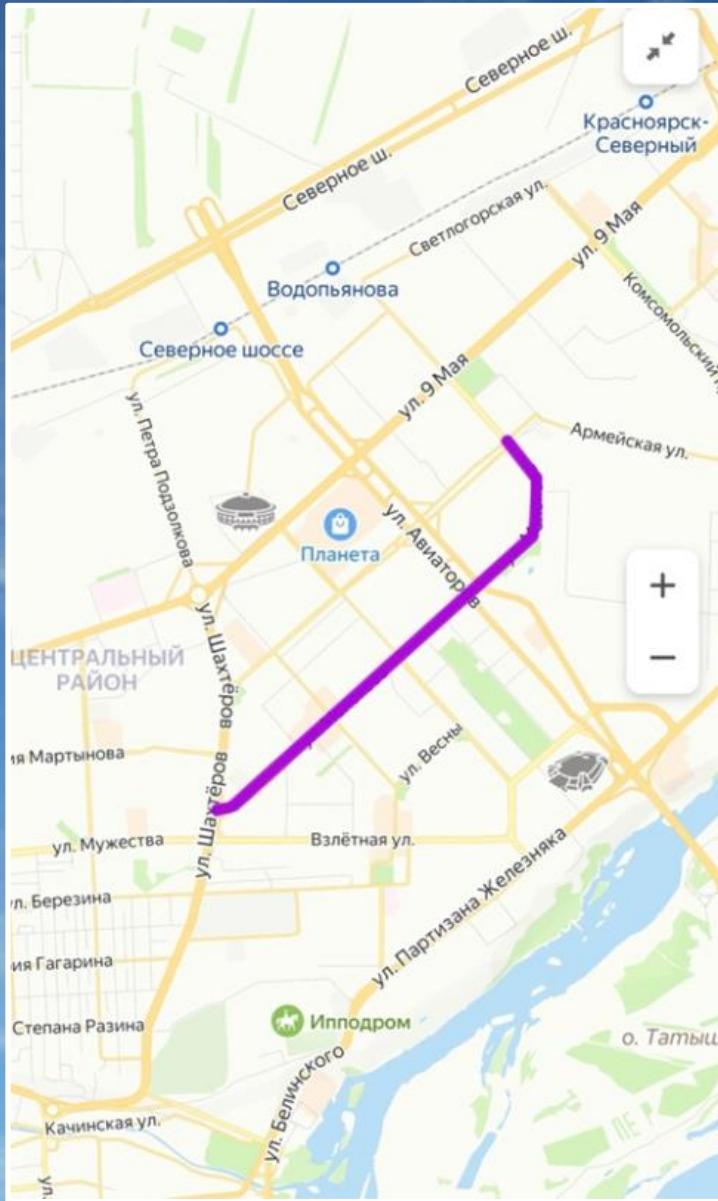


# Улица МОЛОКОВА

В рамках проекта «В сплетеньях  
улиц летопись войны...»





# Улица Молокова в Красноярске появилась в 1994 году.

Это шестиполосная магистраль, проходящая через центр микрорайона Взлетка.

Протяжённость улицы  
составляет 3,1 км.

Раньше это была взлётная  
полоса Красноярского  
аэропорта.

**Улица была названа в честь  
ВАСИЛИЯ СЕРГЕЕВИЧА МОЛОКОВА (1895-1982) —  
знаменитого советского лётчика, Героя Советского  
Союза, первопроходца полярных воздушных трасс,  
генерал-майора авиации.**



**Решение было принято  
постановлением администрации  
города №198 от 21 марта 1994 года  
в дань признательности герою.**

**В 2008 году в честь легендарного летчика на пересечении улиц Молокова и 78-й Добровольческой бригады был разбит сквер и установлен памятник около дома №11.**

**Монумент представляет собой 10-метровую стелу, венчает которую модель двухместного самолёта Р-5.**

**У подножия стелы установлен шар, стилизованный под глобус и символизирующий процесс полёта.**



**На стеле есть небольшая мемориальная доска. Здесь запечатлена информация о человеке, именем которого названа улица на Взлётке.**



**ВСЕ ЧЕЛЮСКИНЦЫ СНЯТЫ СО ЛЬДА**  
*Мужественным, отважным летчикам и  
бесстрашным завоевателям Арктики—*  
**ПРИВЕТ!**



МОСКАВА, ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ, СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ,  
КАЛИНИНУ, ВОРОШИЛОВУ, КУЙБЫШЕВУ, ЯГОДЕ.

ВАНКАРЕМ, 13, 4 часа 40 минут. (РАДИО). Сегодня, 13 апреля, самолетами Молокова, Каманина и Водопьянова доставлены в Ванкарем последние шесть членов экспедиции в главе с Бобровым: капитан Воронин, радисты Кренкель и Иванов, моторист Погосов и боцман Загорский.

Одновременно с членами экспедиции доставлены на берег 8 собак, заброшенных в лагерь самолетами для переброски на аэродром больных членов экспедиции и ценного груза.

С доставкой последних 6 человек спасение членов экспедиции считаем выполненным. Форсируем переброску людей в Уэллен и бухту Провидения для посадки на пароходы.

Председатель чрезвычайной тройки ПЕТРОВ.  
Член тройки НЕБОЛЬСИН.

**Василий Молоков получил звание Героя Советского союза в 1934 году за спасение в Арктике членов экспедиции парохода «Челюскин».**

**Молоков вывез со льдины на своём самолёте больше всех членов экспедиции — 39 человек, включая начальника экспедиции Отто Шмидта.**

**Именно Молоков предложил увеличить число пассажиров при перевозке, используя для этой цели подвешенные под плоскостями фанерные парашютные ящики. Таким образом он умудрялся на своем двухместном самолете Р-5 вывозить по 6 человек!**

**В феврале 1935 года Василий Сергеевич совершил первый арктический перелёт КРАСНОЯРСК – ИГАРКА – ДУДИНКА – ДИКСОН.**

**Постановлением Красноярского крайисполкома в ознаменование этого события остров Телячий на реке Енисей (бывшая гидроавиабаза полярной авиации) был переименован в остров имени Молокова.**



***Остров Молокова***



**С мая 1943 года Молоков командовал 213-й ночной бомбардировочной дивизией, участвовавшей в нескольких значительных операциях. Дивизия получила почётное наименование «Витебская».**

**Во время Великой Отечественной войны Молоков участвовал в создании авиаперегоночной трассы «Аляска-Сибирь», через которую СССР получил около 8 тыс. самолетов.**

### **НАГРАДЫ:**

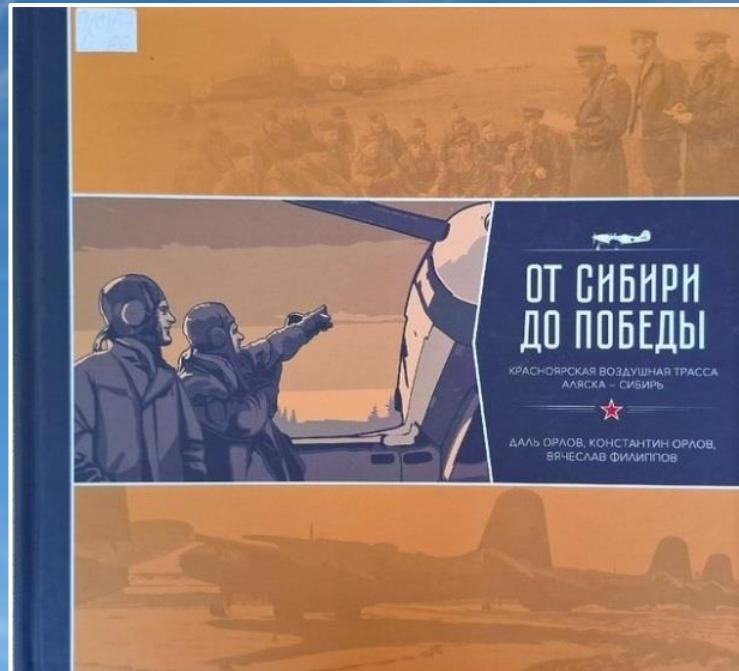
- *3 ордена Ленина*
- *2 ордена Красного Знамени*
- *орден Суворова 2 степени*
- *орден Кутузова 2 степени*
- *орден Отечественной войны 1 степени*
- *орден Красной Звезды*
- *медали*

... Герой Советского Союза генерал-майор авиации Анатолий Ляпидевский вспоминает, что на вопросы о геройстве и подвигах Василий Молоков отвечал: «Я не сделал ничего особенного. Я обычновенный лётчик».



«Мы и не думали о своих полётах, как о каком-то геройстве. Это была наша работа, правда, очень тяжёлая и опасная. Я считал своим долгом как можно скорее помочь людям...», – так ёмко охарактеризовал дело своей жизни сам Василий Молоков.

# КНИГИ ИЗ ФОНДА НАУЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ:

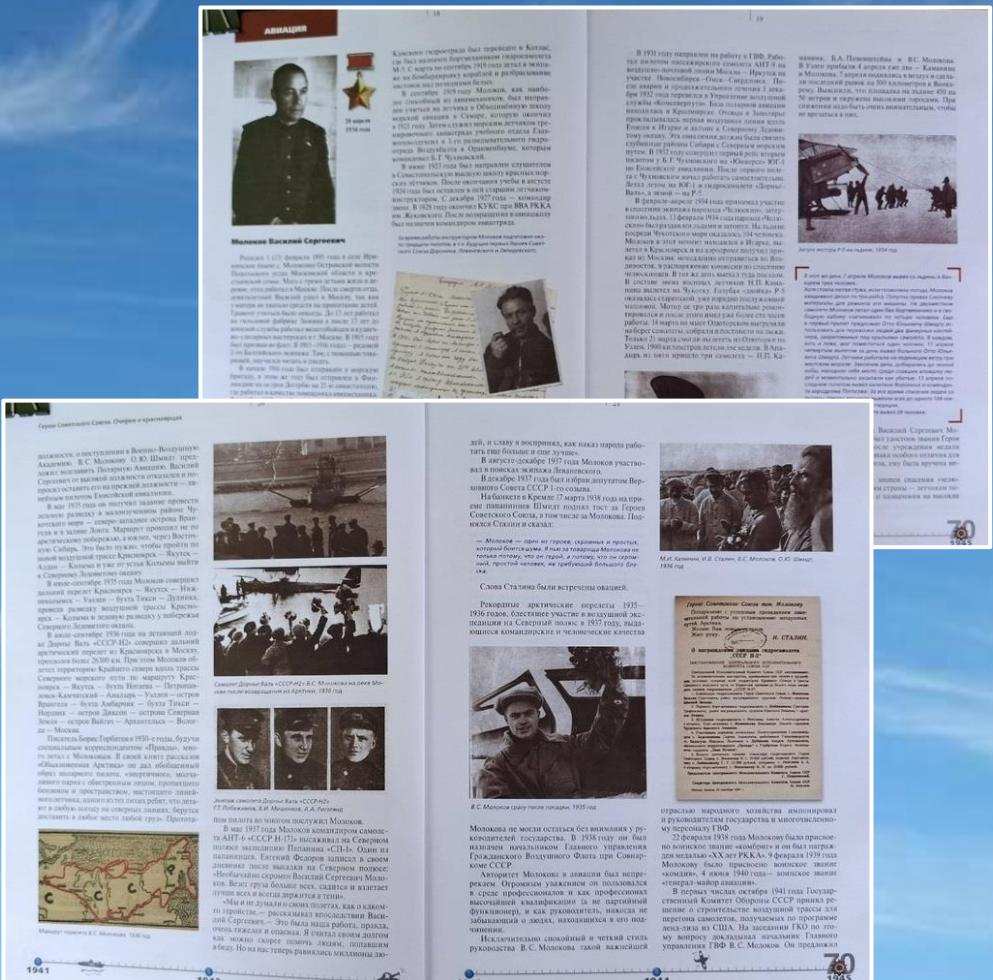




Молоков Василий Сергеевич // Присвоить звание Героя. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвящённое 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне / ред.-сост. В. Филиппов. – Красноярск : Поликор, 2015. – С. 18 – 25.

**Сборник материалов о  
красноярцах Героях Советского  
Союза и Героях России.  
Содержит биографии героев,  
редкие архивные фотографии,  
тексты наградных листов и  
фронтовых писем.**

Через очерки о земляках, настоящих героях, молодое поколение красноярцев может узнать всю историю той великой войны, которая коснулась каждой российской семьи.





**Это уникальный документ об истории создания знаменитой сегодня, а в прошлом засекреченной авиатрассы Аляска-Якутск-Красноярск, созданной в необычайно короткие сроки в жесточайших условиях войны. О тяжелых изнуряющих перегонах боевых американских самолетов через Аляску, Чукотку, Колыму, Якутск и Сибирь на Красноярск для последующей отправки на фронт.**

# Орлов, Д. От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь / Даль Орлов, Константин Орлов, Вячеслав Филиппов. — Красноярск : ООО «Издательство Поликор», 2015. — 240 с.

в Киргизии. Первое направление было крайне опасным из-за нападений немецких подразделений и авиации. Многие корабли с грузами не додавали до портов назначения. Широко известна трагедия конвой PQ-17, когда из 35 судов было потоплено 23. И это в один из самых трагичных периодов войны — перед Сталинградской битвой, когда эта помощь военной техники стала особенно важной. Гражданская путь был менее опасным, но очень долгим по времени.

Государственный Комитет по чрезвычайным ситуациям для обустройства гражданской авиации на фронт. И, учитывая опасность созидающейся дальнейшей южной трассы, было принято решение о создании воздушной трассы через Аляску и Сибирь для перегона импортных самолетов своим ходом через мирную территорию. Уже 9 октября 1941 года Государственный Комитет Обороны постановлением № 790с «О воздушной линии Красноярск — Узловой» поручил строительство воздушной трассы Плануому управлению Красноярского военного



Молоков  
Василий  
Сергеевич

Родился 1 (13) февраля 1895 г. в селе Ильинском Московской области. В 1931 г. направляем в ГВФ Работник лётчиком АНТ-9 на авиационный завод «Ильинский». — Омск. — Свердловск. С 1934 г. — инженер-конструктор в Государственном Управлении пограничной авиации Глансевморпути. В феврале-апреле 1934 г. с привилегиями участника в спасении экипажа самолёта «Челленджер», летевшего из Якутска. В 1935 г. избирался членом Красноярского краевого пограничного комитета. — депутат Красноярского краевого Собрания. — Член ЦК КПСС. — Член Политического управления ГВФ. В 1936 г. с привилегиями ГКО принимает решение об организации и строительстве Красноярской воздушной линии. С 14 мая 1943 г. — командир 213-го НИИМ на Западной и Южной Белорусском фронтах. В 1947 г. — заместитель начальника Главного управления Гидрометсплужа. В 1948 г. — Генерал-майор авиации. Герой Советского Союза. Историк многострадальных орденов и медалей СССР.



## КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА — САМАЯ ДЛИННАЯ ДОРОГА НА ФРОНТ

Красноярский край в годы Великой Отечественной войны стал не только одним из крупнейших центров обороны, промышленности, но и важнейшего транспортного узла, через который из США на советско-германский фронт шла поступающая пачками боевая техника, боеприпасы, военного производства — боевые, транспортные и учебные самолеты, так необходимые в этот период созидающим Аляску.

Ноябрь 1941 года стал для Велико-воздушных сил Советского Союза настоящей катастрофой. Немецкое командование сформировало на границе с СССР группу армий «Север», под командованием генерала Ф. фон Бока, и из-за внезапного нападения немецких войск советские ВВС были вынуждены вратиться почти на юг всего фронта.

Несмотря на числовое превосходство в начале войны, советским ВВС был предложен ряд решений, направленных на преодоление проблем. Советские ВВС значительно уступали Люфтваффе в части тактики, технического оснащения, боевого опыта, — по уровню боевого состояния. Большая часть самолетного парка — это устаревшие типы самолетов И-15 бис, И-153, И-16, СБ, ТБ-3 (перевороты, падение, разрушение самолетов, 1, Лайт-3, Ли-2 только начали), практический опыт большинства летчиков оставил желать лучшего. Для решения проблемы утраты боеготовности действий и ухода самолетов в организации связи, снабжения, наземных служб привезли к низкой боевой готовности авиационных частей. Итогом стали большие потери в сокращении ВВС и самое первое

воздушное сражение. Понесли потери и советская авиация, промышленность, большая часть заводов которой находилась на отдалении от фронта. Наибольшую опасность для советской промышленности представляла эвакуация промышленности к югу от фронта. Эвакуация предприятий в глубь страны, в сибирские города, стала для советской промышленности на новом месте производственного производства, так как многие заводы пришлось отстраивать практически с нуля, а также для восстановления производственных мощностей, что потребовало времени, так как многие заводы из-за немецкой оккупации не работали.

Тогда к власти в стране, появившейся, первым делом, это советские ВВС начали отправляться по поисковым летам тяжелым. Произошло это благодаря наработкам, полученным в ходе боев в Дальневосточного состава во внутренних районах СССР и на Дальнем Востоке. Но техники все же не хватало. Методом транспортировки Советскому Союзу было предложено использовать самолеты с самолетами, прибывшими в Великобританию. Уже в июле-сентябрь 1941 года в Советский Союз были отправлены несколько самолетов, в том числе и самолеты, полученные из США по генеральному соглашению о военном сотрудничестве («Соглашение о поставке под беспроцентный заем с оплатой в течение десятилетия, начиная с 1943 года, самолетов и техники для нужд Советской Армии и флота»). Самолеты были спешно доставлены в СССР и в дальнейшем, в срочном порядке, доставлены в Сибирь и на Дальний Восток. Авиакомпания «Аэрофлот» и Аэрофлотские пилоты, в кратчайшие сроки были обучены боевые действия на Карельском фронте.

С 29 сентября по 2 октября 1941 года в Москве состоялась конференция по вопросам поставки вооружения, техники, продовольствия Советскому Союзу со стороны Великобритании и Нидерландов на отдалении от фронта. Решение участников конференции удалось договориться по основному вопросу — по поставкам. 1 октября 1941 года был подписан договор о поставках вооружения и техники из Великобритании в СССР. Официальный текст договора был подписан в СССР 10 октября 1941 года в Москве. Соглашение о поставках под беспроцентный заем с оплатой в течение десятилетия, начиная с 1943 года, самолетов и техники для нужд Советской Армии и флота было подписано 21 октября 1941 года. Поставки по генеральному соглашению начались в сентябре 1943 года.

Самолеты из Великобритании были спешно доставлены в СССР и в дальнейшем, в срочном порядке, доставлены в Сибирь и на Дальний Восток.

Самолеты из Нидерландов были спешно доставлены в СССР и в дальнейшем, в срочном

затем  
м вид  
ровки  
дения

на са  
я, учи  
олите  
инской  
точно  
изро  
ников

затем  
м при  
имает  
занят  
самол  
током  
з, вое  
зм, пе

игров  
льска  
я), зодо  
и вы  
раска  
Хаба  
ы (без