вести машины в туманах, морозах, над тысячами километров необъятной, ненаселённой тайги, заснеженными и непроходимыми горами. Несмотря на все усилия метеорологов трассы АЛСИБ, перегоночные авиаполки теряли экипажи и машины по причинам, связанным с метеорологическими условиями. Так в апреле и мае 1943 года гибель экипажей произошла по причине столкновения с облачностью большой вертикальной мощности, а в ноябре 1942 года самолет ЛИ-2 врезался в летное поле и вспыхнул. Погибли члены экипажа и 30 пассажиров. В качестве причины катастрофы было названо интенсивное обледенение плоскостей после взлета.

17 ноября 1942 года самолет Ли-2, пилотируемый летчиком 1-го класса Д. А. Барковым, взлетел с аэродрома Красноярск, но после первого разворота начал крениться, врезался в летное поле и вспыхнул. Члены экипажа и 30 пассажиров погибли. В качестве причины катастрофы было названо интенсивное обледенение плоскостей после взлета в условиях хорошо выраженного на синоптической карте глубокого циклона, облачность холодного фронта которого оказывала влияние на погодные условия Красноярского края.



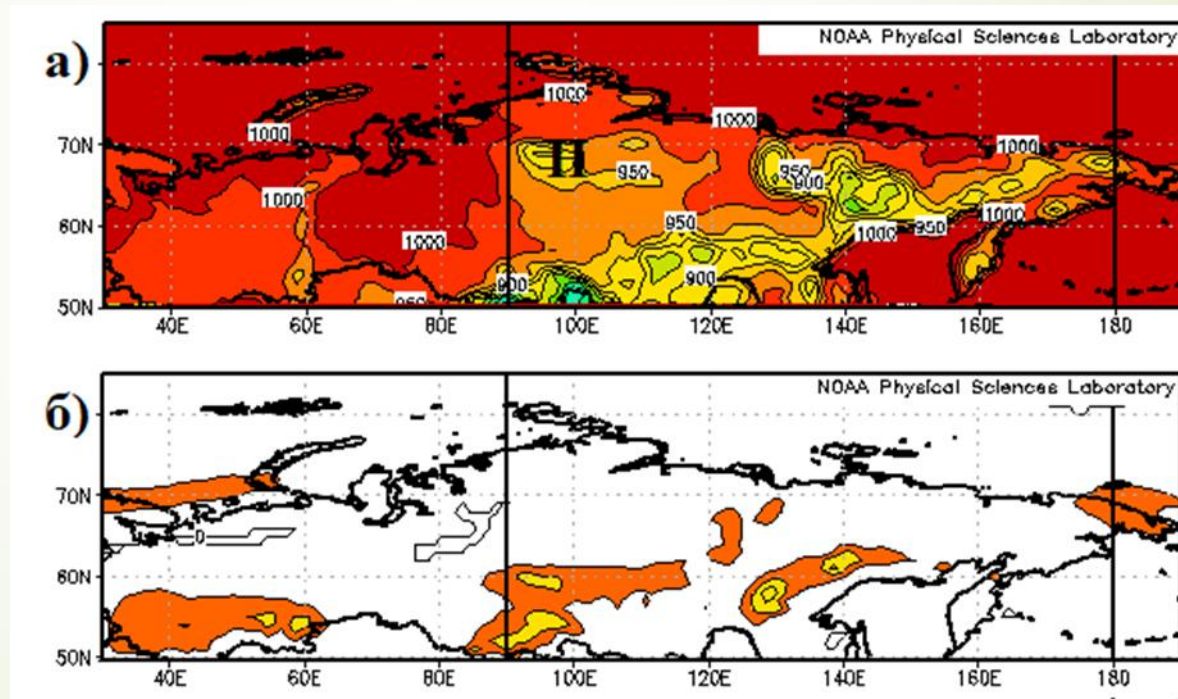
Карта приземного атмосферного давления
17 ноября 1942 года

21 мая 1943 года, располагая нелетным прогнозом погоды, капитан Лебедев принял решение на перелет в составе группы в качестве лидера. При столкновении с облачностью большой вертикальной мощности в условиях развития циклонической деятельности капитан не развернул группу, а продолжил перелет, в результате чего один из экипажей погиб.



Карта приземного атмосферного давления
21 мая 1943 года

Причиной катастрофы, произошедшей 27 июля 1943 года, стал сильный туман. В сплошной облачности при отсутствии видимости самолёт свалился в штопор с небольшой высоты. При ударе о землю экипаж и самолёт сгорели. Анализ синоптических карт показал, что возникновению сильного и скорее всего продолжительного тумана способствовало радиационное выхолаживание на восточной периферии антициклона в условиях дополнительного увлажнения воздуха после выпадения фронтальных осадков 26 июля 1943 г.



Карта приземного атмосферного давления 27 июля 1943 года (а) и карта атмосферных осадков 26 июля 1943 г.

После окончания Великой Отечественной войны

В августе 1945 года США прекращают поставку самолётов СССР, после чего начинается поэтапное расформирование структур этой воздушной трассы. А в начале 1946 года эта трасса полностью прекращает собственное существование.

Без сомнения, вклад советских метеорологов в обеспечение безопасности перегона авиатехники был весомым!



В качестве послесловия

Трасса Аляска – Сибирь была не только дорогой для поставки самолётов, по ней перевозили международных пассажиров и почту.





Спасибо за внимание!