

УДК 33(091)

**ПОВІТРЯНА ТРАСА “АЛЯСКА–СИБІР”
ЯК ОДИН ІЗ МАРШРУТІВ ЛЕНД-ЛІЗУ****О. А. Фрадинський****(Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Університету Державної фіскальної служби України, м. Хмельницький)**

Відображено результати дослідження однієї з маловідомих сторінок Другої світової війни, пов'язаної з організацією поставок авіаційної техніки в межах системи ленд-лізу через райони Аляски та Сибіру. Охарактеризовано питання переваг та недоліків авіаційної траси, її розбудови в суворих кліматичних умовах, добору авіаційного персоналу та організації перельотів. З'ясовано окремі питання результативності функціонування АЛСИБу (військові, логістичні, гуманітарні).

Ключові слова: Друга світова війна; ленд-ліз; США; СРСР; Аляска; Сибір; літак; авіація.

The article shows the results of a study of one of the little-known pages of World War II, related to the organization of supply aviation technology within the system through the Lend-Lease areas of Alaska and Siberia. Characterized question the advantages and disadvantages of aviation routes, its development in the harsh climatic conditions, selection and organization of aviation personnel flights. It was shown some performance issues ALSYB operation (military, logistical, humanitarian). On the basis of premium materials commanders, pilots, technicians who were involved in the stretch aircraft, the features and performance of the air route. The characteristic air units, engaged the aircraft and overtake studied issues losses aircraft and pilots. The conclusion about the role of airways ALSYB in post-war life in terms of development of the Far North and Siberia.

Key words: Second World War; Lend-Lease; USA; USSR; Alaska; Siberia; plane; aviation.

Постановка проблеми. Друга світова війна стала першою в історії людства війною, де для того, щоб виграти бойові дії в наземних операціях, спочатку необхідно було перемогти у повітряній війні. В перші дні війни у повітрі та на землі радянські Військово-Повітряні Сили (ВПС) втратили, за різними оцінками, від 1200 до 2000 літаків різних типів. Ефективні дії німецької авіації стали запорукою успіхів Вермахту в 1941–1942 рр. Швидке просування ворожих військ углиб радянської території актуалізувало питання евакуації у східні райони країни виробництв, які випускали військову продукцію, в тому числі літаки, їх комплектуючі та устаткування. Всі ці фактори призвели до гострого браку літаків у бойових підрозділах радянських ВПС та залишили без надійної авіаційної підтримки сухопутні та морські підрозділи.

© О. А. Фрадинський, 2016

Ураховуючи критичний стан радянських ВПС, спочатку Великобританія, а потім і США взяли на себе зобов'язання частково “закрити” потребу СРСР у винищувальній та ударній авіації шляхом організації поставок за системою ленд-лізу. Починаючи з 1941 р. постачання здійснювалося шляхом перевезень літаків вантажними суднами у складі Північних конвоїв у порти Архангельська та Мурманська, згодом, у 1942 р., з'явився маршрут через Іранський коридор, проте найрезультативнішим виявився шлях повітряного перегону трасою Аляска–Сибір (АЛСИБ), який функціонував з осені 1942 до літа 1945 рр.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На жаль, усім офіційним документам, які стосувалися повітряного маршруту АЛСИБ, було надано гриф “таємно” та “цілком таємно”. Частина з них почали розсекречувати з 1994 р. Така таємність була обумовлена непопулярністю теми союзницької допомоги за системою ленд-лізу в умовах “холодної війни” між СРСР і США. До першоджерел, які побачили світ за часів радянської влади, слід зарахувати мемуари полярних льотчиків В. Молокова¹ (організатора будівництва повітряної траси) та І. Мазурука² (ї першого командира). В 90-х рр. ХХ ст. теми АЛСИБу торкнулась у своїх дослідженнях А. Паперно³, колом наукових інтересів якої був ленд-ліз через Тихий океан. Надзвичайно цікава інформація міститься у дослідженні В. Ярославцева⁴, яке цитується практично всіма дослідниками повітряної траси. Важливим джерелом є мемуари В. Перова⁵, який брав участь у перегоні як простий пілот. Детально зупиняються на питаннях ленд-лізу за маршрутом Аляска–Сибір дослідники історії полярної авіації А. Почтарьов та Л. Горбунова⁶. Цікаву інформацію можна отримати із праць В. Карякіна⁷, І. Сокова⁸, В. Пряміцина⁹.

Величезний масив цінного історичного матеріалу відкрився із появою в мережі сайту “Подвиг народа”¹⁰, де зібрано 12,5 млн нагородних листів радянських ветеранів Другої світової війни, в тому числі учасників перегону літаків АЛСИБом. Із нагородних матеріалів можна дізнатися або уточнити прізвище, ім'я та по бать-

¹ Молоков В. С. Родное небо. – М. : Воениздат, 1977.

² Мазурук И. П., Лебедев А. А. Над Арктикой и Антарктикой. – М. : Мысль, 1991.

³ Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kscnet.ru/ivs/bibl/paperno1/index.html>

⁴ Ярославцев В. Небо без границ. Воздушный мост Аляска–Сибирь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://gigabaza.ru/doc/62392-pall.html>

⁵ Перов В. М. Полярными трасами. – М. : Русавиа, 2001.

⁶ Почтарев А. Н., Горбунова Л. И. Полярная авиация России 1941–1945 гг. – М. : Paulsen, 2011. – Кн. первая.

⁷ Карякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945. – М. : Вече, 2013.

⁸ Соков И. А. Ленд-лиз и аляскинско-канадская транспортная магистраль // Военно-исторический журнал. – 2011. – № 1. – С. 25–29.

⁹ Прямичин В. Н. По этой трассе могут летать либо сумасшедшие, либо самоубийцы, либо русские. Метеорологическое обеспечение Красноярской воздушной трассы в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. – 2016. – № 5. – С. 29–34.

¹⁰ Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.podvignaroda.ru/?#tab=navPeople_search

кові ветерана; його проходження служби; вік; участь у бойових діях; обставини подвигу або результати роботи, за яку він представлений до нагороди; наявність інших нагород.

Мета статті полягає в дослідженні питань організації повітряного перегону літаків за маршрутом Аляска–Сибір у контексті вибору місць розбудови траси, добору льотного та аеродромно-технічного персоналу, організації перельотів, ефективності функціонування АЛСИБу.

Виклад основного матеріалу. 26 липня 1941 р. В. Черчілль у своєму особистому посланні до Й. Сталіна повідомив, що його кабінет прийняв рішення надіслати в СРСР необхідні для організації оборони засоби: 400 літаків Р-40 “Warhawk Tomahawk”, 3 млн пар взуття, олово, джгут, каучук, шерсть¹¹. Із 29 вересня до 01 жовтня 1941 р. у Москві відбулася тристороння конференція союзних держав, одним із результатів якої стало зобов’язання Великобританії та США у найближчі 9 місяців поставити 3600 бойових літаків. Своєю чергою, таке зобов’язання потребувало створення ефективних ланцюгів їх транспортування. Одним із таких маршрутів було визначено перегін літаків через східні райони СРСР.

Фахівці запропонували три варіанти маршруту перегону літаків з Аляски до Радянського Союзу. Перший із них – уздовж Північного морського шляху (над узбережжями Чукотського, Східносибірського, Карського, Баренцевого морів і моря Лаптевих), другий варіант передбачав переліт з Аляски в Комсомольськ-на-Амурі через Камчатський півострів, проте Державним комітетом оборони було обрано третій варіант – Аляска–Красноярськ¹². Загальна довжина маршруту перегону літаків мала становити близько 14 тис. км, з яких: близько 3 тис. км – з авіабудівних заводів США через територію Канади на Аляску; 6,5 тис. км – з Аляски до Красноярська; майже 4 тис. км – від Красноярська до європейського театру бойових дій.

При цьому враховувалася ціла низка вигод і переваг:

- по-перше, більшу частину року над майбутньою повітряною трасою панували антициклони, що зумовлювали суху погоду влітку і морозну та ясну взимку;
- по-друге, мінімальна тривалість польоту над водною поверхнею (лише через Берингову протоку, ширина якої у найвужчому місці становить 86 км);
- по-третє, великі населені пункти, де можна було побудувати аеропорти чи злітно-посадкові смуги або ж реконструювати наявні, ділили всю протяжність траси на приблизно однакові відрізки;
- по-четверте, місто Красноярськ було зручним кінцевим пунктом призначення, оскільки розташувалось на Транссибірській магістралі, що давало змогу подальшого транспортування літаків, окрім власного ходу, ще й залізничним транспортом, чим економився моторесурс авіадвигунів і знижувався ризик втрати літаків під час їх подальшого перегону в європейську частину країни.

Поряд із позитивними сторонами використання повітряної траси за цим напрямком необхідно виділити й низку суттєвих труднощів, до яких слід зарахувати те, що станом на осінь 1941 р. між Красноярськом і Чукоткою не було не тільки

¹¹ Бутеніна Н. Ленд-лиз: сделка века. – М. : Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. – С. 98.

¹² Мазурук И. П., Лебедев А. А. Над Арктикой и Антарктикой. – С. 57.

мінімально необхідної кількості аеродромів, але й навіть злітно-посадкових смуг, засобів радіозв'язку, матеріально-технічного, навігаційного і метеорологічного забезпечення, не кажучи вже про ангари для техніки, житлові та господарські приміщення для пілотів та аеродромного персоналу. Коли начальник метеослужби штабу ВПС інженер-підполковник В. М. Сперанський звернувся до Головного управління гідрометеослужби Червоної армії з проханням про сприяння в оперативному отриманні матеріалів з кліматичного опису майбутніх ділянок траси й аеродромів, то отримав відповідь: “У частині кліматичного опису зазначеної траси та аеродромів повідомляю, що Управління необхідними матеріалами не володіє”¹³. До початку війни в районах майбутньої траси авіаційні перельоти були вкрай рідкісним явищем та здійснювалися найпідготовленішими пілотами полярної авіації з використанням гідролітаків і літаків з лижним шасі.

09 жовтня 1941 р. побачила світ постанова Державного комітету оборони № 739с “Про повітряну лінію Красноярськ–Уеллен”, якою Головне управління Цивільного повітряного флоту (ГУ ЦПФ) зобов'язувалося до 30 грудня 1941 р. підготувати й відкрити зазначену повітряну лінію з проміжними аеродромами в Кіренську, Якутську, Берелеху, Анадирі. Як запасні майданчики було визначено населені пункти Марково, Сеймчан, Зирянка, Олемкінськ, які виводилися з підпорядкування Головного управління Північного морського шляху та “Дальстрою” НКВС і передавалися ГУ ЦПФ разом з обслуговуючим персоналом, приміщеннями, обладнанням, паливом та автотранспортним парком¹⁴.

Начальником будівництва авіалінії було призначено керівника планово-економічного відділу ГУ ЦПФ Д. Є. Чусова, який раніше працював у Східносибірському управлінні цивільної авіації та добре знав місцеві особливості. Якщо до Якутська місцевість ще була більш-менш обжитою та відомою, то далі будівництво траси велось у малообжитій або ж безлюдній місцевості. Пошук майданчиків для нових аеродромів здійснювався переважно повітряним методом за допомогою літаків ЛІ-2 (ліцензована радянська копія американського транспортного літака Douglas DC-3), в окремих випадках пошуковців доводилося доправляти для обстеження визначеного району за допомогою парашутного десантування. За умов наземного способу пошуку використовувалися оленячі та собачі упряжки, переміщення на лижах і власним ходом. Величина пройденого шляху для визначення місця розташування кожного нового аеродрому становила від 400 до 700 кілометрів. При цьому учасники експедиції дуже залежали від оперативності та достовірності метеорологічних зведень і можливості підтримки радіозв'язку із землею, оскільки метео- та радіостанцій у цих краях було вкрай мало.

Дослідивши весь маршрут, штаб авіатраси вирішив змінити кінцеве місце призначення, оскільки вивчення погодних та гідрологічних умов переконало в непридатності останніх пунктів траси – Уеллену (через часті тумани) та Анадира (через заболочену тундру). Кінцевим пунктом траси було обрано селище Уелькаль, роз-

¹³ Прямыцын В. Н. По этой трассе могут летать либо сумасшедшие, либо самоубийцы, либо русские. – С. 30–31.

¹⁴ Почтарев А. Н., Горбунова Л. И. Полярная авиация России 1941–1945 гг. – С. 522–525.

ташоване на узбережжі Берингового моря, приблизно на півдорозі між Уелленом та Анадиром. Неподалік (за чукотськими мірками) Уелькаля, біля селища Марково, в гірській улоговині, вирішено було побудувати резервний дублюючий аеродром¹⁵.

Особливістю створення траси стала її побудова у винятково короткий термін із використанням місцевих трудових ресурсів, у тому числі силами ув'язнених ГУЛАГу – спеціального будівництва НКВС № 218. Будівництво велося на вічній мерзлоті за складних погодних умов і низьких температур. Великі труднощі створювала і логістика. Дуже часто будівельні матеріали, транспорт, будівельну техніку, паливе, продукти харчування доводилося переправляти повітряним шляхом. В Уелькаль, який розташовувався на березі моря, була можливість транспортування вантажними судами, проте часті шторми в цьому районі ускладнювали розвантаження кораблів. Так, дерев'яні бруси для будівництва злітно-посадкової смуги довелось скидати просто в море, яке своїми хвилями викидало їх на берег, при цьому розкидаючи на кілька кілометрів уздовж берегової лінії. Цікаво, що побудована із цих брусів злітно-посадкова смуга функціонувала до 1962 р. Для будівництва аеродромів на території Сибіру спочатку морем, а потім по річці Лені доставлялися із США металічні решітки для будівництва злітно-посадкових смуг, техніка, будівельні матеріали, паливе, продукти харчування. Відчувався значний брак будівельної та транспортної техніки, станом на осінь 1942 р. будівельні та ремонтні роботи і перевезення на трасі забезпечувалися 9 тракторами, 17 автомобілями, 15 бензозаправниками і бензоцистернами та 10 водо- і маслозаправниками. Починаючи з 1943 р. в Анадирському порту було організовано флот-плавбазу із 23 самохідних барж, який, використовуючи річкові системи Лени, Колими, Анадира, забезпечили продовольством і паливом ключові аеродроми АЛСИБу.

Уже в листопаді 1941 р. почалася реконструкція наявних аеродромів: у Красноярську подовжили 2 злітно-посадкові смуги, розширили й обладнали стоянки для літаків; в Якутську здійснили дообладнання аеродромної інфраструктури. В Кіренську, Сеймчані та Уелькалі до осені 1942 р. аеродроми були побудовані з “нуля”. Саме ці 5 авіаційних баз взяли на себе всю важкість і складність перегону літаків. Окрім базових аеродромів, довелося розбудовувати і мережу запасних та аварійних авіаційних майданчиків у Алдані, Олекмінську, Оймяконі, Берелеху, Марково, Бодайбо, Вітімі, Усть-Мая, Хандизи, Зирянці, Анадирі.

На початку серпня 1942 р. наказом заступника Народного комісара оборони СРСР армійського комісара I рангу Ю. Щаденка було сформовано¹⁶:

– Управління Красноярської повітряної траси та визначено його місце дислокації в м. Якутськ. Командир – полковник І. П. Мазурук;

¹⁵ Молоков В. С. Родное небо. – С. 47

¹⁶ Приказ заместителя Народного комиссара обороны СССР армейского комиссара Е. Щаденко № 001623 “О формировании 1 авиационной бригады по перегонке самолетов” от 03 августа 1942 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://militera.lib.ru/docs/da/nko_1941-1942/14.html

– Військове представництво Військово-повітряних сил Червоної армії у м. Фербенкс (штат Аляска). Командир (з вересня 1942 р.) – полковник М. Мачин, який до того часу очолював 207-му змішану авіаційну дивізію;

– 1-шу авіаційну бригаду з перегону літаків у складі: однієї ескадрильї лідерів “Бостон МК ІІІ” (6 груп по 2 екіпажі в кожній); одного змішаного авіаполку літаків Б-25 “Mitchell” і “Бостон МК ІІІ” у складі однієї ескадрильї Б-25 “Mitchell” та 4 ескадрилей “Бостон МК ІІІ”; двох авіаполків літаків Bell P-39 “Airacobra” і P-40E “Kittyhawk” у складі 8 ескадрилей кожен. Місцем дислокації було визначено Красноярськ. Командир – підполковник Н. К. Романов.

На формування 1-ої бригади використовувався особовий склад 185-го, 416-го, 187-го, 41-го винищувального та 561-го і 794-го бомбардувальних авіаполків, які на той час перебували у складі Волховського, Воронежського, Сталінградського фронтів і Архангельського військового округу. Управлінню кадрів ВПС належало до 15 вересня 1942 р. відібрати й підготувати для укомплектування перегонної авіабригади 284 екіпажі, в тому числі 12 екіпажів Б-25 “Mitchell”, 112 екіпажів “Бостон МК ІІІ”, 160 екіпажів Bell P-39 “Airacobra” і P-40E “Kittyhawk”. З Далекосхідного фронту до складу бригади виділялося 30 екіпажів пілотів-винищувачів і 30 екіпажів пілотів-бомбардувальників, які мали досвід польотів у складних метеоумовах та вночі. Від авіації далекої дії передавалося 10 екіпажів, а від Головного управління Північного морського шляху – 3 екіпажі. Зі складу авіаційної групи, що переганяла літаки з Ірану, виділялися 7 екіпажів з досвідом польотів на Б-25 “Mitchell” та 10 екіпажів – із досвідом польотів на “Бостон МК ІІІ”. Для пілотів-перегонщиків та особистого складу аеропортів траси АЛСІБ установлювалися підвищені норми харчування.

Проте на практиці було сформовано 1 перегонну дивізію (командири: полковник І. П. Мазурук (1942–1944 рр.), генерал-майор О. Г. Мельников (1944–1945 рр.). Дивізія перебувала у підпорядкуванні ГУ ЦПФ, а її штаб розташувався у м. Якутську. На кінець 1942 р. до штату дивізії входив 681 авіатор, в тому числі командирів бомбардувальників – 78; винищувачів – 95; командирів транспортних літаків – 26; інших пілотів – 25; штурманів – 59; бортрадистів – 123; осіб технічного складу – 275¹⁷. Пілот-перегонщик М. Лейфман пригадує, що для маршруту Фербенкс–Уелькаль намагалися добирати досвідчених льотчиків Цивільного повітряного флоту і полярної авіації; для ділянки Уелькаль–Сеймчан – морської авіації та із фронтовим досвідом; для решти полків ніякого особливого відбору не проводилося, могли взяти пілота, який тільки закінчив авіаційне училище¹⁸. Для обслуговування мережі аеродромів, які використовувалися для організації перельотів, додатково залучалося більш ніж 2000 персоналу, половина з якого були вільнонайманими працівниками.

Основним місцем базування радянської військової місії та бази пілотів-перегонщиків на Алясці було обрано аеропорт Ледд-Філд біля Фербенкса, хоча спочатку основним претендентом була авіабаза Маркс-Філд, від якої змушені були

¹⁷ Карякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945. – С. 260.

¹⁸ Я помню [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://iremember.ru/memoirs/letchiki-istrebiteli/leyfman-mordukh-mikhail-abramovich>

відмовитись, оскільки вона розташовувалася в зоні ураження японської авіації, адже влітку 1942 р. японська армія висадила свої десанти й захопила Алеутські острови.

Радянський гарнізон на Алясці складався з двох військових підрозділів: 1-го Перегонного авіаційного полку та Базисної військової прийомки. До складу полку входили пілоти і борттехніки літаків, а штат Базисної військової прийомки було сформовано за рахунок інженерно-технічного складу, відділу спецзв'язку, господарських служб. Керівником гарнізону був командир Базисної військової прийомки, в обов'язки якого входили: підготовка та прийомка літаків; передача їх льотчикам полку; технічне забезпечення перельоту через аеродроми на американській ділянці траси; прийомка, облік і відправка вантажів, прийомка та відправка пасажирів; господарське забезпечення функціонування полку та Базисної військової прийомки; ведення переговорів із представниками армії США з приводу виконання вищезазначених питань.

Авіабаза Ледд-Філд (м. Фербенкс) була найкраще обладнаною авіабазою на Алясці та майже повністю використовувалася для обслуговування перегону літаків. До її інфраструктури входили 4 великі ангари з обігрівом, кожен з яких вміщав більше 60 літаків, командна вишка, клуб, кінотеатр, двоповерхові дерев'яні будинки для проживання пілотів, гуртожитки для обслуговуючого персоналу. На аеродромі було побудовано 2 злітно-посадкові смуги, кожна з яких сягала 1500 метрів у довжину та 50–60 метрів у ширину. Всі під'їзні шляхи до аеродрому були заасфальтовані або ж залиті бетонним розчином. Авіабаза у м. Ном була менш обладнаною та використовувалася виключно як проміжний пункт для перегону літаків на Чукотку¹⁹.

Американські пілоти зі складу 7-ої перегонної групи Аляскинського крила Транспортного командування забирали літаки із заводів у Сіетлі, Баффало і Ніагара-Фолз і переганяли їх у відправну точку АЛСИБу – місто Грейт-Фолс (штат Монтана), після чого здійснювали переліт через територію Канади на Аляску. Аляскинське крило за своїм масштабом приблизно дорівнювало радянській авіаційній дивізії та складалося з трьох ескадр (полків), у складі кожної з яких перебувало по чотири авіагрупи (ескадрильї), кожна з яких налічувала від 7 до 12 пілотів. Причому американська система перегону була наскрізною – один пілот переганяв один літак по всьому маршруту (на відміну від радянської системи перегону, яка була естафетною). В Ледд-Філді здійснювалося приймання літаків радянською стороною, за необхідності місцеві майстерні ремонтували їх і наносили радянські розпізнавальні знаки.

З метою забезпечення матеріально-технічного постачання, переміщення персоналу, спрощення логістики на американській стороні АЛСИБу між урядами США та Канади було підписано угоду про будівництво Аляско-канадської військової магістралі – сухопутного шляху, що з'єднував міста Доусон-Крік у канадській провінції Британська Колумбія та Дельта Джанкшен, яке розташовувалося в Алясці на 160 км південніше Фербенкса та сполучалося з останнім шосе Річардсона.

¹⁹ Из доклада командира авиабазы ВВС Красной Армии на Аляске Киселева наркому внешней торговли СССР А. И. Микояну о работе советского гарнизона на Аляске от 25 мая 1944 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rgae.ru/lend-liz.shtml/08.shtml>

Угода передбачала будівництво та обслуговування дороги за рахунок коштів американського бюджету і повну її передачу під юрисдикцію Канади через 6 місяців після закінчення війни. Канадці дозволяли безмитне перевезення цим шляхом людей, вантажів, техніки; безкоштовне використання для будівництва дороги місцевих матеріалів та звільняли будівельників дороги від канадських податків. Інженерно-будівельний корпус США розпочав роботи в березні 1942 р. Першими вздовж дороги пройшли військові топографи, згодом у Доусон-Крік прибули 7 полків американських інженерних військ, котрі налічували 11 тисяч солдат (переважно афроамериканців). У Каліфорнії для потреб будівництва дороги було конфісковано річкові судна, локомотиви, необхідну дорожню техніку. Загальна вартість виконаних робіт становила 140 млн дол. США, було побудовано 133 мости, більше 800 водопропускних зливів, середньодобове будівництво дороги становило 13 км. Будівельні роботи було закінчено 28 жовтня 1942 р. Дорога запрацювала з 1 грудня 1942 р., щоденно на ній для транспортування вантажів в інтересах АЛСИБу було задіяно 1400 автомобілів вантажопідйомністю в 10 т²⁰.

Для навігаційного вдосконалення маршруту вздовж усієї американської його частини, із інтервалом у 100 миль, було розгорнуто мережу метеорологічних станцій і постів. Аналогічно було із системою радіомаяків, які працювали цілодобово.

Для спрощення організації перегону траса АЛСИБ була поділена на 5 ділянок (рис. 1):

– Фербенкс–Уелькаль, довжиною 1493 км, маршрут пролягав над долиною річки Юкон до міста Ном (860 км), далі прямував через Берингову протоку та над тундрою Східної Чукотки (ще близько 700 км). Район перельоту характеризувався зазвичай поганою погодою;

– Уелькаль–Сеймчан, довжиною 1450 км, маршрут проходив над Центральною Чукоткою та Колимським гірським пасмом;

– Сеймчан–Якутськ, довжиною 1167 км, маршрут проходив в умовах високогір'я, над Верхоянським і Черським гірськими пасмами із використанням пілотами кисневих масок;

– Якутськ–Кіренськ, довжиною 1330 км, маршрут пролягав над безлюдною тайгою;

– Кіренськ–Красноярськ, довжиною 960 км, маршрут було прокладено над глухою тайгою, частково поблизу річки Лена.

У науковій літературі та публіцистиці, присвяченій проблемі АЛСИБу, поширена думка, що до складу перегінної дивізії ввійшло 5 перегонних авіапунктів, кожен з яких обслуговував окрему ділянку траси. Насправді це не зовсім так. Почнемо із того, що до складу дивізії в різний час входило 6 перегонних авіаційних полків (ПАП) із номерами 1, 2, 3, 4, 5, 7; транспортний авіаційний полк за номером 8 і транспортна авіаційна ескадрилья на літаках Douglas C-47. Закріплення полку за окремою ділянкою траси мало умовний характер – усе залежало від того, чи була вільна ескадрилья для продовження перельоту, якщо її не було, то пілоти автоматично продовжували перегон до наступного аеродрому.

²⁰ Соков И. А. Ленд-лиз и аляскинско-канадская транспортная магистраль. – С. 27–28.



Рис. 1. Радянська та американська ділянки траси АЛСИБ²¹

1 ПАП – місцем базування було визначено м. Фербенкс (Аляска). Командири: підполковник П. В. Недосекін (1942–1943 рр.), полковник Н. С. Васін (1943–1945 рр.), майор К. П. Барченко (1945 р.). Командир полку Н. Васін за період із лютого 1943 р. до вересня 1944 р. особисто перегнав 52 винищувачі, налітавши при цьому 302 години. Організаційно полк складався з 2 винищувальних (по 10 пілотів) та 2 бомбардувальних (по 10 екіпажів) ескадрилей і 2 екіпажів-“лідерів”, що виконували роль провідників. Льотний склад становив близько 100 осіб, технічно-обслуговуючий та допоміжний персонал – близько 70 осіб. У січні 1943 р. полк був перепідпорядкований начальнику військової прийомки ВПС на Алясці полковнику Мачину у зв’язку із виокремленням частини траси АЛСИБу Фербенкс–Ном–Уелькаль в самостійну ділянку.

2 ПАП – місцем базування було визначено м. Уелькаль (Чукотка). Командири: підполковник Н. С. Васін (1942 р.), підполковник О. Г. Мельников (1943–1944 рр.), підполковник М. І. Павленков (1944–1945 рр.). Командир полку М. І. Павленков, який перегоняв літаки із самого початку функціонування траси, восени 1944 р. був нагороджений орденом Леніна – за весь період роботи на трасі перегнав 106 бойових літаків Б-25 “Mitchell” та “Бостон МК ІІІ”, на ділянці протяжністю більше 1000 км, налітавши при цьому 570 годин.

3 ПАП – місцем базування було визначено м. Сеймчан (Магаданська область). Командири: підполковник Ф. А. Твердохлебов (1942–1944 рр.), майор Б. І. Фро-

²¹ Форум [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.govorimpro.us/es/-91.html>

лов (1944–1945 рр.). Полк обслуговував найважчий для перельотів район траси, який пролягав над високогірними територіями, пілотам доводилося здійснювати переліт на великій висоті, в кисневих масках, за дуже низької температури. Це обумовило високу плинність пілотів у полку – за 3 роки в полк прибуло 109 льотчиків, а 120 пілотів його покинули. Не дивлячись на ці обставини, майор Б. Фролов за період із серпня 1942 до травня 1944 рр. перегнав у складі полку на своїй ділянці АЛСИБУ 155 літаків Б-25 “Mitchell”, при цьому 147 разів – як лідер групи, не допустивши ні однієї польотної пригоди, за що був нагороджений орденами Червоної зірки та Вітчизняної війни 1 ступеня.

4 ПАП – місцем базування було визначено м. Якутськ. Командири: підполковник П. Є. Смоляков (1942–1943 рр.), підполковник І. П. Власов (1943–1945 рр.). Із нагородного листа на командира 4 ПАПу І. Власова від 11 вересня 1945 р. можна з’ясувати окремі епізоди та факти діяльності полку. “... За час командування полком перегнано фронту 7021 літак. За період війни з Японією полк освоїв нові маршрути для перегону літаків в інтересах Далекосхідного та Забайкальського фронтів: Якутськ–Куйбишевська–Хабаровськ–Владивосток; Марково–Петропавлівськ-на-Камчатці; Якутськ–Укурей протяжністю від 1300 до 3000 км. На цих ділянках особистим складом полку перегнано 140 літаків типу Bell P-63 Kingcobra та Douglas A-20. ... За час перебування в дивізії особисто підполковник І. Власов перегнав 219 літаків як лідер”²².

5 ПАП – місцем базування було визначено м. Кіренськ (Іркутська область). Командири: підполковник П. П. Матюшин (1942–1944 рр.), підполковник І. І. Пронюшкін (1944–1945 рр.). На момент призначення командиром полку І. Пронюшкіна (квітень 1944 р.) полк мав велику кількість польотних аварій і пригод, аморальних проступків та дисциплінарних порушень. У 1945 р. полк здійснював перегін літаків для Забайкальського та Далекосхідного фронтів (за тими ж маршрутами, що й 4 ПАП, було перегнано 250 літаків типу Bell P-63 Kingcobra та Douglas A-20)²³.

7-й перегонний наскрізний авіаційний полк було сформовано в лютому 1943 р. із найдосвідченіших пілотів для наскрізного (з урахуванням американського досвіду) перегону літаків з Фербенкса до Красноярська. Місце базування – Якутськ. Командир – майор І. М. Дроздов. Через вкрай важкі умови польоту й низьку ефективність перегону літаків на надвеликій відстані полк було розформовано в травні 1943 р.

8-й транспортний авіаційний полк було сформовано в червні 1943 р. Його штатна чисельність становила 102 людини, а основне призначення – перевезення льотної складу ПАПів до місць передачі літаків. Місце базування – м. Якутськ. З листа на нагородження командира полку підполковника В. Пуцинського орденом Вітчизняної війни можна дізнатися про основні показники діяльності цього полку: “перевезено 10 035 тон імпортованих та вітчизняних вантажів, 71 560 осіб льотної

²² Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=27868375&tab=navDetailManAward>

²³ Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=27868372&tab=navDetailDocument>

складу перегонних полків і пасажирів, перегнано 420 літаків Douglas C-47 з Уелькаля до Красноярська і до Москви на відстань від 5000 до 10 000 км. Здійснено 7850 рейсів загальним нальотом 43 548 годин, із них вночі – 2439 годин, “сліпого” польоту – 2679 годин, пройдено 7 156 000 км ... У полку підготовлено та випущено для самостійного польоту на літаку С-47 як: командири корабля – 46 осіб, другий пілот – 52 особи, борттехніки – 35, бортрадисти – 43 особи”²⁴. Пілоти полку виконували спецзавдання з доставки особливо важливих пасажирів на територію СРСР та Аляски. Одна з ескадрилій полку (№ 7) брала участь у бойових діях з японцями влітку 1945 р., її пілоти висаджували десанти в Харбіні та Мукдені, доставляли боєприпаси та пальне радянським військам.

Транспортна авіаційна ескадрилья була сформована у квітні 1943 р. із 20 відбірних екіпажів Цивільного повітряного флоту і полярних льотчиків. Основне призначення – перевезення екіпажів перегонних полків на майданчики для прийому-передачі літаків, перевезення вантажів, перегін транспортних літаків Douglas C-47, що поставлялися в СРСР за системою ленд-лізу.

У 1942 р. прийом літаків у Красноярську здійснював 45-й запасний авіаційний полк, який не мав достатніх сил та потужностей для обслуговування перегону такої кількості літаків, тому в 1943 р. під Красноярськом, на аеродромі Ємельяново було сформовано 15-ту авіаційну базу.

У доповідній записці народного комісара зовнішньої торгівлі СРСР А. Мікояна зазначається, що за період із 7 жовтня 1942 р. до 1 серпня 1943 р. Красноярською повітряною трасою було перегнано 1235 літаків, з яких 1067 – вже здано Військово-повітряним силам; на аеродромах траси перебувало 133 літаки; безповоротно втрачено – 35. Було зазначено, що в процесі освоєння траси та набуття необхідного досвіду пілотами є резерви для зростання кількості перегнаних літаків до 250–300 на місяць і зменшення аварійності на трасі²⁵.

За три роки перегону на радянській ділянці АЛСИБу було втрачено 44 літаки та загинуло 115 людей. Така велика різниця між кількістю втрачених літаків та кількістю загиблих людей пояснюється тим, що до складу екіпажів бомбардувальників входило мінімум три пілоти: командир машини, штурман та стрілок-радист; також були випадки загибелі транспортних літаків, які перевозили льотчиків до базових аеродромів (у листопаді 1942 р. під час зльоту розбився транспортний літак ЛІ-2, на борту якого перебувало 30 авіаторів зі складу 5-го ПАПу). На американському відрізку маршруту втрати літаків становили 133 машини (74 – у США, 59 – у Канаді). В наказі командира дивізії О. Г. Мельникова від 24 червня 1944 р. сказано про льотні пригоди та аварії у полках дивізії, при цьому зазначено, що “причиною більш ніж 80 % від їх загальної кількості є вина льотного і технічного складу ... Велика кількість поломок, аварій, вимушених посадок відбулася внаслід-

²⁴ Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=43022891&tab=navDetailDocument>

²⁵ Докладная записка наркома внешней торговли СССР А. И. Микояна на имя И. В. Сталина о поставке самолетов из США в СССР с 7 октября 1942 г. по 1 августа 1943 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rgae.ru/lend-liz.shtml/06.shtml>

док неприпустимої, інколи злочинної халатності, неуважності, надмірної самовпевненості, зазнайства льотчиків, які виконували переліт, і більшою мірою залежала від керівного складу, який організував та керував перельотами”²⁶. Найменша відмова в польоті техніки майже завжди означала смерть пілота, оскільки, по-перше, не завжди була можливість знайти майданчик для вдалого приземлення і, по-друге, навіть у разі вдалого приземлення існувала велика ймовірність потрапляння в безлюдний район. Випадки, коли знаходили ленд-лізівські літаки із рештками членів екіпажу, фіксувалися у 1974 та 1981 рр.

09 грудня 1942 р. під час перельоту через Верхоянський хребет пілот літака Bell P-39 “Airacobra” старшина Дьяков помітив падіння тиску мастила в двигуні, незважаючи на можливість покинути літак за допомогою парашута, зумів здійснити посадку машини, після чого 10 днів провів біля літака, очікуючи на допомогу. Його врятували місцеві жителі, які вивезли на оленячій упряжці. В історичних публікаціях, присвячених темі АЛСИБу, наводяться інші дані – подія відбулася взимку 1943 р., а пілот провів біля свого літака в очікуванні евакуації 34 дні²⁷. Проте в листі про нагородження льотчика 4-го ПАПу старшини М. О. Дьякова орденом Червоного прапора, підписаного 22 березня 1943 р., наводяться дата події – 9 грудня 1942 р. і 10 днів перебування біля літака²⁸. Цей факт ще раз підтверджує малодослідженість проблематики подій навколо АЛСИБу та необхідність додаткової перевірки фактів, які з плином часу міфологізуються та перетворюються на історичну аксіому.

Майже фантастичною здається історія, яка трапилася зі старшим лейтенантом К. Дем’яненком, штурманом ланки 1-го ПАПу. В червні 1943 р., під час перегону літака-бомбардувальника над гірськими районами Аляски, він випав із кабіни. Зумівши відкрити парашут, льотчик досить вдало приземлився, при цьому він втратив взуття. При собі в нього залишався пістолет із одним магазином набоїв та неповна коробка сірників. Погана погода не дала можливості відразу організувати пошуково-рятувальну операцію, тому льотчику довелося кілька тижнів виживати одному у важкодоступному районі Аляски. Випадково один із пілотів, який пролітав над районом зникнення К. Дем’яненка, побачив залишки його парашута, про що відразу доповів своєму керівництву, яке, своєю чергою, проінформувало керівника радянського гарнізону. Після обльоту району було виявлено місце перебування пілота, якому відразу ж було скинуто з літака аварійно-рятувальний набір, а згодом – евакуйовано за допомогою гідролітака²⁹.

На сайті “Подвиг народа” є нагородний лист на ім’я штурмана 1-го ПАПу К. П. Дем’яненка від 04.09.1943 р. щодо його представлення до ордену Червоної Зірки, де зазначено: “Відмінний штурман, грамотний і дисциплінований командир. За час перебування у 1-му ПАПі перегнав з території Аляски в СРСР 30 літаків та

²⁶ Ленд-лиз. История трассы Алсиб (Аляска–Сибирь) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://statehistory.ru/659/Lend-liz--Istoriya-trassy-Alsib--Alyaska-Sibir->

²⁷ Ярославцев В. Небо без границ. Воздушный мост Аляска–Сибирь.

²⁸ Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=12097597&tab=navDetailDocument>

²⁹ Чечин О. Дождаться в живых // Огонёк. – 2016. – № 4. – С. 40–42.

відлідував 10 груп. До приходу в 1-й ПАП тов. Дем'яненко працював на трасі Басра–Кіровабад, де перегнав 13 літаків та відлідував 6 груп. Учасник Вітчизняної війни. Має 26 бойових вильотів, із яких 6 нічних, за що нагороджений орденом Червоного Прапора”³⁰. Як бачимо, не дивлячись на те, що нагородження відбулося після щасливого повернення пілота, інформація про його пригоди на Алясці до опису особистого бойового подвигу або заслуг не потрапила.

Втрачались літаки не лише на лінії Фербенкс–Красноярськ, але й під час їх подальшого перегону до європейської частини СРСР. Так, командир ескадрильї 4-го ПАПУ В. М. Перов у своїх мемуарах наводить випадок, коли з 21 літака, що виконували переліт на маршруті Красноярськ–Свердловськ, до пункту призначення долетів лише 1, решта 20 – розбилися через несприятливі погодні умови³¹. Після цієї події пріоритет перейшов до залізничного способу перевезення винищувального авіаційного парку. Для цього літаки переганялися на аеродром Бармакої, що розташований біля залізничної станції Бугач, де у літаків від’єднувалися крила, шасі та інші великі вузли, після чого їх консервували та встановлювали на залізничні платформи. У такий спосіб кожні 10 днів, за будь-якої погоди для потреб фронту надсилалося до 32 літаків³².

Відповідно до історичного формуляра 1-ої Червонопрапорної авіаційної дивізії, за роки війни Красноярською повітряною трасою було перегнано 7908 літаків, у тому числі 1355 – бомбардувальників “Бостон МК ІІІ”, 729 – бомбардувальників Б-25 “Mitchell”, 2616 – винищувачів Bell P-39 “Airacobra”, 2396 – винищувачів Bell P-63 “Kingcobra”, 47 – винищувачів P-40 “Warhawk Tomahawk”, 3 – винищувачі P-47 “Thunderbolt”, 54 – навчально-тренувальних літаки АТ-6 “Texan”, 707 – транспортних машин “Douglas” С-47 та 1 – транспортна машина С-46 “Commando”. В розрізі років перегону ці машини розподілені так: у 1942 р. – 114 одиниць; у 1943 р. – 2465 одиниць; у 1944 р. – 3029 одиниць; за 9 місяців 1945 р. – 2300 одиниць.

Американський дослідник ленд-лізу Р. Джонс наводить дещо інші цифри: загальна кількість отриманих радянською стороною літаків за системою ленд-лізу становила 14 018 одиниць (без урахування 185 гідролітаків РВН “Nomad” і РВУ “Catalina”)³³. В розрізі маршрутів ця кількість розподілялася так (рис. 2). При цьому питома вага АЛСИБу становила 56,53 %; Іранського коридору – 34,67 %; Арктичних конвоїв – 8,8 %.

Трасою АЛСИБ переганялись не лише літаки, але й перевозились різні вантажі: військове обладнання, золото, слюда, продукти харчування, медикаменти, госпітальне обладнання, дипломатична і звичайна пошта, протези, швейні голки та багато чого іншого. Послугами АЛСИБу скористалися народні комісари М. Лит-

³⁰ Подвиг народа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru/?#id=12092116&tab=navDetailDocument>

³¹ Перов В. М. Полярними трасами. – С. 153.

³² Котельников В. Р. Аэрокобра. Американский истребитель для сталинских соколов. – М. : ВЭРО Пресс ; Яуза ; Эксмо, 2010 – С. 85.

³³ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945. – М. : Центрополиграф, 2015. – С. 318.

винов, В. Молотов, А. Мікоян, послы СРСР у США К. Уманський та А. Громико, посол США у Москві Е. Девіс, делегація віце-президента США Г. Воллеса. Майбутній міністр закордонних справ СРСР А. А. Громико (у 1943 р. – посол СРСР у США) у своїх мемуарах згадує і трасу АЛСИБ: “Надійним шляхом з Москви у Вашингтон був тільки той, що проходив через усю нашу країну: через Сибір, Далекий Схід – на Аляску, потім різко на південь у Канаду і на захід США, а звідти – в американську столицю. Політ в один бік тривав 5 діб”³⁴. На початок 1945 р. на трасі діяло 4 аеровокзали та 5 готелів для пасажирів. Пілоти траси виконували польоти для вивезення золота, нікеля, слюди з районів їх видобутку. Окрім основної траси Красноярськ–Уелькаль, було освоєно ще 4 її відгалуження: Якутськ–Хабаровськ (протяжність – 1560 км); Магадан–Учур–Кіренськ (протяжність – 2550 км); Анадир–Таннорер–Магадан–Хабаровськ (протяжність – 3500 км); Якутськ–Тіксі (протяжність – 1200 км).

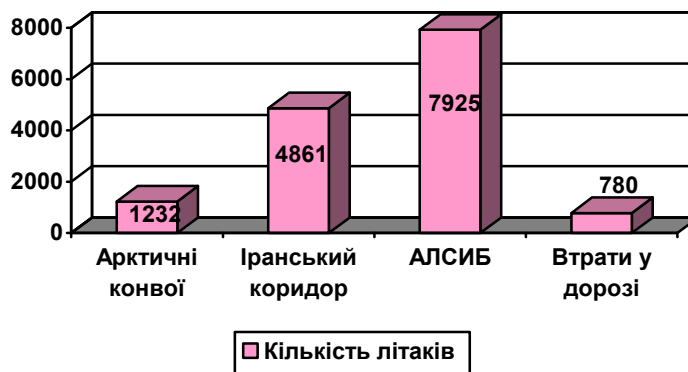


Рис. 2. Надходження літаків за системою ленд-лізу в 1941–1945 рр. у розрізі маршрутів постачання

Після припинення поставок літаків у серпні 1945 р. почалося поступове розформування траси, яка припинила свою діяльність у жовтні цього ж року. Проте створення потужної лінії авіасполучення у північних широтах заклало основи для розвитку повітряного транспорту в суворих умовах Сибіру та Чукотки. У доповіді ГУ ЦПФ за 1946 р. зазначалося, що траса перегону АЛСИБ на той час найбільш обладнана й технічно оснащена на території Радянського Союзу, здатна забезпечити повітряні перевезення в найближчі десятиліття.

У 1987 р. колишній керівник Красноярської повітряної траси, командир 1-ої Червонопрапорної перегінної авіаційної дивізії, заслужений полярний льотчик, генерал-майор авіацій І. П. Мазурук сказав: “Траса залишила слід не лише в нашому житті, але й у долі держави. Аеродроми, обладнання, досвід польотів відіграли ва-

³⁴ Громико А. А. Памятное. – М. : Политиздат, 1988. – С. 164.

жливу роль у післявоєнному освоєнні Аерофлотом Сибіру та Крайньої Півночі. Траса визначила регулярне повітряне сполучення в цих районах”³⁵.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Узагальнюючи вищевикладене, слід зробити висновки, що траса повітряного перегону літаків “Аляска–Сибір” відіграла помітну роль в організації поставок авіаційної техніки за системою ленд-лізу. Окрім, власне, основного свого призначення, АЛСИБ виконував і другорядні (допоміжні) функції – перевезення вантажів і пасажирів (у тому числі офіційних осіб) як між двома континентами, так і усередині країни. АЛСИБом було закладено основу для розвитку мережі авіаційних перевезень у важкодоступних районах СРСР у післявоєнний період.

В історичній науці залишаються малодослідженими та потребують свого вивчення питання, які повною мірою розкривають особливості функціонування повітряної траси: роль в’язнів ГУЛАГу в будівництві та підтримці життєздатності АЛСИБу; людські втрати (адже гинули не лише пілоти під час перельотів, але й пасажирів літаків, аеродромний персонал) і втрати матеріальної частини; побут, дозвілля, нагородження пілотів та аеродромного персоналу; вантажні та пасажирські перевезення в інтересах інших народних комісаріатів тощо.

³⁵ *Погудин В. А.* Значение трассы Аляска–Сибирь в послевоенное время // Человек, семья и общество: история и перспективы развития : материалы международного научно-образовательного форума / гл. ред. О. А. Карлова ; ред. кол. ; Краснояр. гос. пед. ун-т им. В. П. Астафьева. – Красноярск, 2013. – Т. IV. – С. 16.