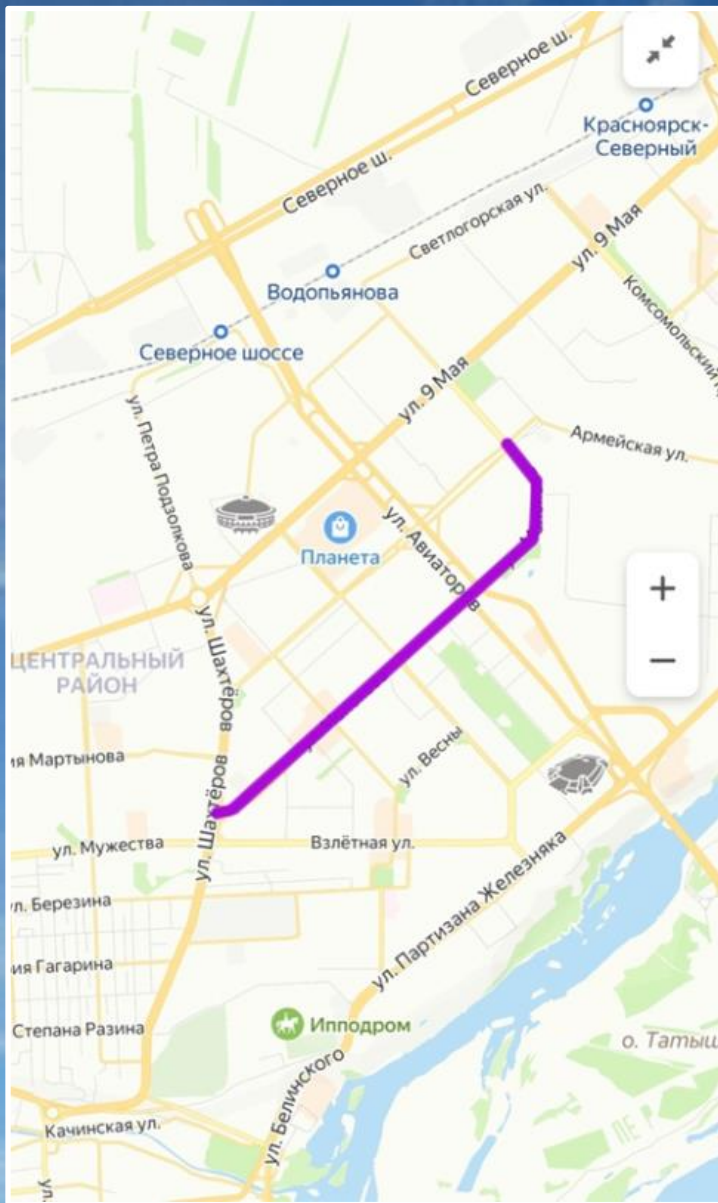


Улица МОЛОКОВА

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.



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 челюскинцев — 39 человек, включая начальника экспедиции Отто Шмидта.

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

ПРИВЕТ!

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

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

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

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

Председатель чрезвычайной тройки ПЕТРОВ.
 Член тройки НЕБОЛЬСИН.



О. Ю. ШМИДТ.

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



Полярный летчик В. Молоков (первые Герои СССР обращались к В.С. Молокову - Дядя Вася).

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

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

НАГРАДЫ:

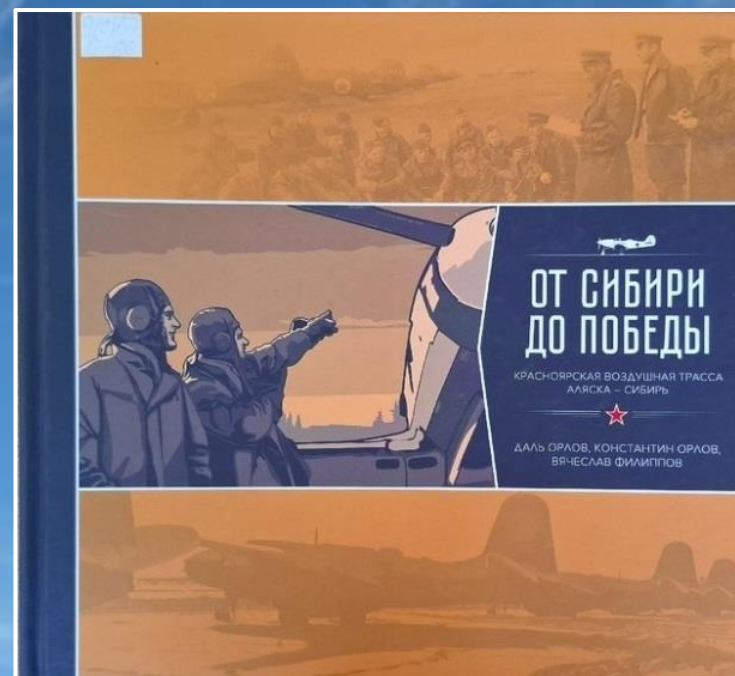
- *3 ордена Ленина*
- *2 ордена Красного Знамени*
- *орден Суворова 2 степени*
- *орден Кутузова 2 степени*
- *орден Отечественной войны 1 степени*
- *орден Красной Звезды*
- *медали*

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



«Мы и не думали о своих полётах, как о каком-то героизме. 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:

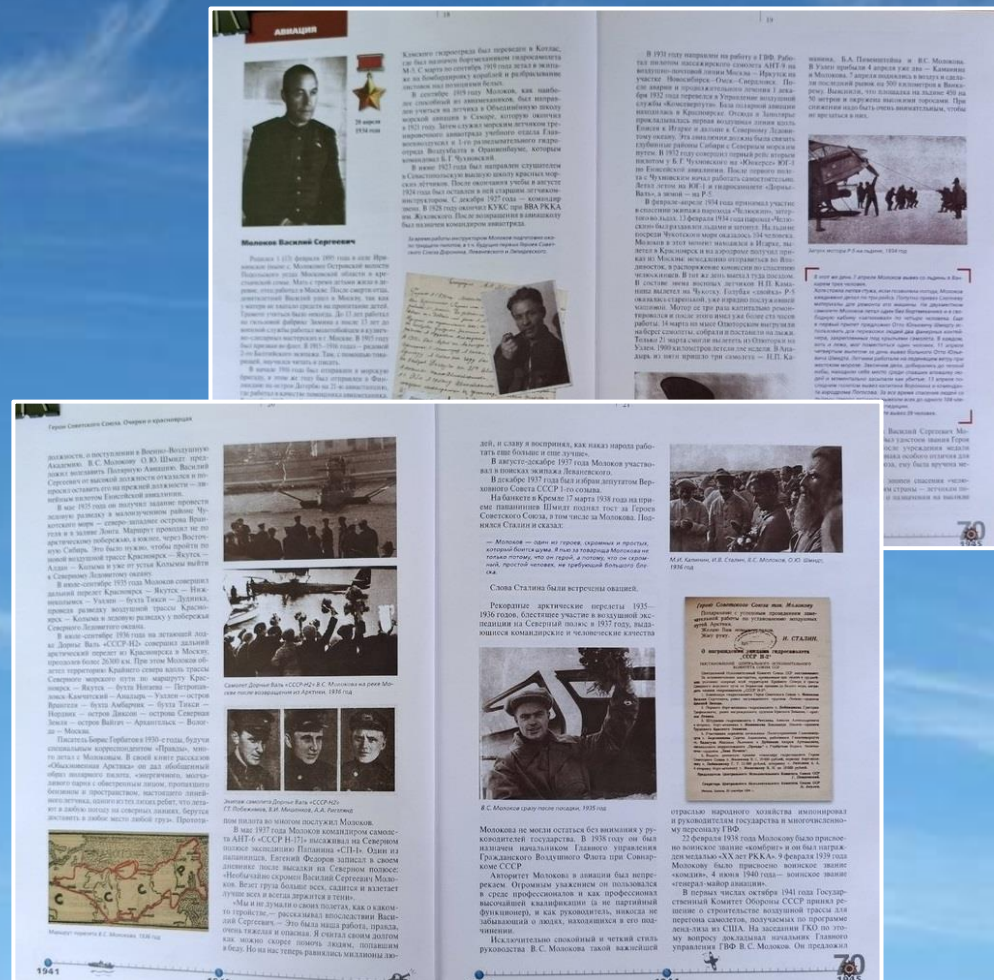


Молоков Василий Сергеевич // Присвоить звание Героя. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвященное 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне / ред.-сост. В. Филиппов. – Красноярск : Поликор, 2015. – С. 18 – 25.



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 историю той великой войны, которая коснулась каждой российской семьи.





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

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.



Красноярский край в годы Великой Отечественной войны стал не только одним из крупных центров оборонной промышленности, но и важнейшим транспортным узлом, через который из США на советско-германский фронт шла поступающая по ленд-лизу авиационная техника, авиационное прикладное — боевые транспортные и учебные самолеты, так необходимые в этот период советской ВВС.

Июнь 1941 года стал для Военно-воздушных сил Советского Союза настоящим катастрофой. Немецкое командование сосредоточило на границе для нападения почти 500 самолетов. По ряду причин политического характера и из-за внезапного нападения немецких войск советские ВВС были застигнуты врасплох почти на всей линии фронта.

Несмотря на истинное превосходство в начале войны, советские ВВС был принуждены к перестройке в части тактики, технического состояния, боевой практики и подготовки летного состава. Большая часть самолетного парка — это устаревшие типы самолетов: И-15 бис, И-153, И-16, СБ, Тб-3 (переворочение на новые типы — МиГ-3, Пе-1, ЛаГГ-3, Пе-2 только началось), практический опыт большинства летчиков оказался жалким, лучшим. Слабым осталось управление, несогласованность действий и изобразительная организация, надломленные в организации службы привели к низкой боевой готовности авиационных частей. Итогом стали большие потери в советских ВВС в самые первые дни войны.

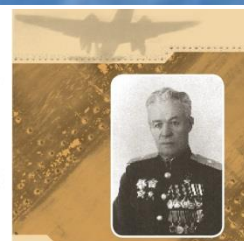
Помощь потерь и советская авиационная промышленность, большая часть заводов которой находилась в западной части страны. Потери от бомбежек и вынужденной эвакуации привели к спаду производства. Эвакуация авиационных заводов страны — за Урал и в Восточную Сибирь, восстановление производства на новом месте потребовало времени, так как многие заводы пришлось отстраивать, переоборудовать с нуля, при нехватке оборудования и квалифицированных кадров. Все это привело к катастрофе в авиации.

Только к концу 1941 года появились первые признаки того, что советские ВВС начали оправляться от понесенных летом тяжелых поражений. Происходило это благодаря наличию большого резерва техники и личного состава во внутренних районах СССР и на Дальнем Востоке. На технику все же не жалели. Любая помощь Советскому Союзу и его Красной армии становилась крайне необходимой, особенно в воздухе, производстве, некоторых видах стратегического сырья и материалах. И первой страной, оказавшей такую помощь, стала Великобритания. Уже в июле-сентябре 1941 года в Советский Союз были отправлены несколько паравозов с грузами помощи, в том числе с самолетами, прибывшими в Великобританию из США по ленд-лизу. Самолеты прибывали в северные порты СССР — Мурманск и Архангельск, в кратчайшие сроки были направлены в боевые действия на Карельском фронте.

С 20 сентября по 2 октября 1941 года в Москве состоялась конференция по во-

в Кирилоград. Первое направление было крайне опасным из-за нападения немецких подводных лодок и авиации. Многие корабли с грузами не доходили до портов назначения. Широко известна трагедия конвоя PQ-17, когда из 35 судов было потоплено 23. И это в один из самых трагичных периодов войны — период Сталинградской битвы, когда эта помощь фронтной техникой была крайне необходима! Второй путь был менее опасным, но очень долгим по времени.

Государственный Комитет Обороны принимал все меры для обеспечения доставки военной техники на фронт. И, учитывая опасность северной и длительность морской трассы, было принято решение о создании воздушной трассы через Аляску и Сибирь для перелета импортных самолетов своим ходом через мирную территорию. Уже 9 октября 1941 года Государственный Комитет Обороны постановлением №170-793с «О воздушной линии Красноярск — Улан-Удэ» поручил строительству воздушной трассы Главному управлению Главного воздушного



Молоков
Василий
Сергеевич

Родился 1 (13) февраля 1895 в селе Ирвинском Красноярской области. В 1917 г. направлен в ТФФ. Работал летчиком АНТ-9 на авиалинии Новосибирск — Омск — Свердловск. С 1932 г. — летчик Енисейской авиационной группы. В 1938 г. назначен начальником Главного управления ТФФ. В 1942 г. уволен из ТФФ по состоянию здоровья. В 1943 г. — командир 213-й истребительной авиационной дивизии. В 1946-1947 гг. — заместитель начальника Главного управления Подготовки, воспитания, высшей квалификации и переподготовки летного состава ВВС. Генерал-майор авиации. Герой Советского Союза. Награжден многими орденами и медалями СССР.

ирной
эльска
в)
дородо-
ил вы-
грабис
Хабис
ы (без