

DOI: 10.15372/HSS20160113
УДК 94(48).083

И.В. БЫСТРОВА

СССР И США: СОТРУДНИЧЕСТВО НА АВИАТРАССЕ АЛЯСКА – СИБИРЬ (1941 – 1945 гг.)

Ирина Владимировна Быстрова, д-р ист. наук,
ведущий научный сотрудник,
Институт российской истории РАН,
РФ, Москва 117036, ул. Дм. Ульянова, 19,
e-mail: irin-bystrova1@yandex.ru

Статья посвящена изучению истории авиатрассы Аляска – Сибирь, по которой в рамках программы ленд-лиза перегонялись самолеты из США с октября 1942 г. по июль 1945 г. Исследование проводится на основе рассекреченных архивных документов Правительственной закупочной комиссии СССР в США, мемуаров и документальных публикаций. Работники отделения Комиссии на Аляске обеспечивали бесперебойные поставки самолетов, следили за исправным состоянием техники, посылавшейся в СССР. В статье проанализированы трудности создания и функционирования трассы, показан ее вклад в осуществление программы ленд-лиза. Это был своего рода мост, по которому осуществлялось реальное практическое сотрудничество между союзниками в годы войны.

Ключевые слова: советско-американские отношения, Вторая мировая война, ленд-лиз, Закупочная комиссия, авиация, воздушный мост Аляска–Сибирь.

I.V. BYSTROVA

THE USSR AND THE USA: COOPERATION ON THE ALASKA-SIBERIA AIRWAY (1941–1945)

Irina V. Bystrova,
Doctor of Historical Sciences, Leading Researcher,
Institute of Russian History RAS,
19, Dm Ulyanova Str., Moscow, 117036, Russia,
e-mail: irin-bystrova1@yandex.ru

The article is devoted to a high spot in the history of Soviet-American cooperation during World War II - the Alaska-Siberia Airway along which the Lend Lease supplies were delivered to the USSR. The article is based on analysis of recently declassified archival documents of the Government Purchasing Commission of the Soviet Union in the USA, memoirs and documentary publications. Special attention is paid to the problems of the initial stage of organization of the airway, difficulties of supplying equipment to the airfields of Krasnoyarsk airway, which were part of Alaska-Siberia Airway. Flights from Alaska to Siberia started on 7 October 1942. Soviet pilots faced numerous difficulties, connected with the weather conditions, great distances, "loneliness" of pilots of fighter aircraft flying in V-formation after the lead bomber aircraft. There was a close cooperation between the Americans and Russians along the Alaska-Siberia Airway. Government Purchasing Commission situated in Washington, D.C., organized delivery of US supplies to Siberia in order to provide the Krasnoyarsk airway with necessary equipment. The Commission's special department was opened in Fairbanks in Alaska, from where the route to Russia started. Its representatives exercised control over the pre-arranged regular supplies, checked technical conditions of equipment sent to the USSR. For their part, the Americans instructed the Soviet pilots at the airbase in Alaska. Russians took care and made technical improvements of the American aircraft adjusting them to specific battle conditions on the Soviet-German front. The role of Alaska - Siberia Airway in the Lend Lease program was substantial. Out of total of 14 203 American planes sent to Russia 7925 were delivered by that route. It was also used as a safe airline for political and business leaders who flew from the USA to the USSR, and back. It was a sort of bridge of practical cooperation between the USA and USSR during the war.

Key words: Soviet-American relations, World War II, Lend-Lease, Purchasing Commission., aviation, Alaska-Siberia Airway.

Стержнем практического военного сотрудничества стран «Большой тройки» в 1941–1945 гг. было предоставление, доставка и обеспечение военно-

экономической помощи СССР в рамках программы ленд-лиза. На эту тему написано немало книг в России и за рубежом, до сих пор ведутся споры в научной

литературе и общественном мнении стран – бывших участниц антигитлеровской коалиции. Изучение темы затруднялось тем, что архивный фонд Правительственной закупочной комиссии СССР в США оставался закрытым вплоть до последнего времени. Тем не менее, в 1990-е гг. в России появился ряд работ, посвященных таким аспектам, как Северные конвои [1], а также история авиатрассы Аляска–Сибирь [2], роль тихоокеанского маршрута ленд-лиза. К числу общих фундаментальных исследований относятся монография Н.В. Бутениной [3], в которой рассматривается программа ленд-лиза для всех стран с экономической точки зрения, и книга историков В.Н. Краснова и И.В. Краснова [4], где излагается основная хронология помощи СССР. Несколько рассекреченных документов из фонда Правительственной Закупочной Комиссии (ПЗК) СССР в США было использовано в книге Н.И. Рыжкова [5], которая, однако, не содержит научно-справочного аппарата и не может считаться научным изданием.

Зарубежные работы по истории ленд-лиза, выпущенные, прежде всего, в США, опирались на данные из американских источников, которые стали доступными для изучения вскоре после окончания войны (документы Администрации по ленд-лизу, Военного департамента, Управления по военному производству США и других ведомств). Зарубежные исследователи анализировали широкий спектр проблем, связанных с экономическими, военными, стратегическими, а также политико-дипломатическими измерениями американской программы помощи СССР.

При этом необходимо подчеркнуть, что наиболее популярной темой для американских исследователей по традиции являлся именно «авиационный ленд-лиз», т.е. история поставок самолетов в СССР, прежде всего по знаменитой авиатрассе Аляска–Сибирь (АлСиб) [6, 7, 8, 9, 10]. При этом в СССР история АлСиба была долгие годы темой практически закрытой для изучения, что было связано, вероятно, с длительным соперничеством СССР и США в годы холодной войны.

В 2000-е гг. иностранные авторы занимались изучением отдельных важных направлений поставок – прежде всего «авиационного» ленд-лиза и роли отдельных регионов, в первую очередь Аляски, в снабжении СССР [11]. К числу наиболее значительных зарубежных работ по проблематике ленд-лиза, где детально проанализированы количественные параметры, состав и динамика ленд-лизовских поставок на базе американских данных, является недавно переведенная на русский язык книга Р.Х. Джонса [12].

В зарубежных работах собран и проанализирован фактический и статистический материал об организационной деятельности американских правительственных органов, претворявших в жизнь программу ленд-лиза, однако им присуща известная односторонность, так как документы по тематике ленд-лиза с советской стороны были закрыты. Американские данные о размерах помощи по ленд-лизу несколько отличались от советских, так как в последнем случае считались не только цифры

о поставках и отгрузках товаров для СССР из американских портов, но и потери, и сведения о поставках, реально прибывших в СССР. С рассекречиванием советских документов впервые создается возможность сопоставить данные о том, что союзники отправили, с тем, что советской стороной было получено.

Основополагающим документальным комплексом из отечественных архивов являются материалы Правительственной закупочной комиссии Наркомата внешней торговли, хранящиеся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Массив материалов, связанных с тематикой ленд-лиза, можно найти в фондах Архива внешней политики Российской Федерации (фонды Секретариата В.М. Молотова, референтуры по США и Великобритании и др.). Соответствующие документы имеются также в личных фондах И.В. Сталина, В.М. Молотова, А.И. Микояна, находящихся в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ). Изучение документов из российских архивов дает возможность выявить основные направления деятельности по организации поставок по ленд-лизу для СССР.

Перспективным направлением дальнейших исследований является сравнение документальных комплексов из отечественных, американских и британских архивов с целью создания полной, комплексной и объективной картины организации и вклада союзнических поставок для СССР, в победу антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне.

Одним из ведущих маршрутов ленд-лиза стал тихоокеанский путь доставок помощи из США в СССР. Морским путем через Тихий океан, в связи с войной англо-американской стороны с Японией, могли доставляться только невоенные грузы. Перегонка же военных самолетов осуществлялась по авиатрассе Аляска–Сибирь.

Как писал известный историк А. Паперно, специалист по истории Тихоокеанского маршрута ленд-лиза, «через Тихий и Северный Ледовитый океаны шли с 1942 по 1945 г. грузы, предназначенные для строительства, оборудования и переоборудования аэродромов и снабжения трассы перегона самолетов через Аляску и Сибирь – АЛСИБ». Поэтому, по мнению этого автора, «авиатрасса держалась на воде и являлась, таким образом, частью Тихоокеанской транспортной эпопеи» [13, с. 13].

Становление сотрудничества в этом регионе было далеко не безоблачным. Одна из первых проблем перед руководством СССР и США встала в связи с первоначальным намерением американской стороны перегонять самолеты над советской территорией силами американских летчиков. Еще в августе – сентябре 1941 г., по воспоминаниям участника событий капитана С. Маннинга, США предложили советским властям перегонять самолеты по маршруту Аляска–Сибирь силами американских ВВС. Постановление Государственного Комитета Обороны (ГКО) о создании Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии было принято 9 октября 1941 г., но в силу его секретности американцы об этом не знали. При об-

суждении этого вопроса на заседании ГКО «на вопрос И.В. Сталина, почему же нельзя использовать трассу Северного морского пути, в создание которой страна вложила огромные деньги, отвечал начальник Полярной авиации страны Герой Советского Союза Илья Мазурук. Он объяснил, что вдоль Северного морского пути нет аэродромов для массового пролета самолетов и что необходимо срочно достроить трассу доставки боевых самолетов из США через Аляску, Чукотку, Колыму, Якутию и далее через Сибирь и Урал – на фронт. Доводы известного полярного летчика убедили И.В. Сталина» [2, с. 4].

В посланиях И.В. Сталину от 17 и 23 июня 1942 г. президент США Ф. Рузвельт предложил начать строительство посадочных площадок в Сибири с необходимым оборудованием для последующей установки связи с авиалиниями США [2, с. 74]. Он просил у Сталина разрешения «американскому самолету произвести рекогносцировочный полет из Аляски по предложенному маршруту для определения того, какое оборудование и материалы потребовались бы для постройки... посадочных площадок и организации необходимой навигационной службы. Экипаж, который выполнял бы этот полет, был бы в гражданской одежде, и, в сущности, он производил бы полет в качестве экипажа... коммерческого агентства» [14, с. 22]. Такой вариант, видимо, Сталина не устраивал, поскольку 1 июля он ответил президенту следующим образом: «...Советское Правительство уже дало необходимые указания об окончании в кратчайший срок проводящихся в Сибири работ по подготовке и приему самолетов <...> Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить <...> советским летчикам, которые придут в Ном или другое подходящее место <...> Соответствующей группе этих летчиков можно будет поручить произвести и предложенный Вами рекогносцировочный полет» [14, с. 23].

Во время встречи со Сталиным 2 июля посол США в СССР адмирал У. Стэндли обратил внимание на «несоответствие ответа тов. Сталина предложению Президента». Ф. Рузвельт предлагал И.В. Сталину, чтобы американские самолеты пилотировались американскими летчиками до оз. Байкал, а Сталин – чтобы русские летчики принимали американские самолеты в Номе и оттуда пилотировали их в СССР. При этом Сталин отметил: «должно быть, президент полагает, что мы не в состоянии выделить своих летчиков для этой цели?... советским летчикам легче это сделать, т.к. они хорошо знают трассу и условия полета по этой трассе». Сталин согласился только на то, чтобы американские пилоты «сопровождали» советских летчиков в полетах. Дальнейшее обсуждение шло также в довольно резком тоне¹.

В послании от 7 июля 1942 г. президент США предложил прислать в Москву генерал-майора

Ф. Брэдли для проведения совещания по вопросу организации авиатрассы, на что Сталин согласился, но выступил против попыток расширить американское военное присутствие на территории СССР. Сталин высказался в послании президенту США от 13 января 1942 г. так: «Что касается посылки бомбардировочных частей на Дальний Восток, то я уже разъяснил в предыдущих посланиях, что нам нужны не авиачасти, а самолеты без летчиков, так как своих собственных летчиков у нас более чем достаточно. Это во-первых. А во-вторых, нам нужна Ваша помощь самолетами не на Дальнем Востоке, где СССР не находится в состоянии войны, а на советско-германском фронте, где нужна в авиационной помощи особенно остра.

Ваше предложение о том, чтобы генерал Брэдли инспектировал русские военные объекты на Дальнем Востоке и в других частях СССР, вызывает недоумение. Вполне понятно, что русские военные объекты могут инспектироваться только русской инспекцией так же, как американские военные объекты могут быть инспектируемы только американской инспекцией» [14, с. 48].

К началу августа организационные вопросы были урегулированы, укреплена инфраструктура сибирских аэродромов Красноярской воздушной трассы (Уэлькаль, Сеймчан, Якутск и Киренск). В общей сложности самолеты должны были проделывать путь примерно в 14 тыс. км (3,2 тыс. км – от заводов США через Канаду и Аляску до Фербенкса: 6,5 тыс. км – от Фербенкса до Красноярска и приблизительно 4,5 тыс. км от Красноярска до фронта (по железной дороге или по воздуху). Самолеты пилотировались летчиками США до Фербенкса, где на авиабазе была создана советская военная миссия по приемке самолетов во главе с полковником М.Г. Мачиным. Советский летно-технический персонал изучал передаваемые американцами самолеты: истребители P-40 «Киттихаук», P-39 «Аэрокобра», средние бомбардировщики B-25, A-20 «Бостон», транспортные самолеты C-47.

Доставку самолетов осуществляла 1-я Перегоночная авиадивизия, состоявшая из пяти авиаполков ВВС и одного транспортного, укомплектованного опытными летчиками Гражданского воздушного флота (ГВФ), Полярной авиации и ВВС. Перегонка осуществлялась эстафетным методом. Истребители, не имевшие в отличие от бомбардировщиков навигационных приборов для дальних перелетов, перегонялись группами, в строю «клин» (как журавли) следовали за бомбардировщиком – лидером [13, с. 279], бомбардировщики и транспортные самолеты – поодиночке. В конечном пункте трассы – Красноярске – самолеты принимала специальная комендатура ВВС Красной Армии, и отправляла на фронт частично по воздуху, частично по железной дороге [2, с. 17–18]. С октября 1942 до начала 1943 г. по АлСибу в среднем отправляли 132 самолета в месяц (всего было отправлено 1185 самолетов) [1, с. 155].

Русские отдавали дань благодарности американским летчикам, которые перегоняли самолеты в Фер-

¹ Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ). Ф. 06. Оп. 4. Д. 236. Папка 22. Л. 23–25.

бенкс над территорией США. Общие цифры интенсивности потерь на более коротком отрезке американской трассы от Грейт Фоллс до Фербенкса были выше, чем у русской стороны – 0,5 % против 0,2 %. Как писал в ноябре 1944 г. американский штабной офицер Герберт Рингоулд, один из советских генералов, побывавших на Аляске, сказал от имени русских людей: «Смерти этих погибших среди снегов на данном маршруте значат для нас так же много, как и гибель наших воинов под Смоленском, Сталинградом или Севастополем. Мы ощущаем, что они погибли, сражаясь рядом с нами».

Офицеры советской военной миссии по приемке самолетов во главе с полковником М.Г. Мачиным прилетели на базу Лэдд-Филд в Фербенксе 3 сентября 1942 г., 24 сентября прибыли советские экипажи для истребителей, бомбардировщиков и транспортных самолетов. После короткой подготовки в течение пяти дней подполковник П. Недосекин повел группу из 12 бомбардировщиков Ф-20 «Бостон» сначала в Ном, а затем, 7 октября, в СССР вылетела группа истребителей Р-40 при лидерстве командира перегоночной дивизии полковника И.П. Мазурука.

Но трасса заработала в полную силу только с середины зимы 1942–1943 гг. По воспоминаниям О. Хейза, «приобретенные русскими самолеты часто вылетали из Фербенкса по одному, по два или по три. Так как график проведения операции затем стал более согласованным <...> самолеты отправлялись в Сибирь более многочисленными группами...» [2, с. 78–79].

Определенные итоги периода создания и оборудования трассы и проблемы организации переправки самолетов по авиатрассе Аляска–Сибирь были проанализированы в документах Правительственной закупочной комиссии, которые впервые используются в данной статье.

В частности, на заседании Комиссии от 5 марта 1943 г. (протокол № 17) был заслушан и проанализирован обстоятельный доклад начальника авиационного отдела ПЗК Пискунова. Он охарактеризовал общую динамику поставок самолетов всеми путями: «Поставка самолетов для СССР из Америки выражается... в количестве 212 самолетом ежемесячно, из которых 100 самолетов – истребителей и 112 самолетов – бомбардировщиков <...> Бомбардировщики делятся на 2 типа: 1-й тип – самолеты Б-25. Это очень хорошие самолеты, американцы поставляют нам 12 таких самолетов ежемесячно. 2-й тип бомбардировщиков – типа А-20 завода «Дуглас». Самолеты-истребители также делятся на 2 типа. 1-й тип Р-40 производства завода «Кертис» в Буффало. 2-й тип – современные истребители, скоростные самолеты, т.е. известные Вам под названием Аэрокобра.

Начиная с января, мы имеем увеличение поставок самолетов за счет транспортных самолетов С-47 производства завода «Дуглас» по 10 шт. в месяц и, начиная с мая, мы будем получать по 20 шт. в месяц вне Протокола. Кроме того, с сентября 1942 г. мы получаем истребители от англичан. До 1 января 1943 г. в счет

англичан было поставлено 429 самолетов и с 1 января до конца Протокола по 150 истребителей ежемесячно. В сумме поставка самолетов возросла до 382 – 392 самолетов ежемесячно». При этом автор доклада подчеркивал трудности с отправками самолетов, которые, хотя и поставлялись американцами с заводов в срок, но отправлялись не равномерно, прежде всего, из-за «отсутствия кораблей». Вторая проблема, связанная уже с авиатрассами, – «отправка самолетов летом гораздо сложнее, чем на пароходах. Когда мы отправляем самолеты летом <...> американцы предоставляют нам машины, которые иногда не укомплектованы. На самолетах не хватает приборов, без которых мы не можем отправлять самолеты»².

При этом Пискунов не стремился найти в поставке некомплектованных самолетов только «злой умысел» американской стороны, а пытался выявить глубинные причины. В частности, в докладе указывалось, что «сам процесс выпуска самолетов в Америке значительно отличен от процесса выпуска самолетов у нас. Наши заводы выпускают самолеты, полностью укомплектованные, готовые к боевым действиям. В Америке самолеты выпускаются не укомплектованные. Имеется ряд наименований, так называемых правительственных деталей (приборы и оборудование, винты, пулеметы, бомбодержатели, показатели скорости, кислородное оборудование и др.). На основании заказа заводы выпускают самолеты без какого-либо оборудования, входящего в список правительственных деталей». В результате во время инспекционной поездки в главный пункт отправки самолетов по АлСибу в Фербенксе начальник авиационного отдела обнаружил, например, что «самолеты ушли без прицелов <...> Сейчас стоят 75 самолетов полностью не укомплектованные. Т.к. путь большой, запчасти иногда теряются и в результате много машин приходят без запчастей на отправные пункты».

Вместе с тем, автор отметил некоторые положительные сдвиги в организации отправок самолетов после откомандирования на места представителей ПЗК: «В Грейт Фолсе не было нашего представителя, и мы не могли выровнять кривую (планомерность поставок самолетов)». Улучшению ситуации способствовало назначение представителем тов. Котикова, который «лично занялся устранением недостатков: то в моторах масло текло, то поломалось сидение пилота», а также доукомплектованием самолетов: «к самолетам мы кладем комплект запасных свечей и радиоламп. Были случаи отправки самолетов из Грейт-Фоллса без свечей и радиоламп. Теперь этого нет»³.

Особое внимание в докладе было отведено вопросу организации снабжения своей авиатрассы Аляска – Сибирь. Пискунов подчеркнул, что «авиаотдел очень много работает над трассой. Мы имеем сейчас север

² Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 12. Д. 6796. Л. 378–379.

³ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6796. Л. 377.

ную воздушную трассу, проходящую через Фербенкс до Красноярска. Авиаотдел принимал участие при организации этой трассы.

При организации ее я (Пискунов. – И.В.) встретился с полковником Мазурук, и он сообщил мне, что на трассе ничего нет. Я имел разговор относительно оборудования. У него было недостаточно бензозаправщиков, не было грейдеров, подогревателей, обмундирования, вплоть до гвоздей, которые мы должны послать». В целом список необходимого оборудования составил «до 47 крупных наименований». По сообщению докладчика, «процесс «одевания» трассы идет, но с развитием ее потребуются очень многое. У меня есть заказ – купить две взлетные полосы – стальные. Эти полосы стоят около 200 000 долларов каждая»⁴.

В ходе обсуждения доклада Пискунова сотрудники ПЗК задавали вопросы о причинах недостатков в снабжении запчастями для самолетов. Упомянулось, что нарком внешней торговли А.И. Микоян – главный «куратор» программы ленд-лиза с советской стороны – неоднократно телеграфировал в Правительственную комиссию о неудовлетворительном ходе отгрузки запчастей. Отвечая на вопросы, начальник авиаотдела осветил еще ряд специфических аспектов в проблеме поставок авиационной техники. В частности, он отметил: «Посылая самолеты, нам необходимо посылать инструменты. Если мы захотим отвернуть гайку нашим ключом, то ни один наш ключ не подойдет, ибо американская система – в дюймах»⁵.

В следующем выступлении – сотрудника авиаотдела ПЗК Доронина – затронулся вопрос о кадрах, о необходимости направить советских представителей, «которые должны контролировать отправку самолетов на промежуточных базах перелета к отправочным пунктам. Практика показала: там, где нет наших представителей – самолеты простаивают из-за пустяков долгое время».

В отношении организации снабжения запчастями поставок по АлСибу Доронин сообщил: «на Западном берегу мы отправляем запчасти из портов Сиэттл, Сан-Франциско и Портланд. В Сан-Франциско мы имеем авиационную базу, где комплектуются к самолетам запасные части. Мы специально командировали подполковника Успенского, чтобы погрузить запчасти и другое оборудование для Фербенкса. Мы имеем на базе Аэрокобра Сан-Франциско (депо № 7) около 750 тонн запчастей», а также «большое количество грузов в Сиэттл, которые валяются больше месяца. Их нужно отправить в Фербенкс для отправки оттуда на Красноярскую трассу»⁶.

На советской территории перегонка самолетов также сопровождалась большими трудностями.

По воспоминаниям начальника Красноярской трассы генерал-майора И.П. Мазурука, «в труд-

ное военное время на Красноярской авиатрассе была организована массовая перегонка самолетов, в большинстве своем истребителей, конструктивно не рассчитанных для выполнения больших перелетов, а предназначенных для маневренного воздушного боя.

Зимой здесь постоянно стояли лютые морозы, доходившие до 60, а в районе Оймякона и до 70 градусов. Самолеты, находясь на аэродромах, покрывались ледяной коркой. Масло и смазка становились твердыми как камень, резина – хрупкой. Лопались шланги, выводя из строя тормоза и гидравлику <...> Все работы выполнялись под открытым небом. Наши инженеры, техники и другие специалисты, замерзая сами, умудрялись с помощью простейших приспособлений ремонтировать, разогревать и отправлять в полет самолеты <...>

В короткое летнее время возникали иные трудности: туманы на аэродромах, низкая облачность, москиты. Лесные пожары заволакивали густым дымом большие пространства (в таких случаях нужно было прибегать к слепым полетам, хотя немногие были к ним подготовлены).

Личный состав, конечно, осознавал тяжесть и ответственность своей работы, но героически, а главное, охотно выполнял ее...» [2, с. 20].

Условия перелетов для летчиков, перегонявших истребители, были крайне тяжелыми и физически (находились в воздухе по 5–6 ч), и психологически – сказывалось «одинокчество» летчика-истребителя, зависимость от самолета-лидера. Как вспоминал командир истребительной эскадрильи В.М. Перов, «...мы вначале часто слышали по связи от своих лидеров-бомбардировщиков: “Эй, смертнички, подтянись!” Или что-то в этом роде. И ни у кого даже обиды не возникало. Пока не услышал это слово “смертнички” – Илья Павлович (Мазурук. – И.В.). Он запретил столь бестактные шутки...».

На Красноярской трассе случались и аварии с человеческими жертвами. По воспоминаниям Перова, «Мазурук после каждой потери запирался в домике, сутками никого не принимал, и связь с ним мы держали по телефону <...>

Были у нас и случаи, когда некоторые летчики не выдерживали условий полетов по трассе и рвались на фронт» [2, с. 96].

По мнению историка А.Паперно, тяжесть трассы и потери на ней, особенно в начальный период, были значительно больше, чем это признавалось официально: «за первые два месяца работы Красноярской трассы – октябрь и ноябрь – из 131 самолета, прибывших в Фербенкс, до Красноярска долетели и были приняты на вооружение ВВС Красной Армии к 1 декабря всего 9». Данные о числе погибших и «пропавших без вести» летчиков и самолетов на сибирском участке трассы до сих пор полностью не раскрыты: один из ведущих специалистов И.Е.Негенбля приводит сведения, согласно которым из личного состава 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии ГВФ

⁴ Там же. Л. 373.

⁵ Там же.

⁶ Там же. Л. 365.

в 1942–1945 гг. погибло 44 самолета и 115 работников трассы (в катастрофы попадали и самолеты, на которых летели по служебным делам как члены летного состава, так и представители наземных служб – инженеры и техники). В. Ярославцев утверждает, ссылаясь на доклад Главного управления ГВФ при СНК от 8 января 1946 г., что за три года работы трассы погиб 81 самолет (в это число могли войти погибшие не из 1-й ПАД, а из другого авиасоединения, перегонявшего в виде «эксперимента» истребители за Урал) [13, с. 282–284].

Количественный вклад авиатрассы Аляска–Сибирь в снабжение СССР американской авиатехникой в годы войны был очень значительным – этим путем было переправлено более половины всех ленд-лизских самолетов. По данным, приведенным в книге видного специалиста по истории ленд-лиза Р. Джонса, «за все время использования этого пути советская сторона подтвердила получение 7925 самолетов по маршруту Аляска–Сибирь. Чрезвычайная важность воздушного моста АлСиб подтверждается сравнительным анализом поставок в Россию авиационной техники по прочим маршрутам. Поставки своим ходом через Южную Атлантику и Африку в Абадан составили 993 машины; количество разобранных самолетов, отправленных для сборки в Абадане, составило еще 3868 машин; наконец, в разобранном виде в Северную Россию было отправлено 1232 самолета. Общее количество всех полученных советской стороной до июля 1945 г. самолетов достигло 14 203 штук (в том числе 185 патрульных машин РВН и РВУ «Каталина»). Еще 780 самолетов отправились на дно моря на потопленных транспортах, потерпели аварии в США, Канаде, Африке или в России, либо от них отказалась советская сторона из-за технических неполадок еще до того, как они достигли пунктов назначения» [12, с. 231].

По данным инженерного управления НКВТ, на 1 июля 1945 г. СССР получил по ленд-лизу 18 763 самолета союзников 20 типов, из них 14 535 американских самолетов 14 типов (в том числе 4 истребителя Р-51 «Мустанг», 19 разведчиков-корректировщиков О-52 «Оул», 1 бомбардировщик В-24 «Либереитор» в транспортном варианте, 184 гидросамолета РВН-1 и РВУ-6А «Каталина» [2, с. 141].

Авиатрасса Аляска–Сибирь использовалась и с другой целью, также связанной с советско-американским сотрудничеством: для доставки из Вашингтона в Москву и обратно политических и общественных деятелей, дипломатов, представителей деловых кругов США.

Так, находящийся с визитом в СССР в сентябре 1942 г. известный политический деятель США У. Уилки (подробно описанным в литературе) попросил советское руководство разрешить ему вернуться по воздушному пути через Сибирь – Аляску, чтобы, по его словам, «скорее доложить президенту о беседе с И.В. Сталиным». Уилки мотивировал это желание тем, что «возвращение по этому маршруту потребует в два

раза меньше времени, чем возвращение в США из Китая через Дальний Восток»⁷. Разрешение было, в конечном счете, дано Сталиным.

Личным впечатлением о полете по трассе поделился в беседе с В.М. Молотовым от 23 июля советник посольства США, посланник Гамильтон, которого представил посол Стэндли. Послу было разрешено доставить из Америки личный самолет, на котором и прибыл Гамильтон. Стэндли отметил, что это был «первый американский самолет, прилетевший через Аляску в Москву под управлением американских пилотов». Молотов спросил посланника, «благополучно ли он доехал и не было ли каких-либо неудобств в пути, поскольку эта трасса недостаточно оборудована».

Гамильтон ответил, что «он очень доволен полетом и обслуживанием на аэродромах», и выразил благодарность советским властям на пути. При этом он отметил, что желал бы, «чтобы т. Молотов и все русские могли увидеть совместную работу американцев и русских в Фербенксе и Номе. На него, Гамильтона, произвело особенно благоприятное впечатление тесное сотрудничество и тот хороший дух сердечности и дружбы, который царит в Фербенксе и Номе между русскими и американцами»⁸.

Оборудование трассы за год эксплуатации резко улучшилось, ее безопасность повысилась и ею могли более активно пользоваться американские представители различных рангов. Например, председатель Управления по делам военного производства США Д. Нельсон в беседе со Сталиным от 15 октября 1943 г. уже традиционно попросил разрешения вернуться в США «через Аляску–Сибирь и по пути посетить Казань и два-три других города».

Сталин ответил, что «к этому не будет никаких препятствий. Путь через Аляску самый безопасный». Нельсон поблагодарил советского вожда, заметив, что «этот путь наиболее безопасный и наиболее быстрый»⁹.

По АлСибу летали генерал Ф. Брэдли, У. Уилки, президент Торговой палаты Э. Джонстон, вице-президент США Г. Уоллес и многие общественные деятели США, а с советской стороны – В.М. Молотов, посол СССР в США А.А. Громыко, члены советских военных и политических миссий [2, с. 80]. Это был самый надежный и безопасный авиационный маршрут, по которому претворялось в практику русско-американское сотрудничество. Поэтому оно сохранилось в памяти народов как один из наиболее ярких примеров боевого содружества СССР и США, внесшего свой вклад в общую Победу во Второй мировой войне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Супрун М.Н. Ленд-лиз и Северные конвои. 1941–1945 гг. М.: Андреевский флаг, 1997. 364 с.

⁷ АВП РФ. Ф. 06. Оп. 4. Д. 236. Папка 22. Л. 52об.

⁸ Там же. Оп. 5. Порт. 334. Папка 29. Л. 36.

⁹ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 558. Оп. 11. 374. Л. 48.

2. Аляска–Сибирь–фронт: История легендарной авиатрассы: Документы, комментарии, воспоминания. 1942–1945 гг. М.: АНТЦ «АЛСИБ», 2004. 547 с.
3. Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века.. М.: ГУ ВШЭ, 2004. 311 с.
4. Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР. 1941–1945. М.: Наука, 2008. 244 с.
5. Рыжков Н.И. Великая Отечественная: Ленд-лиз. М.: «Экономическая книга». 2012. 440 с.
6. Allies in wartime: the Alaska-Siberia airway during World War II / ed. by A. B. Dolitsky. Juneau, Alaska: Alaska-Siberia Research Center, 2007. 144 p.
7. Butler, P., Hagedorn, D. Air arsenal North America: aircraft for the Allies 1938–1945: purchases and lend-lease. Hinckley: Midland, 2004. 320 p.
8. Guest, C.-F., Petro G. Lend-lease aircraft in Russia. Tampere: Appall Oyo, 2002. 224 p.
9. Malinge, G. Soviet lend-lease fighter aces of World War 2. Oxford; New York: Osprey, 2006. 96 p.
10. Pearry A. Lend-lease aircraft in World War II. Osceola, WI: Motorbooks International Publishers & Wholesales, 1996. 176 p.
11. Alaska at war, 1941–1945: the forgotten war remembered/ Ed. by F. Chandonnet. Fairbanks: University of Alaska Press, 2008. 458 p.
12. Джонс Р.Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945 / пер. с англ. А.Л. Андреева. М.: ЗАО Центрполиграф, 2015. 350 с.
13. Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан. М.: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998. 367 с.
14. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 1976. Т. 2.

REFERENCES

1. Suprun M.N. Lend Lease and Northern Convoys. 1941–1945. Moscow; Andreevskii flag, 1997, 364 p. (In Russ.).

2. “Alaska–Siberia–Front”: The history of legendary airway. Documents, comments, memoirs. 1942–1945. Moscow: ANTZ «ALSIB», 2004, 547p. (In Russ.).
3. Butenina N.V. Lend lease: bargain of century. Moscow: GU VShE, 2004, 311p. (In Russ.).
4. Krasnov V. N., Krasnov I.V. Lend lease for the USSR. 1941–1945. Moscow: Nauka, 2008, 244 p. (In Russ.).
5. Ryzhkov N.I. The Great Patriotic war: Lend lease. Moscow: Ekonomicheskaja kniga, 2012, 440 p. (In Russ.).
6. Allies in wartime: the Alaska-Siberia airway during World War II. Ed. by A. B. Dolitsky. Juneau, Alaska: Alaska-Siberia Research Center, 2007, 144 p.
7. Butler, P., Hagedorn, D. Air arsenal North America. Aircraft for the Allies 1938–1945: purchases and lend-lease. Hinckley: Midland, 2004, 320 p.
8. Guest, C.-F., Petro G. Lend-lease aircraft in Russia. Tampere: Appall Oyo, 2002, 224 p.;
9. Malinge, G. Soviet lend-lease fighter aces of World War 2. Oxford; New York: Osprey, 2006, 96 p.
10. Pearry A. Lend-lease aircraft in World War II. Osceola, WI: Motorbooks International Publishers & Wholesales, 1996, 176 p.
11. Alaska at war, 1941–1945: the forgotten war remembered. Ed. by F. Chandonnet. Fairbanks: University of Alaska Press, 2008, 458 p.
12. Johnes R.H. Lend lease: The Roads to Russia. Military Supplies of the USA for the USSR during World War II. 1941–1945. Ttranslated from Eng. A.L. Andreev. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf, 2015, 350 p.
13. Paperno A. Lend lease. The Pacific Ocean. Moscow: TERRA; Knizhnyi klub, 1998, 367 p. (In Russ.).
14. Correspondence between the Chairman of the Council of Ministers of the USSR with the Presidents of the USA and the Prime-Ministers of Great Britain during the Great Patriotic War, 1941–1945. Moscow, 1976, vol. 2 (In Russ.).

Статья принята
редакцией 01.02.2016