



Операция по высадке на полюсе зимовщиков Папанина была проведена успешно, и, после того как самолёты экспедиции вернулись в Москву, экипаж Мазурука ещё в течение года дежурил на о. Рудольфа – на случай помощи зимовщикам дрейфующей станции «СП-1».



В этом году отмечается 75-летие Красноярской воздушной трассы. Напомню, что в годы Великой Отечественной войны через Берингов пролив, Чукотку, Якутию, полюс холода, тундру и сибирскую тайгу на фронт доставили более 8000 (!!!) боевых и транспортных самолётов, поступивших из США по ленд-лизу. Шесть с половиной тысяч километров от Фэрбанка на Аляске до Красноярска – таков был маршрут лётчиков-перегонщиков. И, как известно, далеко не всем из них удавалось добраться из аэропорта вылета до аэропорта назначения...

Именной «Маузер»

О легендарной Красноярской воздушной трассе, засекреченной во времена СССР сегодня многие жители краевого центра знают. Работа трёхтысячного коллектива лётчиков и штурманов, инженеров и техников, связистов и метеорологов, изыскателей и строителей, снабженцев и аэродромщиков наконец-то оценена по достоинству. И конечно, много зависело от того, кто руководил этим огромным коллективом.

Начальником Красноярской воздушной трассы в августе 1942-го Государственный комитет обороны назначил Героя Советского Союза полковника Илью Мазурука. Именно ему довелось практически с нуля формировать коллектив, отвечая вообще за ВСЁ – за строительство аэродромов, переброску в недоступные ранее места огромных запасов стройматериалов, продовольствия, оборудования, за создание и поддержание нормальных бытовых условий для жизни и работы людей там, где порой на многие километры вокруг не то что городов и посёлков, а даже охотничьих стойбищ не было.

Экспедиция на Северный полюс

В феврале 1932-го Мазурука уже в качестве пилота перевели на Дальний Восток – на единственную воздушную линию, связывающую Хабаровск с низовьями Амура и островом Сахалин. Началом его работы там стали полёты с геодезистами на место будущего Комсомольска-на-Амуре. Мазурук спасал людей во время затопления весной 1932-го, не обходясь и без аварий и вынужденных посадок среди тайги и солонч. Был случай, когда в глухой тайге пришлось взлететь на выгнанной из листьев древесной «ноге», которая заменила повреждённую стойку шасси. Мазурук не только благополучно взлетел, но и добрался до аэропорта Зея, а оттуда до Хабаровска.

В 1935-м его наградили орденом Красной Звезды, а вскоре назначили командиром 13-го гидроотряда Дальневосточного управления ГВФ (на линии Хабаровск – Сахалин). В этом же году лётчик в одиночку (без штурмана, радиста и механика) на самолёте П-5 совершил перелёт Москва – Омск – Красноярск – Чита – Хабаровск – Сахалин, преодолев 8600 км за 41 час лётного времени. Но самое интересное было ещё впереди. Уже после перевода на работу в Управление полярной авиации Главсевморпути его включили в состав воздушной экспедиции на Северный полюс,

КАК ЭТО БЫЛО

Илья Мазурук. Человек из легенды

где предполагалось высадить на лёд группу зимовщиков. Четыре специально подготовленных тяжёлых самолёта АНТ-6 основной экспедиции и самолёт-разведчик Р-6 стартовали из Москвы 22 марта 1937 года. Командирами АНТ-6 были уже всемирно известные спасители челюскинцев, первые Герои Советского Союза Михаил ВОДОПЬЯНОВ, Василий МОЛОКОВ, один из первых полярных пилотов Анатолий АЛЕКСЕЕВ и Илья Мазурук. Причём сам лётчик позже напишет: «...от Рудольфа до полюса я летел с костылём» (на о. Рудольфа он получил сильную травму правой ноги). Операция по высадке на полюс зимовщиков Папанина была проведена успешно, и, после того как самолёты экспедиции вернулись в Москву, экипаж Мазурука ещё в течение года дежурил на о. Рудольфа – на случай помощи зимовщикам дрейфующей станции «СП-1».

После экспедиции на Северный полюс 32-летнего Героя Советского Союза вначале назначили замначальника Управления полярной авиации, а затем замначальника Главсевморпути – начальником Управления полярной авиации. Страна любила своих первых героев. Кроме того, Илья Павлович избрался депутатом Верховного Совета СССР 1-го и 2-го созывов.

На передовой и в тылу

С самого начала Великой Отечественной войны Илья Павлович снова на фронте. С июля по декабрь 1941 года он – организатор и командир 2-й особой авиagrуппы ВВС Северного флота, созданной для атак на нацистские объекты на территории Норвегии, воздушной разведки и охраны северного побережья. База – аэродром Ягодник под Архангельском... Мазурук совершил несколько боевых вылетов на дальнем бомбардировщике ДБ-ЗФ, возглавлял первый массированный удар советских ВВС по базам германского флота в Варангер-форде в Норвегии 1 июля. Меньше чем через три недели во время налёта на норвежский порт Киринес его самолёт был сбит, а экипаж, покинувший горящее судно над Баренцевым морем, спасли моряки. В декабре 1941 – августе

1942 года он снова на основной работе – заместителем начальника Главсевморпути и одновременно начальником Управления полярной авиации.

В июле 1942 года Мазуруку пришлось спасать груз и экипаж иностранного корабля из состава полярного конвоя. Увидев с борта летающей лодки – гидросамолёта «Каталина» – выброшенный на каменистую отмель крупный американский транспорт, Илья Павлович совершил посадку в заливе Литке на Новой Земле. В солках советские лётчики обнаружили цельный лагерь команды американского сухогруза, а на борту корабля и в трюмах – паровозы, тяжёлые танки и т.д. Этот корабль из союзнского конвоя PQ-17 должен был доставить груз в Архангельск, но капитан, напуганный большими потерями конвоя, рейс прекратил. Мало того, потребовал, чтобы ему предоставили для переговоров как минимум члена Советского правительства для приёма груза и переправы моряков в Штаты.

Каково же было удивление капитана «Уинстон-Сейлема», когда Мазурук снял с себя лётную куртку и остался в кителе, на котором был значок депутата Верховного Совета СССР! Вопросы отпали... С помощью советского трапезника транспорт сняли с мели и довели до конечного пункта назначения. И только почти через три года полковник Мазурук был награждён за это вторым орденом Красного Знамени.

Но вернёмся к тому, с чего начали. В августе 1942 года полковник Мазурук был назначен начальником Красноярской

воздушной трассы. Надо сказать, что он прекрасно знал не только советские самолёты, но и очень быстро освоил американские...

Вспоминает его правак рука – комиссар Константин ОРЛОВ: «Как-то в Якутске мы с Мазуруком поехали на аэродром. Мороз градусов пятьдесят. Видим: у американского транспортного самолёта C-47 собралась люда, о чём-то спорят. Подходим. Здесь инженер 4-го перегоночного авиаполка, техники, лётчики. Оказываются, в маслосистеме машины обнаружилась неисправность, и инженер вылет не разрешает. А командир корабля доказывает, что лететь можно, ничего страшного, мол, не случилось. Илья Павлович всех внимательно выслушал, и вот выки – снимает репган, натягивает на себя технический комбинезон и говорит инженеру: «Сейчас мы его опробуем в воздухе». Зовёт с собой командира корабля, и они уходят в кабину пилотов. И вот уже запущены моторы, дрого греет, а дальше, взмывая вихри жёсткого снега, самолёт рулит на стартовую площадку и взлетает. Мазурук делает два круга над аэродромом и уходит сквозь разрыв в кучевых облаках куда-то туда – в лютый морозный простор».

Другим эпизодом повествуют архивные документы. Знаменитый лётчик лидировал очередную группу самолётов по маршруту Уэльск – Сеймчан, причём шёл на бомбардировщике Б-25 «Митчелл». Угодили в тяжелейшую метеорологическую обстановку – при подходе к Сеймчану выясни-

лось, что он закрыт туманом и не принимает. Уходить из опасной обстановки в Оймяконе поздно – не хватит горючего. Повернуть на Магадан – огромный риск, неизвестно, какая погода там. Ведомая Мазуруком девятка истребителей оказалась в критической ситуации. Оставался выход настолько ужасный, что о нём не хотелось даже думать: найти подходящую снежную поляну и попробовать сесть с убранными шасси. Вот здесь и сказалась весь его колоссальный опыт полярного лётчика. Мазурук знал все закоулки на маршруте трассы, знал и то место, где они теперь находились. Он уверенно повернул группу на север, к посёлку Зырянка, что на реке Кольме. Там имелись большие песчаные отмели, которые в данный момент были скованы лютыми морозами до состояния асфальта или даже бетона. Вот на эти покрытие и совершили вынужденную посадку все девять истребителей. Сел и бомбардировщик лидера, хотя мог уйти на тот или иной аэродром, – у него горючее ещё было.

Но чтобы добраться до Сеймчана, на следующий день надо было взлететь. Никаких обогревателей, понятия, не было. Мороз за ночь просто разорвал бы двигатели. И тут опять выручила смекалка лётчиков и их лидера Мазурука. Призвали на помощь жителей Зырянки. Нашли брезенты и накрыли ими самолёты. Под руководством механика всю ночь топили дровами железные пещури под этими брезентами, а утром вся группа благополучно взлетела и добралась на аэродром назначения Сеймчан.

Дорогого стоит и свидетельство о профессиональных и личных качествах командира из одного из многих его рядовых подчинённых – бывшего командира эскадрильи Виктора Михайловича ПЕРОВА: «После аварии и ранения под Старой Руссой я служил лётчиком-инструктором в 27-м запасном авиаполку на американской матчасти, пребывающей по Южной трассе. Рвался на фронт, а отправили на Красноярскую трассу. Чём нам предстоит делать, объяснял сам Мазурук. В его речах было столько оптимизма, что и мы прониклись. Если бы не этот оптимизм Мазурука, не его абсолютная уверенность, что трасса будет работать несмотря ни на что, не его умение заставить людей поверить в то, что ты можешь намного больше, чем сам о себе думаешь, трасса отняла бы у нас и больше крови, и больше машин».

Полковник летал на всех типах самолётов, но особенно любил свой лидерский Б-25 (с нарисованным белым медведем у кабины) и истребитель «Аэрокобра». Причём на двухмоторном бомбардировщике летал, как на истребителе, владел техникой пилотирования настолько безупречно, как будто самолёт был его продолжением. Техники ценили Мазурука за то, что он был из их среды, начинал с низов, летал бортмехаником, знал в самолётах каждую гаечку, не чурался сам залезть под капот мотора и взяться за гаечные ключи, если была в том необходимость. Все без исключения – за заботу о людях, в том числе за то, что никогда не забывал похвалить отличившегося. Ведь это благодаря Илье Павловичу вылет на перелом стал приравняться к боевому, и личный состав дивизии стали награждать боевыми орденами и медалями. Хотя самого командира вышестоящее руководство по непонятным причинам отметило забывало.

При реорганизации трассы летом 1943 года и передаче её под руководство Гражданского воздушного флота функции управления разделили, и начальником трассы был назначен не лётчик, а политрабантик: начальник Политуправления ГВФ генерал-майор авиации И.С. Семёнов. А первый начальник трассы полковник Мазурук был назначен командиром исключительно лётного подразделения. С одной стороны, работу знаменитому лётчику облегчили, но фактически это было понижением... Занимая генеральскую должность, он так и остался полковником, а за работу по перегонке самолётов получил один-единственный орден Отечественной войны 1-й степени. И то не по представлению непосредственно начальника – генерал-майора Семёнова (самого его за работу на этом месте наградили орденом Ленина), а как бы «через голову» – по представлению вышестоящего руководителя – генерал-лейтенанта Авсеевича.

Из наградного листа от 13.12.1943 г.: «Полковник Мазурук с августа 1942-го по июнь 1943 года работал начальником Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии. С июня 1943-го командует 1-й Перегоночной авиадивизией ГВФ по перегонке импортных самолётов из США в СССР. Проводил большую работу по освоению и техническому оснащению трассы Красноярск – Уэльск протяжённостью 4800 км и по перегонке импортных боевых самолётов в СССР. В сравнительно короткий срок сумел организовать лётную работу на трассе, ввод в строй сотни лётчиков и обеспечил нормальную перевозку самолётов. Лично перелетал на участие в 1300 км 36 самолётов

Герой Советского Союза генерал-майор авиации Илья Павлович Мазурук был награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За трудовую доблесть», «За оборону Москвы», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», именным оружием, знаком «Почётному полярнику».

и провёл в качестве лидера 142 самолёта. Достоин награждения орденом Отечественной войны 1-й степени.

Начальник Воздушной магистрали Москва – Уэльск генерал-майор Авсеевич. 13.12.1943г.

Из аттестации полковника Мазурука за 1944 год: «...Отлично организовал перегонку боевых самолётов в больших масштабах из США в СССР. В кратчайшие сроки при очень больших трудностях в условиях Чукотки и Сибири под руководством Мазурука создана величайшая в мире и труднейшая военная воздушная трасса для доставки самолётов фронту. Лично перелетал 50 истребителей «Аэрокобра».

При всём при том Илья Павловичу вменили в вину высокую аварийность в начале работы трассы (а это, к сожалению, было неизбежным: «конвейер» только отлаживался, а лётный состав лишь привыкал к весьма жёстким условиям работы на перегоне и к импортной технике, во многом отличающейся от советской). В июне 1944 года он был вынужден передать командование дивизией своему заместителю – полковнику Мельникову – и вернуться на прежнюю «доАЛСИБовскую» должность заместителя начальника ГУ СМП – начальника Управления полярной авиации, чему пососедействовал прекрасное его знание и уважительное отношение к начальнику ГУ СМП дважды Герой Советского Союза контр-адмирал И.Д. Папанин.

Бой после победы

И снова – организация воздушной обороны Севморпути, ледовая разведка, проводка конвоев с импортными грузами, борьба с германскими подводными лодками, продолжающимися пиратские рейды вплоть до Карского моря.

Из наградного листа от 13.06.1945 г.:

«Полковник Мазурук активно участвовал в боевых операциях против белофиннов в 1939, в Отечественной войне на Северном Флоте, в 1942-1943 – командир 1-й перегоночной авиадивизии. Энергичный, инициативный офицер-лётчик и руководитель. Личным примером и требовательностью к подчинённым способствовал выполнению заданий, поставленных перед Главсевморпути. Достоин награждения орденом Отечественной войны 1-й степени.

Начальник Главсевморпути контр-адмирал Папанин. 13.06.1945г.

В июле 1946 года Илья Павлович наконец-то присвоили воинское звание генерал-майора авиации. В 1947-1949 гг. он – заместитель начальника Научно-исследовательского института ГВФ. Лично испытывал новую авиатехнику начала 50-х. С ноября 1949 года – начальник лётной инспекции – заместитель начальника Управления полярной авиации. Участвовал в высокоширотной воздушной экспедиции «Север-5» (в 1950 году) и



лётчик-испытатель А. Лебедев. – Думаю, что он знал на Севере каждого лётчика – его технику пилотирования, опыт, производственные возможности. Молодым, к числу которых относился и я, всегда имел возможность подкачать. Или показать своим примером, если требовала обстановка».

Надо ли упоминать, что все годы генерал Мазурук оставался любимым КОМАНДИРОМ для своих перегонщиков: со многими дружил, добивался признания ветеранов Красноярской воздушной трассы участниками Великой Отечественной войны. Вот такой юридический казус: офицеры, имеющие по три-четыре боевых ордена за перелом, но не успевшие до назначения на трассу познакомиться с немцами, не считались участниками войны и были лишены соответствующего статусу льгот. Именно вспоминали им книги и статьи открыли завесу секретности о работе трассы несмотря на неблагоприятную политическую ситуацию и другие «сдерживающие» факторы.

Умер легендарный пилот в 1989-м в Москве.

эвакуации дрейфующей полярной станции «Северный полюс – 2» (в 1951-м). С февраля 1953 года генерал-майор авиации Илья Мазурук официально считался в запасе, но участвовал в высокоширотных воздушных экспедициях «Север-6», «Север-7», «Север-1», «Север-12» и «Север-13» (с 1954 по 1961 год). Позже в качестве командира лётного отряда Первой и Второй командной Антарктической экспедиции обеспечивал работу полярной станции Мирный на самолёте ИЛ-12. Его авиаотряд базировался на дизель-электроходе «Ленин», который обследовал берег материка на запад от Мирного до моря Уэдделла. На самолёте Ан-2 50-летней полётный ас первым в мире осуществил посадку на вершину айсберга в Антарктиде. Всего на счету Илья Павловича Мазурука 254 полёта с посадками на дрейфующие льды. Этот своеобразный рекорд так никем и не побит. Летал Мазурук до 57 лет – пока не запретили врачам. «Кабинетным руководителем он никогда не был, – вспоминает

Было бы здорово увековечить память первого руководителя знаменитой Красноярской воздушной трассы Аляска – Сибирь в городе на Енисее. Есть на побережье, на ул. Павлова, 35, всем известный и очень красивый дом-памятник, который до сих пор так и называют в народе – «Авиадом», или «Дом Мазурука». В нём в 1930-1940-е жили семьи лётчиков-испытателей авиagруппы полярной авиации, работников авиаремонтного завода имени Побожимова и во время войны находилось общежитие-гостиница для лётчиков-перегонщиков Красноярской воздушной трассы. Жил там во время прилётов в краевой центр и начальник трассы полковник Илья Мазурук. В честь 75-летнего юбилея Красноярской воздушной трассы инициативная группа уже направила ходатайство в администрацию города об установке на «Авиадом» мемориальной доски в честь Героя Советского Союза Илья Павловича Мазурука. Будем надеяться, что это обязательно произойдёт...

