

И.Е. Негенбля

АЛЯСКА — СИБИРЬ



Посвящается авиаторам Советского Союза и Соединённых Штатов Америки, осуществлявшим перегонку самолётов ленд-лиза по воздушной трассе Аляска — Сибирь и внёсшим неоценимый вклад в Победу над общим врагом.

Спонсоры издания:

Организационный комитет по военной истории
и по делам ветеранов Республики Саха (Якутия)

*(председатель комитета А.К. Акимов,
ответственный секретарь С.С. Аржаков)*

Государственное унитарное предприятие “Аэропорт Якутск”

(директор А.А. Илларионов)

Государственное унитарное предприятие “Сахааэроконтроль”

(генеральный директор М.А. Бабушкин)

Государственное унитарное предприятие “Якутптицепром”

(генеральный директор А.И. Атаманченко)

Национальная авиакомпания “Саха Авиа”

(исполнительный директор О.А. Роголёв)

Саха Центр подготовки авиаперсонала

(начальник С.И. Файбушевич)

Центральное агентство воздушных сообщений

(начальник А.В. Киевицкая)

Частное предприятие

В.А. Мазяра

Якутское управление Гидрометеослужбы

(руководитель В.И. Кузьмич)

Иван НЕГЕНБЛЯ

АЛЯСКА – СИБИРЬ. ТРАССА МУЖЕСТВА

Якутск
«Якутский край» • 2000 г.

УДК 910.4(29) (091)
ББК 39.511
Н-41

Н-41 **Негенбля И.Е.** АЛЯСКА - СИБИРЬ. Трасса мужества. -
Якутск: Якутский край, 2000. - 264 с.

Популярные очерки о воздушной трассе Аляска - Сибирь, по которой в годы второй мировой войны американские и советские авиаторы доставили из США в СССР около 8 тыс. самолётов.

ISBN 5-89053-018-6

ББК 39.511

© Негенбля И.Е.

ВВЕДЕНИЕ

Накануне Великой Отечественной войны советская военная авиация развивалась бурно, в этом направлении Советский Союз опережал многие передовые страны мира. Экипажи Чкалова, Громова, Гризодубовой и других во второй половине 30-х гг. совершили на отечественных машинах сверхдальние перелёты. Наши авиационные конструкторские бюро разработали образцы боевых самолётов, способных противостоять любому агрессору.

Однако когда началась война, авиапромышленность Советского Союза только приступила к массовому производству новой техники, и Военно-Воздушные Силы СССР имели на вооружении ещё очень мало современных боевых самолётов. К тому же значительная часть наших истребителей и бомбардировщиков была уничтожена противником на прифронтовых аэродромах уже в первые дни войны. Это и некоторые другие причины побудили советское руководство обратиться за помощью к союзникам - Соединённым Штатам Америки и Великобритании.

Долгие десятилетия о поставках техники, вооружения, боеприпасов, амуниции, продовольствия и сырья из-за рубежа в нашу страну в годы Великой Отечественной войны умалчивалось или, по крайней мере, приуменьшалось их значение: говорилось уничижительно либо невнятно.

Член Политбюро ЦК ВКП(б) Н.А. Вознесенский, руководивший в 1942 - 1945 гг. вопросами производства вооружения и боеприпасов, а также занимавший пост председателя Госплана СССР, первым предпринял попытку дать научный анализ развития советской экономики в годы войны. В своей книге, изданной в 1947 г., он впервые количественно оценил поставки по ленд-лизу, хотя это англоязычное словосочетание не употреблял. Больше того, ему удалось уклониться от понятия “военная помощь”. Есть “поставки союзниками промышленных товаров” - суть поставки по ленд-лизу.

В этом труде для нас интересно следующее:

“...внешнеторговый баланс СССР в период военной экономики резко изменился: импорт товаров увеличился почти в пять раз, а экспорт сократился более чем в три раза.

Увеличение импорта товаров (преимущественно сырья и материалов) произошло за счёт поставок союзников СССР в войне против Германии и Японии. Однако, если сравнить размеры поставок союзниками промышленных товаров в СССР с размерами производства промышленной продукции на социалистических предприятиях СССР за тот же период, то окажется, что удельный вес этих поставок по отношению к отечественному производству в период военной экономики составит всего лишь около 4 %”¹.

Эти “четыре процента” в книге не подкреплены никакими расчётами, но они с тех пор в течение десятилетий без долж-

¹ Все ссылки см. в конце главы

ного анализа и даже комментариев гуляли по отечественной исторической литературе, как непреложная истина. Больше того, под этот “процент” насильно подгонялись объёмы поставок по конкретным видам боевой техники.

Не мог авиаконструктор А.С. Яковлев, работавший в годы войны заместителем наркома авиапромышленности, не знать, что союзники по ленд-лизу поставили нам 18287 самолётов. Однако в книге “Советские самолёты”, чтобы хоть как-то приблизиться к вышеупомянутому проценту, он пишет, что Советский Союз получил от США всего около 14 тыс. самолётов², почему-то совсем забывая о тысячах истребителей, которые поставила нам Великобритания.

Помощь, оказываемая нам союзниками, всячески принижалась. Например, А.А. Громыко - в 1943 - 1946 гг. посол СССР в США и, безусловно, компетентный в объёме поставок по ленд-лизу, пишет:

*“В самый тяжёлый период Великой Отечественной войны - в её первый год - США не поставили почти ничего, как бы выжидая, выстоит ли Советский Союз или нет. И только когда выяснили, что он выстоял - один на один, - только тогда начали постепенно осуществлять к о е - к а к и е (выделение моё - **И.Н.**) поставки”³.*

А где же истина? В Советском Союзе с 22 июня 1941 г. по 1 сентября 1945 г. было выпущено 112100 боевых самолётов. Если отбросить из поставок союзников транспортные и учебные машины, то самолёты ленд-лиза составляли около 16% отечественного производства. А по отдельным типам самолётов доля импорта была ещё более впечатляющая. Например, по истребителям этот показатель составлял около 19%, то

есть почти каждый пятый истребитель был американский или английский⁴. В последние годы ленд-лиз и его роль в Победе во второй мировой войне стал предметом острых научных и политических дискуссий.

В отличие от исследователей на Западе, основательно изучивших историю ленд-лиза в целом и перегоночной трассы Аляска - Сибирь (АЛСИБ) в частности, в нашей стране эта работа находится если не в зачаточном состоянии, то намного отстаёт от той, которая ведётся в этом направлении, например, в США. Это естественное следствие царившей долгие годы в Советском Союзе атмосферы замалчивания этой важной страницы истории второй мировой войны.

Одним из первых нарушил завесу молчания И.П. Мазурок, опубликовав в 1977 г. в "Военно-историческом журнале" свои воспоминания, в которых рассказал о том, как создавалась трасса, о структуре перегоночной дивизии, трудностях, которые пришлось преодолевать перегонщикам. Годом позже он поместил статью такого же содержания в популярном ежегоднике "Полярный круг"⁵. Примерно в это же время в газетах Якутии, Магаданской области и Красноярского края, в газете авиаторов "Воздушный транспорт" стали появляться очерки с описанием отдельных событий и обзорные статьи о перегонке самолётов из Аляски через Якутию в Красноярск⁶.

Положение с публикациями об АЛСИБе коренным образом изменилось с началом в Советском Союзе так называемой перестройки и окончанием "холодной войны". В научно-популярных журналах стали публиковаться аналитические статьи о самолётах ленд-лиза⁷ и обстоятельные очерки, раскрывающие специфику работы перегоночной трассы⁸.

Заметно возросло число публикаций по рассматриваемой тематике в связи с предстоящим в 1992 г. 50-летием со дня открытия перегоночной трассы Аляска - Сибирь, празднованием самого юбилея и поездкой российских ветеранов-перегонщиков на Аляску⁹. К юбилею в Якутске издали сборник статей и воспоминаний¹⁰, в котором впервые был опубликован список потерь 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии ГВФ, а в Фэрбенксе - первое совместное российско-американское издание об АЛСИБе¹¹. В том же году генерал-майор авиации в отставке И.П. Лебедев, работавший в 1943 - 1945 гг. военным представителем Правительственной закупочной комиссии СССР в США и участвовавший в приёмке самолётов ленд-лиза, выпустил книгу¹², в которой не только вспоминает о незабываемых днях напряжённой работы в США, но и приводит фактический материал, делает выкладки и расчёты, подтверждающие, что ленд-лиз (в частности, авиационный) оказал существенную помощь советским войскам в победе над фашистской Германией и милитаристской Японией.

С этого времени публикации о ленд-лизе не сходят со страниц российской периодики. Среди них особенно выделяется серия очерков журналиста В.А. Ярославцева, опубликованных в красноярских газетах. И вполне логично, что в 1995 г., в преддверии празднования 50-летия Великой Победы ленд-лиз нашёл отражение в юбилейных изданиях, вышедших в Якутске и Красноярске - городах, тесно связанных с историей АЛСИБа¹³.

Начиная с середины 80-х гг., уже ни одно серьёзное исследование по истории авиации восточных регионов страны, охватывающее годы войны, не обходится без раздела или главы о перегоночной трассе Аляска - Сибирь¹⁴. Как видно из этого

краткого историографического обзора, в отечественной литературе перегоночная трасса Аляска - Сибирь находится в поле зрения отечественных журналистов и учёных, но всё ещё нет ни одного фундаментального труда, всесторонне исследующего историю АЛСИБа.

Настоящая работа - первая в России попытка последовательного рассказа о перегоночной трассе Аляска - Сибирь от принятия в 1941 г. решения о поставке в нашу страну вооружения по ленд-лизу до расформирования в 1946 г. 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии ГВФ и Управления воздушной трассы Аляска - Сибирь, о роли перегоночной трассы в послевоенном развитии некоторых отраслей народного хозяйства Красноярского края и Восточной Сибири.

Отдельная глава посвящена установлению дружеских контактов между российскими и американскими ветеранами АЛСИБа.

В процессе многолетнего изучения истории перегоночной трассы Аляска - Сибирь я опубликовал в газетах и сборниках много статей, которые освещали отдельные аспекты проблемы и явились своеобразным подступом к этой книге. Важными источниками для этой работы послужили документы архивов Федеральной службы воздушного транспорта РФ и Национальной авиакомпании "Саха Авиа", а также Национального архива Республики Саха (Якутия). Был использован большой пласт материалов, опубликованных в периодической печати.

Выражаю искреннюю признательность за добрые советы ветеранам перегоночной трассы Аляска - Сибирь В.М. Перову, Ю.И. Спиридонову и А.С. Ткаченко, а также В.И. Булычёву, Е.З. Буцкому и В.С. Мержевичу за помощь в подборе и подготовке иллюстраций к книге. Бескорыстную помощь в

работе над рукописью мне оказывали В.П. Гамов, Л.И. Горбунова и Н.И. Демиденко. Благодарю их за это. Особая благодарность, за всестороннюю поддержку, заместителю председателя международной комиссии Российского комитета ветеранов войны генерал-лейтенанту И.П. Шпорту.

Буду искренне признателен за высказанные замечания, уточнения и предложения.

¹ *Вознесенский Н.А.* Военная экономика СССР в период Отечественной войны. - М.: Госполитиздат, 1947. - С. 73, 74.

² *Яковлев А.С.* Советские самолёты. - М.: Наука, 1982. - С. 132.

³ *Громыко А.А.* Памятное. В 2-х кн. Кн. 1. - М.: Политиздат, 1990. - С. 110.

⁴ *Котельников В.Р.* Авиационный ленд-лиз // Вопросы истории. - 1991. - № 9-10. - С. 223.

⁵ *Мазурук И.П.* Воздушная трасса Аляска - Сибирь // Военно-исторический журнал. - 1977. - № 3. - С. 48 - 52; *Мазурук И.П.* Воздушный мост Аляска - Сибирь // Полярный круг. 1978. - М.: Мысль, 1978. - С. 51 - 60.

⁶ *Мазурук И.П.* Трасса мужества // Социалистическая Якутия. - 1976. - 9 мая; *Соколова О.* Мы память храним о героях-бойцах // Магаданская правда. - 1977. - 7 августа; *Шкарёв Н.* Тайна Енисейской тайги // Красноярский комсомолец. - 1982. - 22 июня; *Зуев Ю.* Память сердца // Социалистическая Якутия. - 1983. - № 220; *Бородин О.* Их выбрало время. Фрагменты из жизни бортрадиста Ю.И. Спиридонова // Воздушный транспорт. - 1984. - 20 сентября.

⁷ *Косминков К., Павлов О.* Самолёты ленд-лиза: достоинства и недостатки // Крылья Родины. - 1986. - № 7, 9; *Бакурский В.* Истребитель Белл Р-39 "Аэрокобра" // Крылья Родины. - 1988. - № 7.

⁸ *Чечин О.* Задолго до встречи на Эльбе // Вокруг света. - 1989. - № 8; *Райзман Д.И.* Трассе дружбы быть // Колыма. - 1990. - № 5.

⁹ *Нагорный В.* Особая трасса // Красная звезда. - 1991. - 6 февраля; *Макарова Е.* Мы из Советской военной миссии // Магаданская правда. - 1991. - 18 июня; *Негенбля И.Е.* Авария бомбардировщика "Бостон" // Молодёжь Якутии. - 1992. - 12 марта; *Нагорный В.* Встречи на Аляске // Ветеран войны. - 1993. - № 1.

¹⁰ *Трасса мужества и дружбы.* Сборник (Составитель И.Е. Негенбля). - Якутск: Нац.кн.изд-во Республики Саха (Якутия), 1992.

¹¹ *Негенбля И.Е., Лонг Э.А.* Кобры над тундрой. Фотоальбом. - Фэрбенкс: Изд-во "Арктика Интерпрайзиз", 1992.

¹² *Лебедев И.П.* "Кобры" летят к фронту. Авиационный ленд-лиз в годы Великой Отечественной войны. - М.: Воениздат, 1992.

¹³ *Авиаторы Якутии в годы войны:* Статьи, очерки, воспоминания. - Сост. И.Е. Негенбля. - М.: Воениздат, 1995; *Небо без границ:* Очерки, воспоминания. - Сост. Л.И. Горбунова, Е.В. Кутаков, Н.Ф. Шкарёв. - Красноярск: КОА "Русская энциклопедия", 1995.

¹⁴ *Зуев Ю.Н., Остапенко Ю.А., Бородин О.П.* Авиация в Якутии. - Якутск: Кн.изд-во, 1985; *Алтуний Е.В.* Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923 - 1945). - Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990; *Пестерев В.И.* Хроника авиации Якутии (1921 - 1987 гг.). - Новосибирск: "ЭКОР", 1997.

Глава I

ГДЕ ЕСТЬ ВОЛЯ, НАЙДУТСЯ И ПУТИ

Осенью 1940 г. в министерстве финансов США родилась идея о создании системы помощи странам, противостоящим фашистской Германии, в первую очередь Великобритании. В недрах сводов нормативных актов разыскали принятый ещё в 1892 г. при президенте Б. Гаррисоне закон, согласно которому военный министр США, “когда по его усмотрению это будет в интересах государства, может сдавать в аренду на срок не более чем пять лет собственность армии, если в ней не нуждается страна”. Это положение и легло в основу билля о ленд-лизе (от английских “lend” — давать взаймы, одалживать и “lease” — сдавать в аренду), который после обсуждения в палате представителей и сенате 11 марта 1940 г. подписал президент Ф.Д. Рузвельт. Билль стал законом.

Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, заключали с Соединёнными Штатами Америки двусторонние соглашения, в которых предусматривалось, что материалы, уничтоженные, утраченные или потреблённые во время войны, не подлежат после её окончания никакой оплате. Оставшиеся после войны материалы, пригодные для гражданского потребления, должны были быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных американских кредитов, а военные материалы США могли затребовать обратно.

В день нападения фашистской Германии на Советский Союз премьер-министр Великобритании У. Черчилль выступил по радио с обращением к английскому народу.

Он, в частности, сказал:

“Любой человек или государство, которые борются против нацизма, получают нашу помощь. Любой человек или государство, которые идут с Гитлером — наши враги... Отсюда следует, что мы окажем России и русскому народу такую помощь, какую только сможем”¹.

О поддержке нашей страны в войне с Германией высказался 24 июня 1941 г. и президент Соединённых Штатов Америки Ф.Д. Рузвельт. В тот же день были разморожены советские счета в банках США, и Вашингтон заявил, что закон о нейтралитете не распространяется на помощь Советскому Союзу.

29 июня в Москве состоялась беседа наркома иностранных дел СССР В.М. Молотова с послом США в СССР Л. Штейнгардтом. Среди других проблем впервые обсуждался вопрос поставки самолётов:

“Молотов: Насколько я знаком с заявлением Рузвельта, оно кажется мне не вполне ясным. Согласно этому заявлению Америка может помочь Советскому Союзу лишь ботинками и носками.

Штейнгардт: Декларация Рузвельта и отношение американского правительства сводятся к выражению желания и готовности дать Советскому Союзу всякую возможную помощь, которая окажется в силах США, чтобы вы победили Гитлера, при условии, если когда Советский Союз попросит такой помощи. Я хочу выяснить, есть ли на севере Советского Союза порты и аэродромы, в которые можно было бы доставлять материалы и, пользуясь которыми, американские истребители могли бы переправляться в Советский Союз воздушным путём.

Молотов: Если рассматривать пути перевоза оборудования и материалов в Советский Союз, то следует учесть, что существует путь через Персидский залив и Иран, который работает круглый год. Что же касается аэродромов на севере, то при необходимости их можно будет построить”².

В тот же день в телеграмме послу СССР в США К.А. Уманскому нарком иностранных дел В.М. Молотов указал:

“Вам следует теперь пойти к Рузвельту или Хэллу (Уэллесу)³ и поставить перед ним вопрос о возможности оказания Советскому Союзу помощи следующими поставками: 1) самолёты-истребители одномоторные – 3 тысячи; 2) самолёты-бомбардировщики – 3 тысячи...”⁴.

На что получил телеграфный ответ посла:

“...Макклой и Хиггинс начали разговор о том, что неизвестно, как доставлять самолёты в СССР, что они могут быть использованы скорее и эффективнее в руках англичан, что доставка своим лётком через Сибирь маловероятна и т.д. Я ответил, что напрасно посольство и наша военная миссия не привлекаются к деловому обсуждению этого вполне разрешимого вопроса. Напомнил своим собеседникам английскую поговорку: “Где есть воля, найдутся и пути”⁵.

30 июля 1941 г. в Москву прибыл личный представитель президента США Г. Гопкинс. Доверие у Рузвельта к этому эмиссару было такое, что ему никогда не давались инструкции в письменном виде. Гопкинс был у Рузвельта, что называется, на подхвате, являлся не только глазами и ушами президента, но, фигурально выражаясь, его ногами. В решающие

для Соединённых Штатов моменты Рузвельт направлял с самыми важными миссиями за рубеж именно Гопкинса⁶.

Гопкинс передал Сталину послание Рузвельта, в котором тот подтвердил готовность США оказать СССР всю возможную помощь в кратчайшие сроки. Гопкинс предложил созвать трёхстороннюю конференцию, на которой были бы обсуждены интересы сторон. Сталин заверил Гопкинса, что Советский Союз выстоит, что он приветствовал бы объявление Соединёнными Штатами войны Германии и даже появление американских войск на любом участке советско-германского фронта.

Этот визит Гопкинса в Москву "был поворотным пунктом в отношениях Великобритании и США с Советским Союзом во время войны. В дальнейшем все англо-американские расчёты уже не основывались на вероятности скорого крушения России. После этого весь подход к делу изменился"⁷. При обсуждении с Гопкинсом вопроса о поставках в Советский Союз самолётов Сталин пояснил, что Советское правительство желало бы получить из Америки истребители, а также бомбардировщики среднего радиуса действия, порядка 600 – 1100 км⁸.

Уманский в обстоятельной телеграмме на имя Сталина излагал содержание беседы с президентом США, состоявшейся 1 августа:

"Рузвельт... сообщил, что нам предоставляются 200 истребителей Р-40... Обещал выяснить и протолкнуть вопрос о доставке самолётов. Он подчеркнул, что на основании опыта американских и английских лётчиков Р-40 не любит плохих аэродромов, имеет тенденцию капотировать, поэтому важно знать, имеются ли посадочные возможности по восточносибирскому маршруту, предупредив, что истребитель должен совершать перегоны не больше чем 600 – 700 км.

Голиков и Репин указали на наличие посадочных возможностей, кроме того, на возможность в военное время необычными темпами строить новые и улучшать старые аэродромы. Рузвельт заявил, что, по мнению американских авиационных экспертов, при доставке истребителей воздушным восточносибирским маршрутом будет большой процент потерь и пройдёт немало времени для их освоения и боевого использования на фронте.

Разъяснив Рузвельту, что, как мы уже заметили в процессе наших переговоров в Вашингтоне, качество и количество высококвалифицированных советских лётных кадров, быстро осваивающих новые модели, здесь многими недоучитываются, и истребители Р-40 быстро нашли бы эффективное применение на фронте, но на его вопрос о возможности посылки морем с последующей переброской истребителей на запад мы даём, повторяю, даём утвердительный ответ..."⁹.

Отметим, что в первые месяцы войны поставки из США в Советский Союз были невелики, и до конца октября 1941 г. они производились по

торговому соглашению за наличный расчёт. Британские же поставки уже с 6 сентября пошли на условиях ленд-лиза.

Московская конференция представителей трёх держав — СССР, США и Великобритании проходила 29 сентября — 1 октября 1941 г. Это было время, когда гитлеровцы уже готовились к победному параду на Красной площади. На конференции, вероятно, обсуждался и вопрос о маршрутах доставки боевых американских самолётов в Советский Союз. Об этом свидетельствует следующая запись в стенограмме:

“А. Гарриман: Я хочу вернуться к поднятому мною вчера вопросу касательно сибирских аэродромов. К кому мог бы обратиться наш генерал Чапей?”

И. Сталин: К генералу Голикову”¹⁰.

На этой же конференции был подписан секретный протокол поставок в Советский Союз, где, в частности, по самолётам записано:

“Заявка СССР:

По 400 штук в месяц, из них 300 штук бомбардировщиков ближнего действия и 100 штук истребителей.

Удовлетворение:

По 400 самолётов в месяц, из них 100 бомбардировщиков и 300 истребителей. В том числе из Великобритании — по 200 истребителей в месяц и из США — по 100 истребителей и по 100 бомбардировщиков в месяц”¹¹.

Грузы в Советский Союз доставлялись тремя основными маршрутами — северным, тихоокеанским и трансираниским (“Персидским коридором”). Самым коротким, но сопряжённым с риском, был северный маршрут: от портов Англии и Восточного побережья Америки в Архангельск и незамерзающий Мурманск. В 1941 г. по этому пути прошло без каких-либо потерь семь конвоев: от пробного “Дервиш” до PQ-6¹². Однако, после поражения под Москвой, вермахт осознал важность для Советского Союза арктических конвоев и бросил против них авиацию и морской флот. Потери в конвоях стали значительны, а иногда и катастрофически, как было с печально-известным PQ-17. Тогда, наряду с другим бесценным грузом, в морскую пучину ушло 210 бомбардировщиков из 297 перевозимых¹³. Поэтому из-за больших потерь движение северных конвоев было неритмичным, не раз приостанавливалось...

Так называемый “Персидский коридор” пролегал от портов Западного побережья Америки по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому морю и Персидскому заливу в порт Басра (Ирак). Это был относительно безопасный путь, но очень длинный: судно в среднем преодолевало его за два месяца. Из Басры истребители перевозились в Иран по железной

дороге и после сборки перегонялись в СССР по воздуху, а бомбардировщики А-20 и Б-25 наши лётчики перегоняли в Тегеран и далее в Кировабад, где передавали их боевым лётчикам. Небольшое количество — 38 самолётов Б-25 и 200 А-20 - американцы доставили по воздушному мосту из США через Атлантический океан в Ирак¹⁴.

Самым спокойным и наиболее эффективным — по нему было перевезено 47,1% грузов ленд-лиза — был дальневосточный маршрут. Япония ещё не воевала с Советским Союзом и почти не препятствовала движению судов между американскими и советскими портами, хотя было несколько случаев торпедирования, но по этому маршруту самолёты не доставлялись.

Выполнение поставок, которые шли через северные морские порты Советского Союза и порт Басра, постоянно нарушалось. Это тревожило и нервировало советское руководство.

Осень и зима 1941 г. - самое суровое и жестокое время на советско-германском фронте. С 19 октября в Москве было объявлено осадное положение. И в те критические для нашей страны дни в Соединённых Штатах были люди, которые верили, что советские люди выстоят. Они приходили в советское посольство в Вашингтоне, чтобы высказать слова поддержки, особенно после того, как 5 декабря началось контрнаступление наших войск под Москвой. Первая победа над фашистскими войсками во второй мировой войне была достигнута Советским Союзом практически в одиночку.

Но прежде чем это утешительное известие пришло в Вашингтон, там узнали о другом событии. 7 декабря 1941 г. японские вооружённые силы внезапно, без объявления войны, напали на Пёрл-Харбор - американскую военно-морскую базу на Гавайских островах и потопили много судов тихоокеанского флота США. Так началась война Японии против США и Великобритании.

11 декабря Германия и Италия объявили войну США. Соединённые Штаты и Советский Союз оказались по одну сторону фронта против общего врага.

В конце декабря Совинформбюро сообщило о провале немецкого плана окружения и взятия Москвы. Ещё шли кровопролитные бои на подступах к Москве, когда в Вашингтоне в первый день нового, 1942 г., 26 государств подписали документ, вошедший в историю как Декларация Объединённых Наций. Впервые появилось словосочетание, которое вот уже более полувека связано с международной организацией, являющейся гарантом мира на планете.

На таком фоне проходило нелёгкое налаживание союзнических отношений двух великих держав. 10 февраля 1942 г. посол СССР в США М.М. Литвинов сообщал в Наркоминдел СССР:

“Несмотря на телеграмму Рузвельта, пароходы подаются таким образом, что февральская программа вряд ли будет выполнена. Обещано на

февраль 45 пароходов, а по вчерашнее число включительно подано лишь 7 вместо 15. Самолёты и танки также поступают в порты слабо..."¹⁵.

На повестку дня ставится вопрос о поисках новых путей поставки авиационной техники из США.

Из телеграммы М.М. Литвинова Молотову от 14 апреля 1942 г.:

"...Ваш приезд нужен Рузвельту, чтобы укрепить его внутри страны... Он (Рузвельт) поставит опять всё те же вопросы, на которые он через меня не получил ответа, как, например, о посылке нам бомбардировщиков через Камчатку, установление воздушной линии через Аляску — Камчатку..."¹⁶.

Советская сторона почему-то всё затягивала и затягивала обсуждение восточносибирского варианта доставки самолётов.

23 апреля 1942 г. новый посол США в СССР адмирал У. Стэндли отправился из Куйбышева, куда вместе со многими советскими организациями было эвакуировано и посольство США, в Москву к Сталину.

Из записи их беседы:

"Стэндли: Первый вопрос — это организация воздушного сообщения между нашими странами. От США существует авиалиния, ведущая через Африку до Басры (Ирак)..."

Другой маршрут авиалинии между США и СССР мог бы проходить через Аляску и Сибирь. Нет оснований, почему бы не организовать функционирование обеих линий.

Сталин спрашивает, думали ли американцы об организации авиалинии по маршруту Канада — Исландия — Англия — Мурманск?

Стэндли отвечает, что он не может сказать, планировали ли американцы авиалинию по этому маршруту.

Сталин говорит, что было бы хорошо подумать об этом маршруте. Путь через Сибирь очень долгий. Путь через Басру короче. Погода на пути через Сибирь, начиная от Хабаровска и до Москвы, подвержена сильным переменам, вследствие чего в доставке грузов самолётами возникают задержки до двух недель... Путь через Сибирь только кажется близким. От Камчатки на протяжении 13 тыс. километров погода меняется. Нам надо помочь в европейской части СССР.

Стэндли отвечает, что он уверен, что маршрут через Канаду — Гренландию и Исландию рассматривался в США, но его сочли, вероятно, малоосуществимым из-за плохой погоды в Атлантике. Американские эксперты тщательно рассмотрели возможности организации авиалинии по маршруту Аляска — Сибирь в связи с поставками военных самолётов в СССР. В США подготовлены воздушные линии до Нома в Аляске, и если бы подобный аэродром был бы предоставлен в Сибири, то бомбардиров-

цики можно было бы поставлять прямо на германский фронт по этой линии, а истребители можно было бы использовать в Сибири, высвободив советские истребители для действий на Восточном фронте. В условиях настоящего времени советские лётчики могли бы пилотировать американские самолёты из Нома или Фэрбенкса в СССР.

Эти предложения американское правительство делает для того, чтобы ускорить поставку самолётов в СССР.

Сталин отвечает, что это не ускорит поставки. *Погода от Камчатки до Москвы гораздо хуже. Тем не менее, мы обсудим этот вопрос*¹⁷.

Непонятно, почему “мудрил” Сталин, ведь к тому времени в Восточной Сибири и на Чукотке уже разворачивалось строительство аэродромов перегонной трассы, постановление об этом было принято Государственным Комитетом Обороны (ГКО) ещё 9 октября 1941 г.

Член Политбюро ЦК ВКП(б), первый заместитель Председателя Совнаркома СССР, заместитель председателя ГКО и нарком иностранных дел (вот сколько титулов!) В.М. Молотов, прилетев в Англию на самом мощном советском бомбардировщике Пе-8, 26 мая 1942 г. подписал договор между СССР и Великобританией о союзе в войне против гитлеровской Германии и её союзников в Европе, о дружбе и сотрудничестве на 20 лет после войны. Молотов тут же улетел за океан.

В беседе с президентом США 30 мая он тоже “забыл” о постановлении Государственного Комитета Обороны о строительстве в Сибири воздушной трассы:

“Рузвельт говорит о доставке американских самолётов через Аляску и Сибирь. По этому пути могли бы быть доставлены в СССР как самолёты, так и отдельные виды материалов, и, следовательно, можно было бы высвободить некоторое количество тоннажа.

Молотов отвечает, что касается доставки самолётов через Аляску на Дальний Восток, то этот путь хорош для восточных районов СССР, а для западных районов он слишком далёк”.

Через день, 1 июня, они беседуют снова:

“Рузвельт, переходя к следующим двум вопросам, сказал, что они находятся в стадии исследования. Речь идёт о гражданской авиалинии из США через Ном на Аляске и из Нома к транссибирской железной дороге. По этому проекту авиалинию из Нома до Петропавловска-на-Камчатке могут обслуживать или американские самолёты, или советские самолёты. Эта авиалиния должна служить, как и первая - через Басру, для перевозки почты, пассажиров и небольших посылок. Затем имеется идея о переброске по этому же маршруту военных самолётов. По этому вопросу Стэндли говорил со Сталиным, который обещал изучить этот вопрос.

Молотов ответил, что этот вопрос изучается в настоящее время, и он не знает, имеются ли конечные результаты”¹⁸.

Ещё через день, 3 июня, этот вопрос затрагивается в беседе наркома иностранных дел СССР с государственным секретарём США:

“Хэлл говорит, что он хотел упомянуть сейчас об одном вопросе, которым весьма интересуются американские военные. Речь идёт об организации авиалинии (коммерческой и для переброски самолётов из США в СССР через Аляску без захода во Владивосток). Он, Хэлл, направил Литвинову карту этого маршрута и просил бы рассмотреть это предложение американского правительства.

Молотов отвечает, что это предложение заслуживает серьёзного внимания, но ему сейчас трудно войти в детали этого вопроса, так как в настоящее время этот вопрос изучается”¹⁹.

Сталин и Молотов продолжали “темнить”, а трасса тем временем спешно строилась. Непонятна позиция высоких советских руководителей. Может, они хотели произвести эффектный жест: трасса, мол, готова, осталось чуть-чуть дооборудовать. А может, наше руководство боялось преждевременной утечки информации в Японию? Во всяком случае, под предлогом “изучения вопроса” переговоры затягивались.

4 июня Молотов, находящийся в Вашингтоне, получил телеграмму Сталина, звучащую как одолжение американской стороне:

“...Придётся также согласиться на то, что часть бомбардировщиков доставлять в СССР через Камчатку и Дальний Восток путём перелёта. Это всё-таки даёт нам облегчение по части авиации, а Японию это дело не касается, так как ведём войну не с ней, а с Германией”²⁰.

Наконец соглашение о трассе Аляска – Сибирь достигнуто. 11 июня 1942 г. в Вашингтоне было заключено соглашение с правительством США “О принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии”, которое фактически завершило юридическое оформление союзнических отношений между главными участниками антигитлеровской коалиции.

Но Рузвельт в своём послании Председателю Совнаркома СССР от 17 июня выражает не только удовлетворение этим, но, по существу, шантажует Сталина:

“Положение, которое складывается в северной части Тихого океана и в районе Аляски, ясно показывает, что Японское Правительство, возможно, готовится к операциям против Советского Приморья. Если подобное нападение осуществится, то Соединённые Штаты готовы оказать Советскому Союзу помощь американскими Военно-воздушными силами при условии, что Советский Союз предоставит этим силам подхо-

дящие посадочные площадки на территории Сибири. Конечно, чтобы быстрее осуществить подобную операцию, необходимо было бы тщательно координировать усилия Советского Союза и Соединённых Штатов.

Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолётов через Аляску и Северную Сибирь на Западный фронт, и я рад узнать об этом”²¹.

Не исключено, что Сталину не понравились рассуждения Рузвельта о возможной войне с Японией, а может, были другие восточные хитрости вождя, он не торопился с ответом.

Рузвельта же снедало нетерпение или сомнение — может, я недостаточно ясно выразился в своём послании. Так или иначе, уже через неделю, 23 июня, президент США направляет Сталину очередное послание:

“В связи с моим посланием Вам от 17 июня я хочу подчеркнуть, что если было бы возможно осуществлять поставку самолётов из Соединённых Штатов в Советский Союз через Аляску и Сибирь, вместо того, чтобы поставлять их через Африку, как это практикуется теперь, было бы сэкономлено большое количество времени. Далее. Устройство авиалинии для переброски самолётов через Сибирь позволило бы осуществить доставку в Советский Союз по воздуху самолётов с коротким радиусом действия вместо доставки их по морю, как это делается в настоящее время.

Если на территории Сибири можно построить посадочные площадки и установить метеорологическое и навигационное оборудование, связав его с соответствующими американскими авиалиниями, я готов отдать распоряжение американским экипажам, занятым перегонкой самолётов, доставлять Вам самолёты до озера Байкал. Эту авиалинию можно было бы легко связать с посадочными площадками, расположенными на пути к району Владивостока. В случае японского нападения на Советское Приморье подобная сибирская авиалиния позволила бы Соединённым Штатам быстро перебросить соединения американской авиации в указанный район для оказания помощи Советскому Союзу.

Изучение проблем, связанных с организацией авиалинии через Сибирь — озеро Байкал, произведенное мною, ясно показывает, что пришлось бы использовать некоторые реки, впадающие в Северный Ледовитый океан, для доставки в Восточную Сибирь таких громоздких грузов, как горючее, а также машин, необходимых для сооружения посадочных площадок. Я пишу Вам до получения ответа на моё послание от 17 июня потому, что это диктуется необходимостью немедленных действий, так как эти грузы необходимо перебросить, пока реки, о которых идёт речь, свободны ото льда, то есть в течение ближайших недель.

Если Вы согласны с тем, что вопрос об организации этой авиалинии является срочным и важным, я прошу, чтобы Вы в целях ускорения её организации разрешили бы американскому самолёту произвести рекогносцировочный и опытный полёт из Аляски по предложенному маршруту для определения того, какое оборудование и материалы потребовались бы для постройки необходимых посадочных площадок и организации необходимой навигационной службы. Экипаж, который выполнял бы этот полёт, был бы в гражданской одежде и, в сущности, он производил бы полёт в качестве экипажа какого-нибудь коммерческого агентства. Далее были бы приняты все необходимые меры для того, чтобы избежать всякого отождествления указанного экипажа с военными органами Соединённых Штатов. Конечно, можно было бы принять на американский самолёт в Номе (Аляска) одного или двух советских офицеров или чиновников”²².

Сталин, безусловно, увидел в этом послании прозрачный намёк на желание американцев получить в Восточной Сибири удобную базу для войны с Японией, но сделал вид, что не заметил этого, да и не хотелось “вождю всех народов” пускать заокеанских соглядатаев на лагерные задворки страны.

1 июля он ответил дипломатично на оба послания Рузвельта:

“В связи с Вашими последними посланиями я считаю необходимым сообщить, что полностью разделяю Ваше мнение о целесообразности маршрута для переброски самолётов из США через Аляску и Сибирь на Западный фронт. Учитывая это, Советское Правительство уже дало необходимые указания об окончании в кратчайший срок проводящихся в Сибири работ по подготовке к приёму самолётов, т.е. работ по приспособлению имеющихся аэродромов и соответствующему дооборудованию их. Что касается того, силами чьих лётчиков доставлять самолёты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить, как это и предлагал в своё время Государственный Департамент, советским лётчикам, которые прибудут в Ном или другое подходящее место к условленному времени. Соответствующей группе этих лётчиков можно будет поручить провести и предложенный Вами рекогносцировочный полёт. В целях полного обеспечения этих самолётов нам желательно было бы уже теперь знать количество самолётов, предоставляемых США для переброски на Западный фронт этим путём”²³.

Уже на следующий день, 2 июля, возможно, по настоянию Рузвельта, недовольного полученным ответом, посол США попросил аудиенцию у Сталина.

Из стенограммы беседы:

“...**Стэндли** обратил внимание на несоответствие ответа Сталина предложению Президента. Президент предлагал, чтобы американские самолёты пилотировались американскими лётчиками до озера Байкал, а Сталин в своём ответе высказал предложение, чтобы русские лётчики принимали американские самолёты в Номе и оттуда пилотировали их в СССР.

На это **Сталин** замечает, что, должно быть, Президент полагает, что мы не в состоянии выделить своих лётчиков для этой цели. Сталин говорит, что раньше госдепартамент говорил об использовании советских пилотов для пилотирования американских самолётов в СССР. Советским лётчикам это легче сделать, замечает Сталин, так как они хорошо знают трассу и условия полёта по этой трассе.

Стэндли заявляет, что Президент писал в своём послании о доставке горючего и необходимых материалов для постройки и обслуживания аэродромов по северным рекам. В своём ответе Сталин не упоминает об этом предложении Президента. Из этого он, **Стэндли**, заключает, что Советское правительство не нуждается в указанных материалах.

Сталин отвечает, что северные реки невозможно использовать для доставки материалов. Кроме того, через месяц они уже замёрзнут. (Сталин, конечно же, знал, что реки Восточной Сибири замерзают в конце сентября — начале октября. Как увидим дальше, по восточному сектору Севморпути, а затем рекам Лена и Колыма завозилась значительная часть грузов, обеспечивающих нормальную работу АЛСИБа. Хитрил, однако, “вождь и учитель”! - **И.Н.**).

Далее **Стэндли** говорит, что Президент делал в своём послании предложение о рекогносцировочном полёте до Байкала на американском самолёте. Рузвельт говорил о том, что советские пилоты могли бы сопровождать американских лётчиков в этом полёте. Теперь в связи с ответом Сталина о том, что этот полёт может быть произведен советскими пилотами, он, **Стэндли**, хотел бы знать, не могут ли американские лётчики сопровождать советских лётчиков в этом полёте.

Сталин отвечает, что, конечно, они могут это сделать.

...**Сталин** хотел бы знать, если американцы хотят нам оказать помощь самолётами, какое количество самолётов в месяц они готовы поставлять нам этим путём. Мы должны знать это количество, чтобы соответствующим образом подготовиться. Что касается трассы, то она известна, аэродромы имеются, расстояния между аэродромами тоже известны”²⁴.

Не будем забывать, что пока шли переговоры летом 1942 г., события на советско-германском фронте развивались для нашей страны трагически. Немецкие лётчики полностью господствовали в небе войны. Александр Покрышкин, воевавший на Северном Кавказе, в главе “Лето, от-

данное врагу” своих мемуаров пишет о героическом, но зачастую беспомощном, противостоянии сотни наших тихоходных и слабо вооружённых истребителей тысячам новейших “мессершмиттов”, “юнкерсов” и “фокке-вульфов”. “Войну моторов” в воздухе мы тогда проигрывали.

Воевавший летом 42-го в сталинградском небе лётчик Г. Сорокин вспоминает, как, вылетев без сопровождения истребителей на А-20 “Бостон”, поступавшим тогда к нам от американцев по южному маршруту, на разведку – убедиться, действует ли ещё понтонная переправа, по которой должны были подтягиваться резервы с левого берега Волги – на обратном пути встретился с тройкой “мессеров”. Как тогда остались живы? Гурий Владимирович благодарит бога и стрелка-радиста Свити-на, который даже сбил из пулемёта один истребитель, но и самим досталось: израсходовали весь боезапас, получили не одну пробоину и еле дотянули до аэродрома²⁵.

Несколько месяцев спустя после этого боя лётчик Сорокин уже перенял бомбардировщики на трассе Аляска – Сибирь.

Тем временем на огромном пространстве Восточной Сибири шла напряженная работа по строительству аэродромов. Но об этом будет отдельная глава, а пока - о дальнейшем ходе переговоров.

Из беседы наркома иностранных дел СССР с послом США в СССР 5 октября 1942 г.:

“ В начале беседы Стэндли говорит, что, прежде всего, он хотел бы узнать, прибыли ли в СССР американские самолёты из Аляски.

Молотов говорит, что он этого не знает, обещает сейчас же навести справки и через некоторое время сообщает Стэндли, что, по полученным сведениям, 12 “Бостонов” прибыли в Ном. Но о вылете этих самолётов из Номы в СССР сведений не имеется”²⁶.

На следующий день, 6 октября, Сталин в присутствии Молотова и адмирала Стэндли ведёт переговоры с командующим ВВС США генералом Ф. Брэдли, который привёз главе Советского правительства письмо президента Соединённых Штатов Америки:

“ Брэдли спрашивает Сталина, не получал ли он каких-либо сообщений из США относительно работы авиалинии через Аляску – Сибирь.

Молотов отвечает, что мы получили сообщение о прибытии 12 самолётов с нашими лётчиками в Ном, но мы ещё не знаем, вылетели ли эти самолёты из Номы.

Брэдли говорит, что он получил тревожное сообщение из Вашингтона. Американское правительство решило закрыть авиалинию через Аляску – Сибирь после того, как будет произведена поставка 44 самолётов. Это сообщение из Вашингтона, которое Брэдли получил в воскресенье, разошлось в пути с его сообщением... о том, что Советское правительство ре-

шило продолжать работу по развитию этого маршрута. Сегодня он немедленно послал ещё одно сообщение, в котором просит Американское правительство продолжать работу по маршруту Аляска – Сибирь... Закрывание Американским правительством авиалинии объясняется тем, что Советское правительство приостановило на две недели все работы по этому вопросу. Тем не менее Брэдли надеется, что это решение Американского правительства будет отменено и что работа возобновится...

Сталин отвечает, что... дело в том, что не было самолётов, и лётчики, которые нам так нужны на фронте, сидели без дела. Потом оказалось, что имеются самолёты, и лётчики были немедленно отправлены. Нам казалось, что американцы не могут предоставить нам самолёты потому, что им требуются самолёты против Японии.

Брэдли отвечает, что, по его мнению, в этом вопросе имело место недоразумение, так как, согласно его информации, самолёты были. Если бы Брэдли был поставлен в известность об этом недоразумении, он мог бы его рассеять. Дело в том, что 50 самолётов уже находились в Фэрбенксе, и 51 самолёт был на пути в Фэрбенкс.

Сталин отвечает, что если американцы хотят дать нам самолёты, то мы эти самолёты возьмём... Теперь американцы, никого не спросив, решили после поставки 40 самолётов закрыть авиалинию. Непонятно, какие могут быть помехи с нашей стороны. Если нам дадут самолёты, то мы их возьмём, а если не дадут, то ничего не поделаешь.

Брэдли благодарит Сталина за ответ и говорит, что он думает, что авиалиния будет открыта...²⁷.

Беседой со Сталиным завершилось трёхмесячное пребывание миссии генерала Ф. Брэдли в Москве. Свой взгляд на эти переговоры выразил в воспоминаниях пилот самолёта американской миссии Т. Уотсон, ставший в послевоенные годы видным дипломатом, одно время он был послом США в Советском Союзе:

“ Переговоры генерала Брэдли с советскими руководителями шли не более гладко, чем у Черчилля. Я не присутствовал на этих встречах, но поскольку в круг моих обязанностей входили и функции шифровальщика миссии, я видел все сообщения, которые мы отправляли. Поведение обеих сторон изрядно разочаровывало. Русские были такими же занудливыми, какими они иногда бывают и теперь. Мы пытались сделать для них и, конечно, для себя тоже доброе дело - переправить самолёты через Сибирь, а они выпытывали у генерала Брэдли, какой тип резины на шинах. Брэдли вынужден был вести с ними бесконечные разговоры о спецификации самолётов, о предварительном графике их поступления, о количестве американских лётчиков-перегонщиков и т.д. Более того, русские были убеждены, что мы в основном хотим шпио-

нить, и поэтому решили использовать своих пилотов на перегонке самолётов через Сибирь. В ответ на это становилось непреклонным и наше военное министерство. Когда там слышали, что Россия не собирается пускать на свою территорию американских лётчиков, то в отместку тут же сократили количество транспортных самолётов для перевозки русских пилотов на Аляску после завершения перегоночных рейсов на советской территории. Вряд ли это было достойно. Ни у кого из нас не вызывала сомнения квалификация русских лётчиков - ничем нельзя было оправдать попытку усложнить их работу"²⁸.

Улажены недоразумения, шероховатости (впрочем, они возникали и позже). 7 октября 1942 г. из Нома и Фэрбенкса вылетели, пилотируемые советскими лётчиками, первые боевые американские самолёты, открывая тем самым перегоночную трассу Аляска — Сибирь.

В этот же день Сталин направил Рузвельту очередное послание:

"...мы крайне нуждаемся в увеличении поставок самолётов-истребителей современного типа (например, "Аэрокобра"). Следует иметь в виду, что самолёты "Киттихаук" не выдерживают борьбы с нынешними немецкими истребителями.

Что касается положения на фронте, то Вы, конечно, знаете, что за последние месяцы наше положение на юге, особенно в районе Сталинграда, ухудшилось из-за недостатка у нас самолётов, главным образом, истребителей. У немцев оказался большой резерв самолётов. Немцы имеют на юге минимум двойное превосходство в воздухе, что лишает нас возможности прикрыть свои войска. Практика войны показала, что самые храбрые войска становятся беспомощными, если они не защищены от ударов с воздуха"²⁹.

На это послание Рузвельт ответил Сталину:

"Я изучаю все возможности увеличения количества истребителей, поставляемых Советскому Союзу. Дело в том, что всё производство "Аэрокобр" идёт сейчас немедленно на фронт. Несмотря на то, что эти неотложные военные нужды исключают в настоящий момент возможность увеличения количества "Аэрокобр" для Вас, тем не менее, чтобы дать Вам больше самолётов, я надеюсь увеличить наше производство этого типа за счёт других типов.

В октябре мы отправим Вам 276 боевых самолётов, и делается всё возможное, чтобы ускорить эти поставки"³⁰.

Когда основные вопросы поставки американских самолётов были решены и армия Паулюса уже находилась в окружении, Сталин 18 декабря 1942 г. в послании Рузвельту просит:

“Я буду очень Вам благодарен, если Вы ускорите присылку самолётов, особенно истребителей, но без лётного состава... Особенность положения советской авиации заключается в том, что у неё лётчиков более чем достаточно, но не хватает самолётов”.

На этом практически исчерпывается освещение работы перегоночной трассы Аляска – Сибирь в официальных документах самого высокого государственного уровня, как в Советском Союзе, так и в Соединённых Штатах Америки. Думается, что одной из причин этого стала ритмичная, бесперебойная работа трассы, не требующая в дальнейшем вмешательства глав государств-союзников по антигитлеровской коалиции.

¹ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.: Документы и материалы. В 2-х т. – Т. 1. – М.: Политиздат, 1984. – С. 482.

² Там же. – С. 47.

³ К. Хэлл – государственный секретарь США, С. Уэллес – зам. государственного секретаря США.

⁴ Советско-американские отношения... – Т. 1. – С. 46.

⁵ Там же. – С. 77.

⁶ Громыко А.А. Памятное: В 2-х кн. - Кн. 1. - М.: Политиздат, 1990. - С. 109.

⁷ Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс: В 2-х т. – Т. 1. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1958. – С. 547.

⁸ Советско-американские отношения... – Т. 1. – С. 82.

⁹ Там же. – С. 91, 92.

¹⁰ Там же. – С. 118.

¹¹ Там же. – С. 121.

¹² До конца 1942 г. конвои, шедшие на восток, обозначались индексом PQ, а на запад – QR, затем до конца войны их именовали JW и RA с порядковыми номерами, начинавшимися с 51-го.

¹³ Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. – М.: Воениздат, 1971. – С. 75, 352.

¹⁴ Котляров А.Ю. Особое задание (История авиатрассы Аляска – Сибирь, 1942 – 1945 гг.). – США: экономика, политика, идеология. – 1992. - № 3. – С. 28.

¹⁵ Советско-американские отношения... Т.1. – С. 151.

¹⁶ Там же. – С. 163.

¹⁷ Там же. – С. 166 – 168.

¹⁸ Там же. – С. 187, 188.

¹⁹ Там же. – С. 195, 196.

²⁰ Там же. – С. 197, 198.

²¹ Там же. – С. 204.

²² Там же. – С. 206, 207.

²³ Там же. – С. 210.

²⁴ Там же. – С. 211 – 213.

²⁵ Попов Ю. Заоблачный мост // Труд. – 1992. – 28 мая.

²⁶ Там же. – С. 240.

²⁷ Там же. – С. 244, 245.

²⁸ Цит. по ст.: Чечин О. Русский праздник на Аляске // Деловой мир. - 1992. - 30 июня.

²⁹ Там же. – С. 249, 250.

³⁰ Там же. – С. 250, 251.

Глава II

ИЗЫСКАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ

В июле 1941 г. Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР принял решение о строительстве Особой воздушной линии, которая соединила бы Советский Союз и Соединённые Штаты Америки, ставшие союзниками. Возглавить эту работу поручили начальнику Главного управления Гражданского Воздушного флота (ГУ ГВФ) СССР Герою Советского Союза В.С. Молокову, известному полярному лётчику, участнику спасения челюскинцев и высадки на Северный полюс папанинцев. По его указанию, для изыскания наилучшего направления трассы, в Сибирь, Якутию и на Чукотку вылетела группа видных авиаспециалистов, в которую вошли А.В. Яновский, Б.С. Иванов, Д.Е. Чусов, С.Е. Файн и другие.

9 октября 1941 г. на заседании ГКО Молоков предложил три варианта трассы: вдоль Северного морского пути; через Камчатку и Комсомольск-на-Амуре; через Берингов пролив — Чукотку — Колыму — Якутию — до Красноярска. Государственный Комитет Обороны своим постановлением № 739с утвердил третий вариант¹ и обязал Главное управление ГВФ, а также руководителей административных и хозяйственных органов Восточной Сибири и Дальнего Востока в кратчайшие сроки обеспечить строительство авиалинии.

Начальником строительства Особой воздушной линии был назначен начальник планово-экономического отдела ГУ ГВФ Д.Е. Чусов, работавший ранее в Восточно-Сибирском управлении (ВСУ) ГВФ и хорошо знавший тот регион. Его заместителем по политчасти стал опытный партийный работник В.С. Мигунов. Буквально через несколько дней после принятия решения ГКО на самолётах Ли-2, пилотируемых известными лётчиками гражданской авиации И. Ищенко,



В.С. Молоков

П.Т. Комаровым и С. Монаковым, Д.Е. Чусов с группой инженеров-изыскателей, проектировщиков и строителей вылетел в Якутск – штаб стройки. Экспедиции Чусова предстояло выполнить огромную работу по изысканию подходящих для аэродромов участков. Строительство воздушной трассы громадной протяжённости (4800 км) началось в невероятно трудных условиях.

Из “Краткого физико-географического описания Красноярской воздушной трассы” (КВТ):

“Западный район - Средне-Сибирское плоскогорье, с юга Западный и Восточный Саяны, Байкальский и Байкало-Олёкминский хребты, с высотой отдельных вершин до 3500 м, с севера - Енисейский и Среднетунгусский кряжи.

Средний район - Лено-Алданское плато с высотой рельефа до 350 - 400 м.

Восточный горный район: с запада - Верхоянский, с востока - Гыданский хребты, включая Оймяконское плоскогорье, хребет Черского, Ханганскую цепь и др. высотой до 2600 м.

Северо-восточный район - долина реки Анадырь, Чукотский полуостров, Берингово море, лесотундра и тундра, с юга Корякский, с севера Анадырский хребты высотой до 1000 м.

Район КВТ редко заселённый (плотность населения - от одного до 0,01 человека на 1 кв. км), мало исследованный. Горный рельеф, множество рек, озёр, вечная мерзлота, залесённость, заболоченность ограничивают выбор площадок, пригодных не только для строительства аэродромов, но и выбора мест, пригодных для посадки вообще, особенно в летний период”².

Из Якутской авиагруппы в распоряжение Управления Особой воздушной линии, проводившей изыскания, строительство новых и реконструкцию существующих аэродромов, откомандировали четырёх пилотов. В их число попал и пилот 234-го отряда спецприменения В.И. Кузьмин. Где только ни садился он на вездесущих У-2 и П-5.

Валерий Ильич вспоминал:

“Работа оказалась трудной, требовала напряжения всех сил. Вместе со специалистами-изыскателями и проектировщиками экипажи летали над огромной территорией – от Якутска до Берингова пролива, над незнакомыми таёжными и гористыми пространствами, мало изученными. За четыре месяца – срок, установленный правительством – следовало закончить изыскания по прокладке нового воздушного моста.

Приземлившись на подобранную с воздуха площадку, лётчики, захватив самолёт, наравне со всеми брали топоры и шли рубить просеки, тянули рулетки, ставили реперы.

Почти после каждой посадки машина требовала тщательного осмотра, а в отдельных случаях и ремонта. За день приходилось делать

десять, а то и больше сложных посадок и взлётов. К весне, когда световой день увеличился, летали по 8 – 10 часов в сутки.

Всё дальше и дальше углублялись изыскатели в труднодоступные районы. За рекой Алдан по трассе на Чукотку началась гористая местность, где, несмотря на приближение весны, всё ещё стояли жестокие морозы. Ночевать доводилось там же, где работали.

Задолго до рассвета лётчикам приходилось вылезать из спальных мешков и выходить из застывших палаток на трескучий мороз и пронизывающий ветер. Подготовка и подогрев самолётов с помощью тех средств, которые существовали тогда, требовали умения и сноровки, участия в этом деле и пилота, и механика”³.

Кузьмин Валерий Ильич (1918 - 1983).

Уроженец села Иннях Олёкминского района Якутской АССР. В 1937 г. окончил Ульяновскую объединённую школу инструкторов-лётчиков Осоавиахима. В предвоенные годы работал пилотом-инструктором Якутского республиканского аэроклуба, пилотом 234-го авиаотряда специального применения и Ленской авиагруппы полярной авиации. С марта 1942 г. по февраль 1946 г. - пилот Управления строительства воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль, а затем 8-го транспортного полка 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ.

После расформирования трассы работал командиром корабля 14-го авиаотряда, заместителем командира по лётной службе 139-го авиаотряда Якутского управления (авиагруппы) ГВФ. В 1962 - 1965 гг. - командир Нижнеколымского объединённого авиаотряда (ОАО) Управления полярной авиации ГВФ, а затем командир 139-го лётного отряда. В 1969 - 1981 гг. - командир Якутского ОАО.

Герой Социалистического Труда (1973), заслуженный пилот СССР (1967). Награждён орденами Ленина, Красной Звезды и “Знак Почёта”, тремя орденами Трудового Красного Знамени. Избирался депутатом Верховного Совета Якутской АССР трёх созывов. Заслуженный работник народного хозяйства Якутской АССР.

Именем В.И. Кузьмина названа улица и школа в городе Якутске, океанский теплоход. В 1993 г. Управлением воздушного транспорта Республики Саха (Якутия) и президиумом Якутского рескома профсоюза авиаработников учреждена премия им. В.И. Кузьмина.



В.И. Кузьмин

Изыскивая для аэродромов подходящие участки, экспедиции проектировщиков в сложных климатических и погодных условиях при полном бездорожье проделали внушительную работу. В июне 1942 г. В.С. Молоков,

как уполномоченный ГКО, вылетел для проверки хода строительства авиатрассы, побывал с членами специальной комиссии на основных аэродромах. Места эти были Василию Сергеевичу хорошо знакомы. Летом 1935-го его экипаж на самолёте “Дорнье Валь” совершил выдающийся для того времени перелёт по маршруту Красноярск - Киренск - Якутск - Нагаево - Нижнеколымск - Уэлен - Тикси - Хатанга - Дудинка. В следующем году примерно в этих же временных рамках экипаж Молокова совершил ещё более грандиозный перелёт из Красноярска через Якутск, Уэлен и дальше вдоль всей трассы Севморпути до Архангельска и Москвы⁴.

Молоков вспоминает, что его поразило и размах стройки перегоночной трассы, и темпы, которыми она велась.

По различным маршрутам, на тысячи километров над тайгой, тундрой и горными хребтами выполнялось много полётов, во время которых редко удавалось получать сводки погоды и держать радиосвязь с землёй, так как метео- и радиостанций в этих местах было крайне мало. Погода же здесь очень быстро менялась — иногда не знаешь, где застигнет тебя туман, дождь или метель. Из-за бездорожья многие площадки под будущие аэродромы искали с воздуха. Именно так изыскатели смогли определить нужный участок в районе Оймякона, а в сплошь заболоченном районе реки Омолон (приток Колымы) пришлось спускаться на парашютах двух членов экспедиции, чтобы они нашли площадку для посадки самолёта У-2.

В процессе изыскательских работ оперативно вносились изменения в первоначальный проект трассы. В одном конечном пункте трассы - Анадыре - не нашли в болотистой тундре площадки, подходящей для аэродрома, в другом — Уэлене — анализ многолетних метеосводок показал, что он слишком часто закрыт туманами. Поэтому конечным пунктом трассы выбрали посёлок Уэлькаль, расположенный на берегу Анадырского залива (Чукотка). В 200 км от него было решено построить в Марково запасной аэродром⁵.

Облюбованные изыскателями участки тундры, лесотундры и тайги за короткий срок становились посадочными площадками, а затем — аэродромами. Работа на сооружаемых аэродромах не прекращалась ни днём ни ночью, велась и при сорока — пятидесятиградусных морозах, и во время непролазной весенней распутицы. Росли разнокалиберные бревенчатые срубы. Увенчанные крышами, они превращались в служебные и бытовые здания. Ещё недавно безжизненная земля оживалась рёвом авиационных моторов, перестуком движков электростанций, урчанием автомобилей и другой техники.

Шла реконструкция аэродромов в Красноярске. Якутске и Киренске, строились новые в Уэлькале и Марково на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные в Олёкминске, Витиме, Бодайбо, Тёплом Ключе (Хандыга), Оймяконе, Омолоне, Зырянке...

Строительство аэродромов южнее Якутска вели, в основном, вольнонаёмные, активную помощь оказывали партийные и советские органы Якутской АССР, Иркутской области и Красноярского края. Изыскания по реконструкции существующих аэродромов и новому строительству выполнял отдел капитального строительства Якутской авиагруппы ГВФ.

Например, осенью 1941 г. была подобрана и подготовлена к временной эксплуатации в зимних условиях авиаплощадка рядом с Олёкминском. Летом 42-го привлечённое на работу местное население вырубил лес и раскорчевало пни на площади 29 га. Строительство велось, как тогда говорили, ударными темпами. Уже 29 октября комиссия Аэрофлота приняла аэродром Олёкминск в эксплуатацию, а 16 ноября приказом начальника Якутской авиагруппы он был передан в ведение Красноярской воздушной трассы. Что собой представлял этот аэродром?

И.П. Зув рассказывал:

“В середине ноября 1942 года мне довелось обслуживать в Якутском аэропорту одну из первых групп перегоняемых истребителей Р-40.

Вылетев из Якутска, эти самолёты по метеоусловиям трассы сели в Олёкминске. Авиатехников там не было. А стояли уже сильные морозы, и вот лётчики вследствие неумелого пользования системой разжижения масла бензином (в отечественной авиации тогда таких систем ещё не было) вывели из строя двигатели на двух самолётах.

Это происшествие побудило руководство трассы переиначить расстановку кадров. Так как личный состав инженерно-авиационной службы, предназначенный для аэропорта Олёкминск, задержался в пути, нас, нескольких специалистов, переориентировали из Оймякона на Олёкминск.

30 ноября мы, группа инженера Грузинского, вылетели на С-47 в Олёкминск.

Сели, зарулили на стоянку. Выходим из самолёта и видим: одна взлётно-посадочная полоса, на стоянке — заснеженные истребители. И никаких построек. Кругом, сколько взгляд охватит, дремучая тайга.

После достаточно обжитого Якутского аэродрома на душе стало как-то тревожно и мутно. Стоим в растерянности, переглядываемся. Переминаемся с ноги на ногу. А тут ещё командир экипажа Журавлёв “пошутил” на прощанье:

- Подбирайте, братцы, подходящее место. Сейчас вам привезут палатку.

И, чтобы не застудить окончательно двигатели, С-47 спешно улетел в Якутск. А мороз — дело было под вечер — крепчает: градусов сорок пять.

Тут из города приехала полуторка — в то время единственная автомашина в Олёкминске. Её кузов не имел даже брезентового тен-

та. Вконец продрогших нас привезли на берег Лены, в гидроаэропорт. Там и разместились жить. А в аэропорт, до которого было километров шесть, ездили по несколько раз в день всё на той же полуторке.

Вперемежку с техническим обслуживанием самолётов мы занимались строительными делами. Раскатали в гидроаэропорту и перевезли на аэродром дом, гараж для маслозаправщика. Для хранения самолётных подогревателей и оборудования вырыли две землянки. К тому времени мы получили подогреватели ЖТ-3000 и Зет-1 с бензиновыми двигателями, бензозаправщик БЗ-Ф1, автомобиль "виллис" для доставки средств подогрева к самолётам, установку "САРГ" для запуска авиадвигателей. Построили деревянную вышку: что-то наподобие командно-диспетчерского пункта.

Бывали случаи, когда из-за непогоды в Киренске или на пути к нему в Олёкминске скапливалось множество самолётов. Они стояли в пять рядов, запрудив весь аэродром. Тогда для их выпуска к нам на помощь прилетал инженерно-технический состав из Якутска.

Инженерно-авиационная служба аэропорта Олёкминск, которой руководил старший инженер Н.В. Грузинский, была небольшой. В неё входило шесть техников по эксплуатации самолётов и по одному специалисту по самолётным приборам, радио- и электрооборудованию.

Приходилось работать, не считаясь со временем. Ограничений по низким температурам не было. При морозе за 50° начинали отказывать средства подогрева, и мы вынуждены были вводить дополнительное отопление самих подогревателей.

Из-за нехватки личного состава каждый авиатехник обслуживал по три истребителя и одному бомбардировщику. Зато были в избытке работники госбезопасности: в Олёкминском аэропорту их было семь, и следили они за каждым нашим движением.

Строительство зданий и сооружений в Олёкминском аэропорту началось с января 1943-го, после прибытия бригады строителей. За год они построили аэровокзал, гостиницу, дом для лётного состава, два гаража..."⁶.

Строительство аэродрома в Киренске началось в октябре 1941 г., и велось оно вручную: лопатами, ломами, кирками. На стройке работало местное население, до 700 человек. По разнарядке близлежащие колхозы выделяли 100 лошадей для перевозки гравия. Из техники располагали лишь одним трактором и двумя автомашинами. К слову, к осени 1942-го на всей трассе имелось в сильно изношенном состоянии 9 тракторов, 17 грузовых автомашин, 14 бензозаправщиков и бензоцистерн и 10 водомаслозаправщиков. Технику зачастую арендовали у Дальстроя, Якуттранса и местных машинно-тракторных станций⁷.

18 июня 1942 г., когда в Киренске была готова вчерне ВПП, построенны служебные здания и радиостанция, аэропорт приняла в эксплуатацию комиссия ГУ ГВФ, а в начале 1943-го его передали из Восточно-Сибирского управления ГВФ в ведение трассы.

Зимой 1941-42 гг. строительные организации возвели в Якутске, где имелась грунтовая ВПП, служебное здание, радиостанцию, пеленгатор гараж с водомаслогрейкой, столовую на 50 мест, переоборудовали здание для размещения пролетающих экипажей. Во втором полугодии 1942-го в Якутске развернулось строительство в связи с размещением в этом городе Управления воздушной трассы, штаба 1-й перегоночной авиадивизии, дислокацией перегоночного и транспортного полков. Население города активно участвовало в разгрузке прибывающих по Лене пароходов с горюче-смазочными и строительными материалами, оборудованием для аэродромов⁸.

В июле 1942 г. на отчуждённых полях колхоза "Первенец" началось строительство Витимского аэродрома. Для этой работы было мобилизовано около ста жителей близлежащих якутских сёл Чайнда, Беченчи, Орто-Нахара и других. В Витиме их разместили в бывших добротных купеческих домах, превращённых в казармы с нарами. Тут же выдали спецодежду, и без всякой раскачки приступили к работе. Техники не было никакой.

Один из строителей аэродрома, житель села Беченчи А.С. Кугданов, рассказывал, что грунт возили тачками и на лошадях. Утрамбовывали будущую взлётную полосу самодельными катками. Работали с энтузиазмом, понимая, что хоть это и не передний край войны, но всё же участие в борьбе с врагом. Ежедневное задание каждому землекопу было немалое: вынуть 10 куб. м. грунта. И никто не уходил со стройки, не выполнив нормы.

Строительство Витимского аэродрома велось с опережением графика, и уже к началу 1944 г. он был готов. Принимала аэродром комиссия во главе с Д.Е. Чусовым. Он похвалил строителей за самоотверженную и качественную работу⁹.

Севернее и восточнее Якутска аэродромы строили организации государственного на Северо-Востоке страны Дальстроя, использующие дармовой труд заключённых.

Весной 1942 г., как только сошёл снег, экспедиция под руководством главного инженера Управления строительства В.С. Иванова изыскала участки под аэродромы в Уэлькале и Марково. Официально строительство аэродрома в Уэлькале на прибрежной галечной косе началось в июле, но по-настоящему развернулись работы только 13 августа, когда сюда прибыл первый пароход "Волховстрой", доставивший строительные материалы и рабочих.

Работа велась сразу по нескольким направлениям: разгружались пароходы, строилась основная ВПП и временная для приёма самолётов, возводилось жилые и служебные здания. Устройство основной ВПП в

Уэлькале было уникальным: на подготовленное гравийное основание укладывались крест-накрест деревянные бруски, образующие клеточный каркас. В образовавшиеся ячейки утрамбовывалась специально приготовленная смесь мелкого гравия с песком и глиной. Эта взлётно-посадочная полоса служила до 1962 г.

Строительство аэродрома в Уэлькале было, пожалуй, самым узким местом в гигантской стройке, развернувшейся на Чукотке, в Якутии и Восточной Сибири. Катастрофически не хватало людей. Были мобилизованы не только женщины, но и подростки.

За летнюю навигацию было выгружено 12 пароходов, на которых прибыло 700 вагонов лесоматериалов, около 5 тыс. тонн горючего, 16 сборных домов, много других строительных материалов, а также продовольствия и промышленных товаров.

Разгрузка проходила и во время частых осенних штормов, при которых нередко опрокидывались гружёные катера и кунгасы, но люди самоотверженно трудились по 16 - 18 часов в сутки, вытаскивая из ледяной воды грузы¹⁰.

В это же время в глубине Чукотки под руководством заместителя начальника строительства В.С. Мигунова строилась запасная взлётно-посадочная полоса в посёлке Марково, строилась на берегу реки Анадырь на зыбучем грунте. Здесь особенно остро стояла проблема с рабочими руками. На строительство аэродрома люди приезжали целыми семьями, месяцами жили и работали в тяжелейших условиях.

М.Е. Дьячкова, бывшая тогда ученицей 5-го класса, вспоминала:

“Мы, школьники, выкапывали дерн, уносили его на носилках. Всё население - и взрослые, и дети, кто только мог держать лопату, - все работали. За одно лето - за короткий срок - в условиях вечной мерзлоты, при недостатке людских ресурсов марковчане выполнили задание партии и правительства”.

В характеристике секретаря Марковского сельсовета Д.П. Дьячкова, представленного на поощрение, отмечалось:

“Тов. Дьячков с первых дней строительства аэродрома активно принимал участие в подготовке лётного поля, давая на раскорчёвке леса высокие показатели производительности труда.

После неоднократных безуспешных попыток доставить с места выгрузки своим ходом на аэродром тракторы за это важное дело взялся тов. Дьячков. Он, впервые увидев трактор, изыскал дорогу, отдельные её места сделал проходимыми и доставил тракторы за 12 часов. Этим тов. Дьячков опроверг утверждения о невозможности доставлять тракторы в тундровых условиях, окончательно решил задачу строительства лётного поля до наступления заморозков.

С прекращением доставки в порт бензина катерами тов. Дьячков организовал доставку бензина на карбасах, принимая личное участие в этом деле. С вводом в действие нартового пути тов. Дьячков честно работает по доставке в порт бензина на собаках”¹¹.

5 сентября 1942 г. ВПП в Марково была готова для зимней эксплуатации, и уже через два дня на ней приземлился первый самолёт - ПС-84. Впереди была большая работа по укладке на ВПП Марковского аэродрома металлической сетки, что дало возможность принимать там самолёты круглогодично.

К 25 сентября была построена временная взлётная полоса в Уэлькале, и бюро Чукотского окружкома ВКП(б), заслушав сообщение И.П. Мазурука, приняло постановление о том, что “Особая воздушная линия правительством принята и пущена в действие”.

В это время укладка покрытия на основной ВПП в Уэлькале только начиналась и была закончена в феврале 1943 г.

Для аэродрома Сеймчан была выбрана площадка на берегу реки Сеймчан вблизи впадения её в Колыму с таким расчётом, чтобы можно было завозить часть грузов летом водным путём. Кроме этого, между Сеймчаном и Магаданом имелась автогужевая дорога. Начальником этого строительства был М.В. Самохвалов. Сложные геологические условия и вечная мерзлота потребовали при строительстве грунтово-гравийной взлётно-посадочной полосы (ВПП) огромных трудовых затрат. Было снято и вывезено 37,5 тыс. куб. м торфа, после чего строители выполнили ещё 44,2 тыс. куб. м земляных работ. Узнаем ли мы когда-нибудь, сколько десятков, а может, и сотен человеческих жизней поглотила эта стройка?

Аэропорт Сеймчан был принят в эксплуатацию в июне 1942 г.

Работы по строительству и обустройству трассы велись в напряжённом, как тогда говорили, ударном темпе. К примеру, корчёвку кустарника под будущий аэродром в районе Оймякона начали в августе 1942 г., а уже в конце сентября здесь приземлился четырёхмоторный транспортный самолёт Г-2.

Активной рабочей силой на всех участках строительства были женщины. Многие из них овладевали сугубо мужскими профессиями. В Киренске бригаду плотников, состоявшую целиком из женщин, возглавляла Е.И. Горнакова. Строительством аэропорта Марково руководила инженер А.М. Колесова. Активно работала в Управлении строительства трассы инженер Аэропроекта А.М. Сэт¹².

Таким образом, к июню 1942 г. сооружение главных аэродромов трассы в основном закончилось. В.С. Молоков, по итогам инспекционной проверки, представил подробную докладную записку в Совнарком и лично И.В. Сталину о техническом состоянии и материальной базе аэродромов трассы.

В июле по трассе выполнил полёт на американском бомбардировщике Б-25 известный лётчик-испытатель Герой Советского Союза В.К. Коккинаки. Он доставил в Москву американскую правительственную комиссию для согласования вопросов по началу перегонки самолётов, а также попутно проверил и подтвердил пригодность аэродромов трассы для приёма на них больших партий бомбардировщиков, истребителей и транспортных самолётов.

20 июля Государственный Комитет Обороны принял постановление № 2070с о возможном начале перегонки американских самолётов. Два дня спустя на трассу вылетела комиссия ГУ ГВФ по обследованию и приёму аэродромов. Возглавлял комиссию инженер-капитан А.В. Яновский. По возвращению в Москву комиссия доложила, что на трассе, кроме ранее действовавших аэродромов в Красноярске и Якутске, введены базовые - в Киренске, Сеймчане и Уэлькале, промежуточные и запасные



В таких домиках жил в Уэлькале личный состав 2-го ПАП

- в Алдане, Олёкминске, Оймяконе, Берелёхе и Марково, продолжали строиться аэродромы с грунтовыми ВПП в Бодайбо, Витиме, Усть-Мае, Хандыге, Зырянке и Анадыре.

1 октября 1942 г. управление Особой воздушной линии было преобразовано в Управление строительства Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии.

Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль была официально введена в эксплуатацию 30 января 1943 г. приказом начальника ГУ ГВФ. Этим же документом “среди специалистов, вложивших много труда и энергии в строительство трассы”, отмечались М.В. Самохвалов — начальник строительства аэропорта Сеймчан, К.И. Новиков — заместитель начальника строительства по связи, П.Ф. Фалунин — старший инженер радиомонта-

жа, Б.С. Иванов – главный инженер Управления строительства, В.И. Попов – заместитель начальника строительства аэропорта Сеймчан по политчасти, С.Л. Окунь – старший инженер Управления строительства трассы, К.С. Ефимов – начальник Якутской авиагруппы ГВФ¹³.

О строительстве аэродрома Омолон. После завершения работ по строительству аэродрома в Оймяконе начальник этого строительства Я.И. Бондаренко постановлением ГКО от 12 июня 1943 г. получил новое назначение: срочно изыскать подходящее место и построить аэродром в необитаемом районе Колымы, на реке Омолон. Вместе с первой группой рабочих он привёз на летающей лодке “Морской Дуглас” на озеро Щербаково 5 августа. В течение трёх дней они подготовили пятикилометровую просеку по непроходимой тайге и марям от озера Щербаково до реки Омолон. Располагая лишь 160-ю рабочими, контингент которых состоял из бывших заключённых (в первое время были случаи отказа от работы), Бондаренко сумел в короткий срок организовать строительство грунтовой взлётно-посадочной полосы. Одновременно построили жилые бараки, пекарню, баню и дезинфекционную камеру, создали сносные условия для жизни рабочим. При отсутствии транспорта, испытывая затруднения с питанием, табаком и обувью, приходилось переносить буквально на себе тяжёлые грузы и продовольствие с озера Щербаково, куда всё это доставлялось на гидросамолётах, до места строительства. В особо безвыходных случаях продовольствие сбрасывалось с самолётов.

Только 1 сентября в район строительства прибыл по Омолону пароход “Память 2-го августа” (капитан Шелест, начальник экспедиции Аневич). До этого ни одно судно не поднималось по этой реке. Пароход прибуksировал баржу с продовольствием и горючим, трактор СТЗ-НАТИ. Кузницы и металла на строительстве не было. Поэтому инженер-капитан Альба мобилизовал команду судна на изготовление, по его проектам, поковок к гладилке, деревянному катку и тракторным саням. Эти приспособления уже через три дня применялись на аэродроме.

Несмотря на малую воду в Омолоне, пароход сумел вторым рейсом доставить девять лошадей и часть груза, ранее оставленного на 167 км ниже по течению. Плавание по реке с очень сильным течением, изобилующей перекатами, было сопряжено с большими трудностями. Пароход не раз садился на мель, но команда, зная, что от этого рейса зависит успех стройки, завезла нужный груз к месту назначения.

Работы на взлётно-посадочной полосе начались 12 августа, а уже 8 сентября был подготовлен её участок к приёму самолётов. Обстановка аэродрома знаками проводилась под руководством инженера Альбы, он же дал заключение о пригодности лётного поля к приёму самолётов.

Первый С-47 посадил на аэродроме Омолон 11 сентября экипаж П.И. Маслякова. На борту находился начальник трассы генерал-майор И.С. Семёнов. Последующие посадки самолётов также прошли успешно. Лётчики оценили состояние полосы как хорошее.

Во всех работах значительную помощь начальнику строительства оказывали инженер-капитан А.М. Альба и техник Б.И. Сургучёв. Проект вертикальной планировки аэродрома предельно быстро выполнил инженер отдела строительства трассы Арнольд. Так, на наиболее тяжёлом участке трассы в сжатые сроки была введена в строй первая очередь аэродрома Омолон. Его строительство продолжалось.

Вслед за Омолоном в ноябре 1943 г. вступили в строй запасные аэродромы Нижнеилимск в Иркутской области, Витим и Тёплый Ключ (Хандыга) в Якутии, Анадырь на Чукотке. Их ввод значительно повысил безопасность полётов на трассе. Исходя из опыта полётов в первую зиму, была освоена авиатрасса в обход Якутска по более тёплому маршруту: Уэлькаль - Магадан - Киренск.



Укладка металлической сетки на ВПП в Марково

Строительство аэродромов перегоночной трассы продолжалось вплоть до её закрытия. В Марково взлётно-посадочную полосу покрыли секционными металлическими гофрированными листами, которые изготовлялись в США для полевых аэродромов. К концу 1944 г. были введены аэродромы Танюер и Чаплино на Чукотке. В порядке подготовки к войне с Японией развернулось строительство 1560-километровой воздушной линии из Якутска на Дальний Восток: существенной реконструкции подвергся аэродром в Алдане, строился аэродром в Учуре и Токко на юге Якутии, в Экимчане. Была введена воздушная трасса Анадырь - Танюер - Магадан - Хабаровск, протяжённостью 3500 км.

Строительство аэродрома в Киренске. И.И. Горюшин в 1944 г., после окончания школы ФЗО, работал на Красноярском авиазаводе, а с середины мая 1945-го — строил аэродром в Киренске. Восстановим, “как это было”, по письмам Ивана Ивановича ко мне.



Заготовка гравия

Лётная полоса Киренского аэродрома находилась в 100 — 150 м от Лены, между деревнями Болохня и Хабарово, на правом берегу реки. Грунтовый аэродром, не засыпанный даже гравием, в дождь раскисал. Предстояло заасфальтировать полосу длиной, наверно, 1000 м и шириной 60, рулёжные дорожки и якорные стоянки.

Самолёты принимали на одну половину полосы, а вторую начали засыпать гравием, который брали на берегу Лены и Киренги. Техника — тракторы, мотокатки, бульдозеры, автогрейдеры, самосвалы и бортовые автомашины, роторные снегоочистители — вся американская, и доставляли её сюда преимущественно на самолётах в разобранном виде, кроме кузовов самосвалов. Они шли с опозданием на баржах по Лене. Поэтому строители делали самодельные кузова: на кузовной площадке устанавливали деревянную, обшитую железными листами, платформу с открывающимися бортами.

В июне начали подходить по реке карбасы с битумом в бочках. Этим же путём был доставлен автогудронатор. Всё это отгружалось из Осетрово.

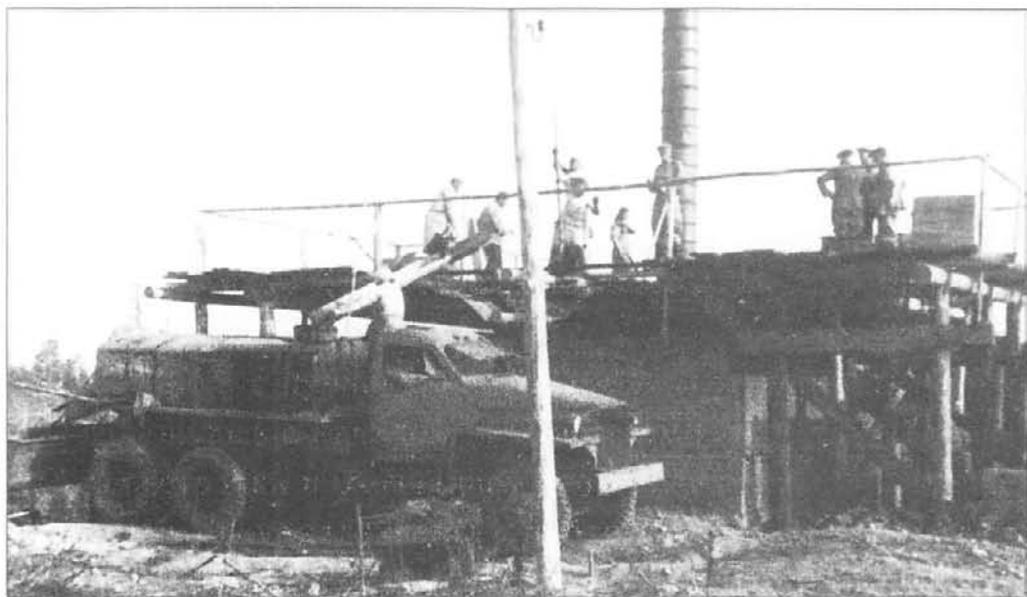
Работали в две смены.

Чтобы извлечь битум из бочки, одно дно вырубали и ставили бочку на эстакаду вверх дном, на попа. От собственного веса и солнечного тепла битум медленно вытекал. Смастерили с листовой стали печь, поставили на неё большую цистерну и начали готовить первый раствор.



Готовится подушка взлётно-посадочной полосы

Сложностей было много. До этого раствор нефтебитума такой текучести никто из строителей не варил, да ещё в таких примитивных котлах. Сваришь жидкий — не будет связи, не схватится с гравием, а если густой — не пройдёт через отверстие в гудронаторе и насос не прокачает. Пробовали, колдовали на маленьком участке-полигоне аэродрома. Наконец, получилось. Руководители остались довольны работой строителей.



Подготовка жидкого гудрона для заливки ВПП

Лес заготавливали в 15 км от аэродрома, в местности, которая называлась Польским хребтом. Дороги туда не было, только просека и очень крутой подъём. До половины горы машины с горем пополам доходили сами, а дальше, на лесосеку, их тащил трактор. Спуск гружёных машин был небезопасен: два “Студебеккера” там разбились.

Всё, что приходило по реке, разгружалось после основной работы. Бензин в бочках сначала вытаскивали из барж верёвками по трапу, потом сливали в цистерны. Была своеобразной и плата за этот труд: чайник спирта на бригаду, а стоил тогда спирт на рынке немало - 1000 рублей за литр.



Гидроирование ВПП

Самолёты принимали, в основном, днём, и очень редко ночью, потому что не было освещения на полосе. Вернее, ночной старт был, но примитивный: по обочинам полосы стояли разрезанные бочки, заполненные мазутом и ветошью. Её поджигали при необходимости осветить или обозначить полосу ночью.

Самолёты прилетали обычно группами из 10 – 20 машин: “Кингкобры”, А-20 и Б-25. Обслужить их было непросто: к примеру, бензозаправщик в аэропорту был только один ЗИС-5, потом, месяц-два спустя, получили большой американский заправщик. В сентябре 1945 г. пролёт самолётов, поставляемых по ленд-лизу, прекратился.

В июле, когда уже начали заливать полосу покрытием, в Киренск прилетел Марк Иванович Шевелёв – генерал лет сорока. За то время, что он провёл на аэродроме, никто ни разу не видел его сердитым, хотя на стройке всегда есть много причин, чтобы быть недовольным.

Шевелёв представил нового начальника стройки И. А. Добрыниченко: невысокого, плотного телосложения с суровым лицом. Строители Киренского аэродрома встретили Иллариона Андреевича доброжелательно.



*Начальник перегоночной трассы Красноярск — Уэлькаль
генерал-лейтенант М.И. Шевелёв (крайний слева) на строящемся аэродроме*

Большинство из них работало под его руководством на Чукотке — строили полосы в Чаплино, Марково и Уэлькале; знали его, как требовательного, но справедливого начальника.

В конце июля залили половину полосы, начали работать на другой. Вскоре узнали, что началась война с Японией. А тут зарядили дожди, укладка асфальта почти прекратилась. Сейчас так не делают, а тогда заливали гравийную подушку жидким битумом под давлением. Чтобы просушить гравийную основу на 20 см, сварили из толстой листовой стали большое подобие утюга, заполняли его древесным углём, разогревали и таскали трактором туда-сюда. Но сохла подушка очень медленно.

Закончилась война с Японией. В сентябре прилетел в Киренск Шевелёв, поздравил с Победой и прямо на лётном поле вручил строителям аэродрома Знамя. Потом Марк Иванович пришёл в мастерские, собрал всех и сказал, что работы по заливке полосы в Киренске приостанавливаются до лета будущего года, а людей, человек десять, просит к себе, в Якутск, тамошний начальник строительства аэродрома, где надо смонтировать вентиляцию и отопление в новом ангаре...

Строительство аэродрома в Киренске закончилось только в июле 1946 г.¹⁴, а уже в середине августа стройучасток был отправлен на сооружение аэродрома в Симферополе.

После окончания перегонок самолётов Управление воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль ещё продолжало строить аэродромы на террито-



*На строительстве ангара в Якутском аэропорту.
Весна 1945 г.*



*На привокзальной площади.
Аэропорт Якутск, лето 1945 г.*

рии Якутии. В мае - июне 1945 г. под руководством инженера Н.И. Жмаева начались проектно-изыскательские и земляные работы по аэропорту Сангар, а в сентябре бригада А.И. Круглова приступила к строительству аэропорта Усть-Мая.

Когда в конце июля 1946 г. в Якутском аэропорту закончили битумирование ВПП и привокзальной площади, а также возведение кислородной станции, стройучасток № 1 УВТКУ, выполнивший эту работу, отправился в Москву на строительство аэро-



Пожарное депо в Якутском аэропорту



Новый аэровокзал в Якутске. Лето 1945 г.



Вручение Красного знамени бригаде строителей аэродрома в Токко. Май 1945 г.

порта Внуково. Такое же предписание получили строители аэропорта Танюер.

На этом закончилась деятельность Управления воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль по строительству взлётно-посадочных полос и аэродромных сооружений в Восточной Сибири.

¹ Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой. — М.: Мысль, 1991. — С. 48.

² Цит. по: Ярославцев В.А. Небо без границ // Небо без границ. Очерки, воспоминания. - Красноярск: КОА "Русская энциклопедия", 1995. - С. 197, 198.

³ Кычкин И.С. 35 лет над полюсом холода // Северная трасса. — 1971. — 2 октября.

⁴ Об этих перелётах подробнее: Негенбля И.Е. Над безграничной Арктикой. - Якутск: Якутский край, 1997. - С. 197 - 210.

⁵ Молоков В.С. Родное небо. — 2-е изд. — М.: Воениздат, 1987. — С. 99, 100.

⁶ Зуев И.П. Вспоминаю прожитые годы // Авиаторы Якутии в годы войны. — М.: Воениздат, 1995. — С. 198 — 200.

⁷ Ярославцев В.А. Направление трассы // Красноярские профсоюзы. - 1995, 23-29 июня.

⁸ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923 — 1945). — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. — С. 205 — 207.

⁹ Соин Н., Черепанов С. Мы приближали этот день. - Рязань: Новое время. 1995. - С. 83, 84.

¹⁰ Алтунин Е.В. Крылья Севера. Из истории гражданской авиации Северо-Востока СССР. - Магадан: Кн. изд-во, 1976. - С.123, 124.

¹¹ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923 — 1945). — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. — С. 213.

¹² Гражданская авиация СССР. 1917 - 1967. - М.: Транспорт, 1967. - С. 176.

¹³ Гражданская авиация СССР. 1917 — 1967. — М.: Транспорт, 1967. — С. 177.

¹⁴ Гарюшин И.И. Строим аэродром в Киренске // Трасса мужества и дружбы: Сборник. — Якутск: Нац. кн. изд-во РС(Я), 1992. — С. 196 — 201.

Глава III

СВЯЗАВШИЕ ЗЕМЛЮ С НЕБОМ

Одновременно с реконструкцией и строительством аэродромов велось оснащение их надёжными средствами самолётовождения, готовились кадры связистов и радиоспециалистов. Этот сложный участок работы возглавлял заместитель начальника строительства по связи К.И. Новиков.

Уже 20 августа 1941 г., по распоряжению заместителя начальника ГУ ГВФ М.В. Картушева, для разработки проекта оснащения средствами связи и радионавигации трассы Красноярск - Уэлькаль была создана группа, в которую вошли А.И. Петров, В.И. Чечёткин и М.Д. Сидоркин. Исключительно оперативно, к 1 сентября, они завершили проектирование опорных пунктов, разработали план организации работ и ведомости комплектровки оборудованием, материалами и снаряжением экспедиций.

Комплектовку объектов оборудованием, материалами и документацией вела контора "Электрорадиомонтаж" ГУ ГВФ под непосредственным руководством К.И. Новикова. Он же возглавил коллектив монтажников, который состоял из наиболее квалифицированных специалистов "Электрорадиомонтажа". Первые группы монтажников выехали из Москвы 24 сентября.

Доставка бригад и оборудования на южные объекты воздушной линии производилась специально выделенными для этой цели в Красноярске самолётами Ли-2 и П-7 (командиры экипажей - П.Т. Комаров, П.Ф. Линов и Фомичёв) и была, в основном, закончена 25 октября. В труднодоступные районы Чукотки и Колымы группы монтажников добирались всевозможными видами транспорта. Например, Анадырская группа, в которую входили В.И. Чечёткин (начальник), К.А. Шенков, Л.В. Корнаев и А.В. Мальцев, 1 ноября была переброшена самолётом Ли-2 (командир корабля В.К. Замула, второй пилот А.Я. Овечкин, бортмеханики Петрушенко и С.П. Мильруд, бортрадист А.К. Чечелев) Дальневосточного управления ГВФ из Ха-



В.И. Чечёткин. 90-е гг.

баровска на землю Гека (Анадырь). Далее они использовали морские катера, собачьи упряжки и самолёты У-2 Анадырского авиаотряда (командир Е.М. Конкин). Доставка бригад и оборудования на отдельные объекты продолжалась всю зиму.

В тяжёлых зимних условиях Крайнего Севера, при большом недостатке людских и материальных ресурсов, экспедиции “Электрорадиомонтажа” выполнили все работы, связанные со строительством и монтажом объектов связи и радионавигации в следующих пунктах воздушной трассы:

№ п/п	Наименование аэропортов или опорных пунктов	Построено и смонтировано	Основной состав бригады исполнителей
1.	Красноярск	Радиопеленгатор, радиостанция связи, приводная радиостанция	Н.Н. Денисов, А.А. Пичугин, А.К. Уваров, Г.Г. Зачесов, Т.Б. Баронов
2.	Киренск	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	А.А. Пичугин, К.Я. Чалов, М.А. Грико
3.	Витим	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	Б.А. Левинсон, В.П. Ершов
4.	Олёкминск	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	В.П. Ершов, М.С. Аноев, М.А. Грико, Г.Ф. Власов
5.	Якутск	Радиопеленгатор, радиостанция, кабель связи с городом, техническое здание	М.Д. Сидоркин, М.В. Пигорьев, Н.М. Сушкин, М.А. Грико, Б.А. Левинсон, Т.Т. Аладьев
6.	Хандыга	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	Т.Т. Аладьев, В.В. Сперанский, Б.И. Юдин
7.	Оймьякон	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	В.В. Сперанский, Н.И. Малков, В.М. Владимиров
8.	Берелёх	Радиостанция	Н.И. Малков
9.	Сеймчан	Радиопеленгатор, радиостанция	В.Т. Баронов, В.А. Корнеев, Г.А. Деген
10.	Зырянка	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	Т.Т. Аладьев, Н.Н. Самотехин, Л.В. Корнеев
11.	Верхнеколымск	Радиостанция, техническое здание	Г.А. Деген, К.Я. Чалов
12.	Алдан	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	М.А. Грико
13.	Марново	Радиопеленгатор, радиостанция, техническое здание	В.И. Чечёткин, Л.В. Корнеев, М.Ф. Алёшин, Б.Л. Катенко
14.	Усть-Белая	Радиостанция, техническое здание	В.И. Чечёткин, М.Ф. Алёшин
15.	Анадырь	Радиопеленгатор, приводная радиостанция, техническое здание	В.И. Чечёткин, К.А. Шеенков, Л.В. Корнеев, М.Ф. Алёшин, Б.А. Катенко
16.	Уэльналь	Радиостанция	К.А. Шеенков, Б.А. Катенко

В Иркутске в учебно-тренировочном отряде ВСУ ГВФ, при технической помощи работников местного аэропорта К.А. Мозеля, И.И. Агеенко и А.Д. Бялковского, в августе 1941 г. были организованы курсы радиопеленгаторщиков. В их учреждении, обеспечении и преподавательской деятельности приняли активное участие начальники пеленгаторных пунктов С.И. Подымахин и С. Панков, прибывшие из Белостока, после его оккупации немцами. Возглавил это дело требовательный и педантичный И.П. Дюбург. Программа курсов была насыщена до предела: теоретические занятия в трёх группах, по 15 - 20 человек в каждой, по 12 часов в день.

Практические занятия проводились на Иркутском пеленгаторном пункте. Они, вспоминала бывший слушатель курсов Е.Ф. Вяткина, состояли в том, что нужно было возить на саночках за город приёмник и передатчик и там учиться пеленговать радиостанции. Случалось, бдительные горожане принимали слушателей за японских шпионов, ловили, как следует поддавали и доставляли, куда надо...

Уже в декабре 1941 г. состоялся выпуск первых 19 специалистов, к марту 1942-го обучили радиопеленгации ещё 31 человек. Большая часть "мартовских" молодых специалистов вылетела из Иркутска на трассу на четырёхмоторном транспортном самолёте Г-2 (гражданский вариант бомбардировщика ТБ-3).

С ними приключилась такая история. Дважды пытался командир самолёта Д.С. Кудин преодолеть на Г-2 Верхоянский хребет и вынужден был возвращаться в Якутск из-за непогоды. Наконец третья попытка преодолеть Верхоянский хребет удалась, но заблудились, и совершили вынужденную посадку в 100 км от Зырянки на озеро, покрытое метровым снегом.

О предполагаемом месте посадки сообщили по радио в Сеймчан, но, как потом оказалось, ошиблись. Только через два дня их разыскали. Были трудности с очисткой взлётной полосы, ведь самолёт Г-2 имел колёсное шасси. Долго вручную, с помощью амортизатора запускали четыре двигателя. Наконец взлетели.

Это происшествие лишней раз доказывало необходимость на трассе пеленгаторов - для повышения безопасности полётов. Будь они в то время в Оймяконе или Сеймчане, вынужденной посадки избежали бы.

Всего Иркутский учебно-тренировочный авиаотряд подготовил около 300 радиопеленгаторщиков. Их окончательное практическое обучение осуществлялось затем непосредственно на объектах трассы, где устанавливалось связное оборудование.

Готовили на курсах при Иркутском учебно-тренировочном отряде и других специалистов. Уже в конце ноября 1942 г. в дивизию прибыло пополнение бортрадистов, окончивших эти курсы. Они были хорошо подготовлены по радиосвязи, знали международный код, принимали на слух



Н.А. Овсиенко

и передавали на ключе более 100 знаков смешанного текста в минуту, имели достаточный опыт по пеленгации. Они передавали свой опыт работы по связи стрелкам-радистам, прибывшим из фронтовых частей ВВС и имевшим более скромную профессиональную подготовку¹.

Изысканиями, а в дальнейшем размещением и монтажом отечественного, позже американского радиооборудования занимались бригады специального радиомонтажного подразделения "Аэросвязьстрой".

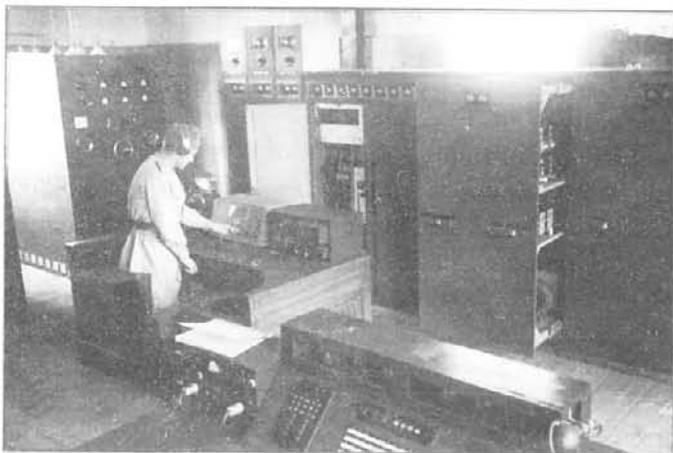
ОВСИЕНКО Николай Андреевич (1915 - 1992). Уроженец Донецкой области (Украина). В 1939 г. окончил Ленинградский институт ГВФ и до начала войны работал инженером по радио ВСУ ГВФ.

В годы войны работал на перегоночной трассе Аляска - Сибирь, после её закрытия - начальником отдела связи Якутского управления ГВФ, затем много лет готовил кадры для Аэрофлота: в Арзамасской школе радистов, Криворожском авиаучилище спецслужб, Рижском лётно-техническом училище. До 1987 г. - начальник тренажёрного центра Академии гражданской авиации.

Награждён двумя орденами Трудового Красного Знамени, двумя - Отечественной войны 2-й степени, орденом Красной Звезды, медалями. Почётный радист СССР.

По воспоминаниям Н.А. Овсиенко, одного из руководителей службы связи и радионавигации трассы, была выработана следующая система организации радиообеспечения полётов на трассе:

"В аэропортах и на аэродромах, в первую очередь тех, где намечалось размещать перегоночные авиаполки, были установлены командные радиостанции для связи с самолётами на подходе к аэродрому. На основных и запасных аэродромах в специально выстроенных типовых деревянных зданиях временно размещались коротко-



Операционный зал передающего радиоцентра в г. Якутске. 1944 г.

волновые радиопеленгаторы ПКВ (СПП) и приводные радиостанции ПАР. В аэропортах трассы Уэлькаль, Сеймчан, Оймякон, Якутск и Киренск строились или доукомплектовывались приёмо-передающие центры.

В некоторых центрах наряду с отечественными 500-ваттными радиопередатчиками РАФ ("Волга") и 800-ваттными МРК-0,8 устанавливались трёхкиловаттные передатчики из США фирмы "Вилкокс". Установка ориентированных ромбических антенн, высокоэффективного передающего и приёмного радиооборудования позволила уверенно осуществлять радиосвязь между аэропортами, а также с аэродромами в Номе и Фэрбенксе. Оперативная телефонная связь внутри базовых аэропортов обеспечивалась установленными в них телефонными коммутаторами.

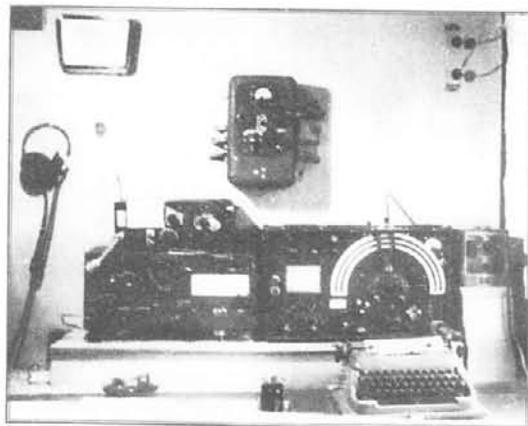
Наиболее крупная радиотехническая база имела в Якутске. По решению правительства перегоночной трассе были переданы приёмный (в Магане) и передающий (в Гимеине²) центры Главсевморпути, которые уже тогда располагали мощным радиооборудованием.

Дополнительная установка в Гимеине десятикиловаттного американского радиопередатчика, а также новейшего дублированного приёмного устройства (также полученного из США) в Магане позволила наладить прямую связь Якутска с Москвой, Тикси, Красноярском, Иркутском, Сеймчаном и Фэрбенксом.

В промежуточных аэропортах Марково, Берелёхе, Хандыге и Олёкминске на приёмо-передающих пунктах устанавливалось связанное радиооборудование, которое позволяло поддерживать постоянную радиосвязь не только с соседними аэродромами, но и с ближайшими базовыми аэропортами для передачи сообщений о прилёте, вылете и пролёте самолётов, информации о погоде и других служебных сообщений.

На запасных аэродромах в Анадыре, Танюере, Омолоне, Усть-Мае, Зырянке, Крестах Колымских, Алдане и Нижнеилимске имелись связанные радиостанции, а в Витиме, Зырянке и Нижнеилимске - также радиопеленгаторы.

АЛСИБу в оперативном отношении были подчинены некоторые объекты связи Якутской авиагруппы ГВФ (в Сангаре, Жиганске и других), на которых связисты трассы установили дополнительные радиосредства, что обеспечивало повышение безопас-



Радиостанция ПАРКС-008, работавшая в аэропортах перегоночной трассы

ности полётов как по трассе, так и в направлении Тикси, откуда для нужд трассы по Лене поступали многочисленные грузы”³.

Другой такой разветвлённой и мощной системы радиосвязного и навигационного обеспечения полётов тогда в Советском Союзе не было. Это подтверждали не только наши экипажи и инспекционные полёты руководства ГВФ, но и авиационные специалисты США, участники многочисленных комиссий и делегаций.

Достаточная мощность самолётных связных радиостанций и наличие 15 наземных радиостанций воздушного канала давали полную возможность самолёту в любой точке маршрута поддерживать устойчивую двухстороннюю радиосвязь с землёй, а наземным радиостанциям непрерывно следить за полётами самолётов.

В начале организации перегонки самолётов на трассе Красноярск - Уэлькаль почти единственным методом самолётовождения с использованием радионавигационных средств служили пеленгаторные пункты. Большинство пеленгаторщиков отлично справлялись со своей задачей, вложили максимум знаний и труда в обеспечение безаварийной и интенсивной перегонки самолётов. Не раз в приказах по трассе поощрялись пеленгаторщики Калинин, Костюков, Лунёв, Малых, Пастухова, Тютюнник, Шилкина и другие⁴.

Шёл 1942 г. На всех участках воздушной линии велось строительство объектов связи и жилых помещений для обслуживающего персонала. Бездорожье, зимой - морозы, летом - тучи комаров и мошкар, лесные пожары... Тем не менее, темпы строительных и монтажных работ были высокими. Жёсткие правительственные сроки, повышенное чувство ответственности за порученное дело - всё это заставляло каждого связиста и строителя работать с полной отдачей.

Аэродромы, наземные сооружения в базовых аэропортах, кроме Уэлькаля, были готовы уже к октябрю 1942 г. На ещё не законченные монтажом радиообъекты начали прибывать радисты, пеленгаторщики и радиотехники. Они сразу же активно включались в работу по строительству объектов связи, участвовали в монтаже радиооборудования, его настройке, испытаниях при сдаче в эксплуатацию. Это способствовало быстрому освоению ими новой техники, позволяло осуществлять в дальнейшем взаимозаменяемость в работе.

Первым радиоспециалистом, прибывшим в Оймякон в марте 1942 г. (летел на том Г-2, что совершил вынужденную посадку в районе Зырянки), был выпускник пеленгаторных курсов при Иркутском УТО Л.М. Ардашев, а вскоре туда прилетела его сокурсница и будущая жена М.С. Колесникова. Нелегко было им, южанам, привыкать к оймяконским морозам, к бытовой неустроенности.

Радиостанция, на которой они поначалу работали, была смонтирована в районе Оймякона и пока обеспечивала пролетающие борты только

сводками погоды. Месяц спустя, когда завершили монтаж пеленгатора (в этом Ардашев принимал самое активное участие), молодожёны для работы на нём переехали в аэропорт. Собственно, аэропорта ещё не было, заканчивалось строительство полосы, служебных и жилых зданий. Жили вместе с монтажниками на первом этаже домика пеленгатора, где был установлен двигатель для зарядки аккумуляторов. Через короткое время недалеко от пеленгатора отстроили дом агрегатной радиостанции, с отдельной комнатой для Ардашевых.

Пеленгатор располагался вдалеке от аэропорта, и молодожёны жили на полном самообеспечении: сами заготавливали в тайге дрова для своего жилья и пеленгатора, летом за водой ходили на речку, а зимой топили снег. Когда начали работать на пеленгаторе, то совмещали должности и радиотехника, и метеоролога, и моториста. Впрочем, такого понятия, как “совмещение должностей”, тогда и не существовало.

“Когда ударили сильные морозы, - вспоминал Ардашев, - придёшь утром на пеленгатор и видишь: вся аппаратура покрыта инеем. Пока растопишь печь и всё отойдёт, зовут самолёты, просят пеленг, другую информацию.

Так мы работали вдвоём месяцев девять.

Затем прибыла воинская часть, которой командовал майор Смертин, а начальником связи был капитан Рябчиков. Приехало пополнение: мотористы, радиотехники, и нам, конечно, стало чуть легче работать.

И всё же здорово уставали. Бывало, сидишь в наушниках, слушаешь работу самолётов с другими пеленгаторами и как будто спишь, но стоит в эфире зазвучать позывному Оймякона - РБГЖ, сразу же дрём как рукой снимает, отвечаешь на запрос бортрадиста.

Одна из трудностей заключалась и в том, что бортрадистов в войну готовили быстро, и многие из них работали на ключе плохо: так что зачастую и не поймёшь, что он просит. Вот и даёшь ему наугад всё: погоду Оймякона, Якутска и по трассе, ну и, непременно, пеленг.

Но были среди них специалисты высокого класса. Таким мне запомнился Толя Новик. Он летал, как правило, в экипажах, выполнявших на С-47 самые ответственные задания”.

Рассказ Ардашева дополняет Е.Ф. Вяткина, тоже работавшая на “полюсе холода” пеленгаторщиком:

“Зимой длинные ночи и ужасные морозы, а летом солнце почти не заходит - знойный, неподвижный воздух и злющие, как пчёлы, комары, от которых нет покоя ни днём, ни ночью. Из-за них в летнюю жару всё тело должно было быть закрыто: лыжным костюмом и накомарником. Обливаешься потом, и ничего не поделаешь - надо терпеть.

А о зиме и говорить нечего. Спишь час-полтора, соскочишь от холода, разожжёшь "буржуйку", забьёшь её заготовленными с вечера чурочками, и только когда они разгорятся как следует, снова засыпаешь на короткое время. И так всю ночь, и так всю зиму.

Недалеко от аэропорта находились мужские лагеря заключённых. Иногда я видела этих глубоко несчастных людей - полураздетых, грязных, оборванных, шедших под конвоем. Близко к лагерникам не подпускали, и разговаривать с ними не разрешалось.

Однажды вели их мимо нашей столовой. В это время кто-то из рабочих кухни выносил в вёдрах помои и остатки пищи. Я видела, как заключённые набросились на эти отходы, и началась жуткая свалка. Они жадно хватили остатки пищи, кто что сможет, и ели. С трудом их увели. Долго думала: как можно довести людей до такого состояния?"⁵.

Отдел связи и радионавигации трассы вначале приютил у себя аналогичный отдел Якутской авиагруппы ГВФ. Начальник этого отдела А. Коваленко в первое время помогал коллегам расходными материалами и запчастями, пока они сами не окрепли и не стали оказывать помощь связистам Якутии. Позже отделу связи трассы передали здание и оборудование радиобюро, находившееся напротив городского кинотеатра на главной улице Якутска - Октябрьской (ныне проспект Ленина).

На перегоночной трассе стали работать радиоспециалисты Главсевморпути в Якутске и Якутского областного управления связи М.Ф. Мишнин, В.И. Китновский, В.В. Соболев и другие. Они внесли неоценимый вклад в подготовку кадров связистов, а в дальнейшем и сами работали по обеспечению бесперебойной радиосвязи на перегоночной трассе.

Благодаря знаниям и опыту Мишнина и Китновского, безотказно заработал опорный пункт всей связи трассы - радиобюро, имевшее кабельную связь с Маганом и Гимеином. Прямая радиосвязь Якутска с Москвой, Красноярском, Иркутском и по всей трассе на Восток, вплоть до Фэрбенкса, была обеспечена чёткой работой коллектива связистов, которыми они руководили. Инженерный талант В.В. Соболева особенно проявился в процессе размещения, монтажа и эксплуатационных испытаний десятикиловаттного американского радиопередатчика. Его установка позволила передающему центру в Гимеине стать самым мощным в системе связи Аэрофлота тех лет.

Когда в октябре 1942 г. трасса была передана из Аэрофлота в ВВС, начальником связи перегоночной дивизии назначили майора А. Тураева. При очередной реорганизации в июне 1943-го был создан отдел связи и радионавигации УВТКУ, начальником которого стал подполковник Н. Марков, а его заместителем - главным инженером Н.А. Овсиенко. Вместе с Марковым на трассу прибыла большая группа офицеров-связистов, ко-

которые были направлены руководителями связи в базовые аэропорты. В остальных аэропортах начальниками служб связи и радионавигации оставались в качестве вольнонаёмных сотрудников бывшие работники Аэрофлота. В отделе связи работали выпускники Ленинградской военной академии связи А. Белов, А. Овруцкий и В. Богданов, имевшие хорошую теоретическую подготовку. Практического опыта работы они набирались у гражданских инженеров С. Сапрыкина, А. Тимошенко, К. Стрельченко, В. Соболева, Е. Гинзбурга, Н. Макарова, которые были не только специалистами высокой квалификации, но и рационализаторами, новаторами.

Тем временем интенсивность полётов на трассе возрастала. Отработанная система связного и радионавигационного обеспечения полётов, продуманная сеть метеостанций по трассе дали возможность организовать полёты не только днём, но и ночью, в сложных метеоусловиях.

Одновременно с обеспечением перегонки продолжалось строительство и оснащение объектов связи в Чаплино, бухте Лаврентия, Учуре и на других аэродромах. Дооборудовались объекты в Танюрере, Омолоне, Сангаре и Нижнеилимске. В 1944 г. в системе связи и радионавигации перегоночной трассы работало 25 передатчиков, 5 приёмных радиоцентров, 11 радиопеленгаторов.

В систему связи с самолётами и аэропортами перегоночной трассы были включены приёмная и передающая радиостанции Якутского управления связи. Работавший там в годы войны техником М.И. Коновалов вспоминает:

“Станции стали двойного подчинения: продолжали выполнять гражданские функции и обслуживали перегоночную трассу. Важным направлением нашей деятельности был приём метеосводок погоды на трассе и, особенно, в промежуточных аэропортах. Другое направление связи - передача информации в аэропорты и на самолёты - поддерживала передающая станция радиоцентра. В качестве дальнего привода использовался вещательный передатчик РВ-62, который находился в черте города. Его 125-метровые деревянные мачты, увенчанные красными сигнальными огнями, были видны из любой точки города. Надёжную и безостановочную работу РВ-62 обеспечивал инженер



М.И. Коновалов. 1942 г.

К.И. Нечаев — мастер своего дела, требовательный к себе и подчинённым. В сеансы трансляции программ радиовещания на передатчик подавались опознавательные сигналы (позывные).

Когда же привод был необходим вне сетки вещания, РВ-62 включался и модулировался музыкой с наложением позывных "ЯК". Е.Г. Архипова, дежурный техник передающей станции, рассказывала, что проигрыватель с набором пластинок стоял вблизи передатчика, и ей одной надо было расторопно менять пластинки, перестраивать другие связные передатчики, следить за подачей позывных, вести техническую документацию...

При большой нагрузке на передающие средства и их явной нехватке преимущество всегда отдавалось нуждам трассы. Мы её обеспечивали связью несколько месяцев, пока не был создан узел связи Якутской авиагруппы со своим радиобюро, передающей и приёмными станциями.

В августе 1943 года на базе радиоцентра Якутской авиагруппы ГВФ организовали радиоцентр перегоночной трассы. С этого времени за радиопредприятием Наркомсвязи остались только дальний привод РВ-62 и приём метеосводок.

Радиоцентр усиленно оснащался американской аппаратурой, которая была несравненно лучше отечественной. Радиопередатчики при меньших габаритах и весе излучали большую мощность, приёмники отличались высокой чувствительностью и избирательностью, обеспечивая высокую стабильность частоты. Время настройки и перенастройки американских приёмников и передатчиков было на порядок меньше наших".



Е.В. Корейша (в центре, сидит) с молодыми связистами г. Якутска. Конец 30-х гг.

Начальником радиобюро ГВФ - важного звена в системе связи перегоночной трассы - в 1942 г. назначили Е.В. Корейшу, высококвалифицированного специалиста. Он воевал на фронтах первой мировой и гражданской войн, затем закончил радиошколу во Владивостоке, получив редкую для того времени профессию. С 1920 г. Корейша связал свою

жизнь с Якутией: установил аппаратуру приёмной станции в Охотском Перевозе, строил радиостанцию в посёлке Незаметном (ныне город Алдан) и остался там работать техником. С 32-го он трудился в Якутске на радиоцентрах Наркомсвязи, позже - Главсевморпути.

Одним из руководителей связистов Якутии был в годы войны М.Ф. Мишнин. Профессию радиста он получил в далёком 1929 г. в Кронштадтской электроминной школе во время флотской службы. В молодости его жизнь была полна романтики, он прошёл суровое испытание Севером на полярных станциях Севморпути. Пожалуй, самая интересная работа пришлась на 1934 - 36 гг., когда Мишнина назначили начальником зимовки на станцию Маточкин Шар (Новая Земля).

В 1936 г. его командировали в Якутию, командировка несколько раз продлевалась, потом, казалось, застрял он здесь надолго, потом женился... и обосновался в северном крае на всю оставшуюся жизнь.

Как раз тогда в Якутске в районе Гимейна выстроили радиоцентр с мощными передатчиками и другими современными средствами связи. Он стал достопримечательностью столицы автономной республики, форпостом технического прогресса на северо-востоке страны. С ноября 1938 г. Мишнин работал начальником этого радиоцентра, который во время войны был передан в подчинение Якутской авиагруппе ГВФ, а затем - перегоночной трассе Красноярск - Уэлькаль. Тогда от чёткой работы радиоцентра во многом зависела ритмичность перелётов самолётов, поставляемых в Советский Союз по ленд-лизу.

Десятки бортовых радистов боевых и транспортных самолётов, ежедневно находясь в воздухе, связывались с "хозяйством Мишнина", получали через него информацию, без которой немислимо было безопасное движение воздушных судов на этой гигантской воздушной магистрали.

В 1943 г. коллектив передающей станции, обеспечивающей бесперебойную связь диспетчерской службы аэропорта Якутск с самолётами и другими аэропортами, возглавил В.В. Соболев. В это время, в связи с передачей станции в распоряжение перегоночной трассы, началось её пополнение поставляемой из США новой техникой, монтаж которой проводился без остановки работы оборудования. Усложняло переход на новую технику незнание английского языка, на котором велась вся техни-



М.Ф. Мишнин

ческая документация. Пришлось Василию Васильевичу вспоминать полученные в школе и техникуме азы английского языка, засесть за словари и учебники: импортную аппаратуру освоил в короткий срок, установил, не нарушая связи на трассе.



В.В. Соболев у радиопередатчика. 1945 г.

Рачительный хозяин и умелый наставник, опытный организатор и классный специалист, Соболев проработал на одном предприятии 35 лет, сочетая хозяйственную и инженерно-техническую деятельность с подготовкой кадров...

Связисты, как и другие специалисты, постоянно ощущали, что находятся они под "недремлющим оком органов". М.И. Коновалов вспоминал в связи с этим такое. Когда на перегоночной трассе разбивался самолёт, связисты об этом никаких сведений не получали, но догадывались, что случилось несчастье: при каждом таком происшествии начиналась проверка их работы сотрудниками органов госбезопасности. Они тщательно ревизовали оперативные журналы учёта связи, выверяли качество каналов, достоверность переданной

и принятой информации, состояние технических средств. Непременно следовал допрос, писались подробные объяснения. Учинялись придирчивые проверки и по доносам... Но "врагов народа" среди якутских связистов во время войны не было установлено ни разу.

Участие связистов в строительстве и монтаже объектов связи трассы, а затем чёткая работа по обеспечению полётов не остались незамеченными. Уже при первом награждении работников трассы в 1944 г. многие из них получили правительственные награды.

За несколько месяцев, предшествующих действиям наших войск против Квантунской армии Японии, по команде из Москвы связисты трассы в срочном порядке установили командные радиостанции в Алдане, Тынде, Тахтамыгде, Магдагачи и далее в направлении Хабаровска. По завершении этой работы группа специалистов под руководством Н.А. Овсененко вылетела в Мукден (Китай) для монтажа связного оборудования.



*Участники сборов начальников связи аэропортов ВТКУ.
В первом ряду, в центре, начальник отдела связи и
радионавигации подполковник Н.И. Марков, слева от него
главный инженер отдела капитан Н.А. Овсиенко.
Якутск, февраль-март 1945 г.*

После расформирования перегоночной трассы разветвлённая и налаженная инфраструктура связи и радионавигации была передана в управления связи и гражданской авиации регионов Восточной Сибири и Красноярского края. На её основе в дальнейшем развивались новые, более совершенные средства связи, а связисты-перегонщики на долгие годы составили золотой фонд специалистов отрасли.

¹ Архив Федеральной службы воздушного транспорта (ФСВТ) РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, л. 29.

² Гимешин - Государственный метеорологический институт.

³ Овсиенко Н.А. Связист на перегоночной трассе // Авиаторы Якутии в годы войны. - М.: Воениздат, 1995. - С. 171, 172.

⁴ Архив ФСВТ РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, л. 31.

⁵ Вяткина Е.Ф. Пеленги "полюса холода" // Трасса мужества и дружбы. - Якутск: Нац. кн. изд-во РС(Я), 1992. - С. 180, 181.

Глава IV

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАССЫ¹

В метеорологическом отношении будущая перегоночная трасса делилась на две неравные части. На меньшей её части, от Якутска до Красноярска, хоть и не в полной мере, но гидрометеослужба могла уже в 1941 г. начать, по ходу дела совершенствуясь, обслуживать трассу. Больше половины трассы располагалось восточнее Якутска - территория, малоосвещённая метеорологическими данными, климатические условия её не были изучены.

К началу войны уровень метеорологического обеспечения полётов на территории Якутии был довольно высоким для того времени и мало чем отличался от среднего по Сибири и Дальнему Востоку.

Большинство метеостанций Якутского управления гидрометеослужбы (ЯУГМС) относительно компактно располагалось в долине реки Лены и в центральной части республики. По состоянию на 1 июня 1941 г., на территории Якутии, кроме 27 станций управления ГМС, находились 21 метеостанция Дальстроя и 10 - Главного управления Севморпути.

До середины 1938 г. в Якутии не имелось ни одной прогностической авиационной метеорологической станции (гражданской) (АМСГ), но за три предвоенных года были открыты и находились в стадии становления авиаметеостанции в Якутске, Олёкминске, Витиме и Сангарах. Они испытывали нужду в опытных специалистах, не хватало метеорологического и радиотехнического оборудования. Методическая база прогнозирования погоды для авиации в Советском Союзе тогда только разрабатывалась, а применительно к Якутии её не было вовсе.

Осенью 1941 г., в связи со строительством воздушной линии Уэлькаль - Красноярск, на гидрометеослужбу была возложена большая и ответственная задача по её метеорологическому обеспечению. Предстояло за год-полтора организовать прогностические органы и открыть много метеостанций, в большинстве своём труднодоступных с собственными средствами радиосвязи.

¹ Глава написана совместно с инженером-синоптиком Ю.К. Антоновым. У него же хранятся, приведенные в этой главе, оригиналы воспоминаний сотрудников гидрометеослужбы.

В.М. Васильев, работавший в то время начальником отдела службы прогнозов ЯУГМС, вспоминал, что осенью 1941 г. начальник строительства КВТ Д.Е. Чусов не раз посещал управление ГМС для обсуждения возможности получения метеорологических материалов, крайне необходимых при строительстве аэродромов.

Первоначально метеобеспечение Красноярской воздушной трассы было возложено на Иркутское и Якутское управление ГМС, гидрометслужбы Дальстроя и Главсевморпути, а с февраля 1942 г. единым координирующим органом было назначено Иркутское управление ГМС, поскольку оно базировалось в одном городе с Управлением трассы. При проверке хода подготовки к открытию трассы, проведенной в июне 42-го комиссией во главе с В.С. Молоковым, было установлено, что Иркутское управление из-за оторванности от трассы и по некоторым другим причинам со своей работой не справлялось. А Якутское управление за это время открыло четыре метеостанции и приняло от Главсевморпути 7 станций. На основании сообщения комиссии начальник Главгидрометеослужбы Е.К. Фёдоров в июле 1942 г. издал приказ, по которому ответственность за организацию метеослужбы на трассе была возложена на Якутское управление ГМС.

Места, где предстояло открыть АМСГ, авиаторы определяли совместно с гидрометеослужбой. Размещение АМСГ и их работников в аэропортах брали на себя авиаторы, а подбор кадров, оснащение станций радиооборудованием и приборами входило в круг обязанностей управления гидрометеослужбы.

Наибольшим успехом в 1942 г. следует считать запуск 6 прогностических авиаметстанций в дополнение к имевшимся. На трассе работали прогностические АМСГ Уэлькаль (начальник АМСГ Г.Л. Еремеева), Марково (Н.Я. Филиппович), Сеймчан (В.М. Васильев), Оймякон (А.М. Ардельянов), Якутск (Ш.Э. Каплун), Олёкминск (Г.Н. Цыганов), Витим (Н.И. Миронова), Киренск (А.Е. Скворцов) и Красноярск (В.А. Завадская).

Для прогнозирования погоды надо было создавать сеть метеостанций около или вдоль трассы, чаще в необжитых местах. А это значит: необходимо построить дома, завезти людей и обеспечить их продовольствием, доставить приборы, радиостанции, ГСМ и другие расходные материалы.

Вообще-то, ещё в январе 1941 г. был принят план открытия труднодоступных станций, планировалось вводить по 2 - 3 станции в год. Но война заставила форсировать решение проблемы. Сеть таких станций, в Якутии их называли таёжными, пополнилась за годы войны значительно большим количеством, чем планировалось, и основная их часть пришлось на восточный участок КВТ.

Уже в 1941 г. на автомобильной дороге - Амуро-Якутской магистрали - открываются вдали от населённых пунктов метеостанции Добролёт,

Тегюльтя и Буяга, а в 1942-ом - труднодоступные метеостанции Западная и Восточная на строящейся автодороге Магадан - Якутск, в глухой тайге - Еропол. В результате к концу 1942 г. в ведении Якутского управления ГМС было уже 54 метеостанции, большая часть которых была предназначена для обслуживания КВТ. В первой половине 1944 г. было открыто ещё 10 метеостанций в труднопроходимой тайге, болотистой тундре и горной местности. Эту работу выполнили 12 экспедиций, в которые входило 130 человек.

Одновременно с открытием метеостанций приступили к организации самолётного зондирования атмосферы, шаропилотных наблюдений, сети радиозондирования и многого другого.

В напряжённых буднях военного времени ярко проявился организаторский талант начальника Якутского управления ГМС П.А. Урываева. Под его руководством коллектив с честью выполнил задачи, поставленные правительством страны. Он был строг, но справедлив. Вот как отзывалась о нём синоптик бюро погоды и АМСГ Якутск Г.А. Мишнина: "Умный руководитель и отличный человек. Он, несмотря на большую занятость, много уделял внимания нам, синоптикам, интересовался нашей работой. Был внимателен к нашим запросам".

Урываев оставался начальником Якутского управления до октября 1945 г. В дальнейшем он много лет занимался научной работой и одновременно возглавлял Приморское управление ГМС и Дальневосточный научно-исследовательский гидрометеорологический институт.

Возросшая сеть АМСГ и метеостанций потребовала коренной перестройки работы подразделений, находящихся в Якутске. При бюро погоды была организована радиоаппаратная, которая с октября 1942 г. приступила к передаче авиапогоды, консультаций и прогнозов.

В Якутское бюро погоды поступала информация со всей трассы. Синоптики имели больше возможностей для обработки, анализа и прогноза погоды, они могли и по запросам помогали своими консультациями периферийным синоптикам АМСГ. Большинство синоптиков новых АМСГ проходило стажировку при бюро погоды, а многие опытные синоптики бюро погоды направлялись на должности начальников АМСГ. Начальник отдела службы прогнозов управления В.М. Васильев был направлен весной 1942 г. в Сеймчан для организации АМСГ и остался там её начальником, а его жена В.И. Гришко - синоптиком.

Вера Ивановна вспоминала:

"В Сеймчане ещё не было аэродрома. Он строился, строился день и ночь. Службы аэропорта размещались в одном домике. Здесь были диспетчерская, радиосвязь, кодировочная, метеостанция и администрация. Заканчивалось строительство столовой, общежития и трёх домиков для семейных.

АМСГ отвели небольшую комнату, где располагались начальник станции, наблюдатели, синоптики, наносители и, как правило, ещё там толпилось много лётчиков. Одни из них ожидали прогноза для вылета, другие - хорошей погоды при закрытом маршруте. Дежурили синоптики от восхода до заката солнца.

Надо отдать должное мастерству лётного состава, который осваивал новую трассу при столь тяжёлых метеоусловиях, слабой метеорологической освещённости и плохой связи. Командование не всегда придерживалось установленных минимумов погоды по трассе. Единственное требование, которое строго соблюдалось - открытость пункта посадки, так как на обратный полёт не хватало горючего. Позже, когда был задействован аэродром в Марково и там начала работать АМСГ, метеобслуживание значительно облегчилось.

Были случаи, когда прогноз в бланке АВ-5 вписывался с отметкой "ориентировочно". Это допускалось, когда по синоптической карте предполагалась лётная погода, но подтвердить это фактическими данными не представлялось возможным из-за их отсутствия".

Геофизическая обсерватория в Якутске в большем, чем прежде, количестве готовила на курсах наблюдателей метеостанций. Якутская АМСГ стала учебным центром по стажировке техников-метеорологов для работы на других АМСГ.

Проблема кадров стояла остро. В начале войны много специалистов было призвано в армию, некоторые ушли на фронт добровольцами. Но в июле 1941 г. Главное управление ГМС было включено в состав вооружённых сил страны, и спустя некоторое время на специалистов гидрометеослужбы Якутии была наложена броня.

В мирное время нелегко найти инженеров-синоптиков, техников-метеорологов, радистов. А где взять их во время войны? Делались разные попытки. Из местных жителей и прибывших в Якутию по найму удалось набрать немного. Ещё меньше удалось найти из числа сотрудников Якутского управления ГМС за счёт временного закрытия некоторых станций или сокращения объёма работ, но зато это были, как правило, хорошо подготовленные специалисты. Основная масса метеорологов была направлена из европейской части страны, особенно из числа беженцев с оккупированной территории.

В начальный период перегонки самолётов всеми службами трассы, в том числе метеорологической, делался минимум необходимого для полётов. Этого было явно недостаточно для безопасного и бесперебойного выполнения перегонки боевых машин.

Что требовалось в то время от метеослужбы для выполнения групповых полётов? Знание перед вылетом высоты верхней границы облаков, направления и скорости ветра на разных эшелонах от 2000 до 5000 м,

наличие опасных метеоявлений на трассе и в местах посадки. Из перечисленных элементов погоды тогда метеослужба могла прогнозировать только некоторые опасные метеоявления. Поэтому стали внедряться дополнительные меры. Хотя это и дорогостоящее дело, метеослужба стала в первую очередь организовывать самолётное зондирование атмосферы и одновременно разведку погоды на расстоянии до 200 км от аэродрома. Для этого выделялись самолёты У-2, позже А-20 и Р-6, а в аэропорты Якутск, Киренск, Сеймчан, Марково и Уэлькаль были направлены бортзондисты с соответствующей аппаратурой. Первыми бортзондистами в Марково были И.Г. Козырев и А.Я. Филиппович.

Н.Я. Филиппович, работавший в годы войны на АМСГ трассы, в своих воспоминаниях писал:

“В один из осенних дней 1941 года в аэропорту Берелёх (Сусуман) приземлился поздно вечером двухмоторный самолёт Р-6, на котором прибыла, возглавляемая Д.Е. Чусовым, комиссия ГКО по строительству воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль. В составе комиссии были специалисты по строительству аэродромов и аэродромных сооружений, а также несколько будущих начальников аэропортов, в частности, Сеймчана - М.В. Самохвалов и Берелёха - П. Венров.

В Берелёхе в то время было метеобюро управления гидрометеослужбы Дальстроя с большим объёмом приёма аэросиноптического материала. Руководила гидрометбюро Е.Т. Анисимова, а я был синоптиком.

В январе 1942 года меня направили в Сеймчан для организации метеостанции строящегося аэропорта. Где-то к маю-июню там основные работы по строительству аэродромных сооружений и метеостанции были закончены. По прибытии из Якутска радиста П.Н. Тетериной с аппаратурой я открыл в Сеймчане прогностическую АМСГ, которая приступила к метеообеспечению полётов. Объём полётов быстро возрастал, а вместе с ним развивалась и АМСГ. Когда в июне из Якутска прибыл новый начальник АМСГ В.М. Васильев, я стал работать старшим инженером-синоптиком.

В июле по трассе пролетел на Б-25 Герой Советского Союза В. Коккинаки. Мне выпала честь обслуживать его перелёт из Сеймчана в Ном. Несколько дней спустя мы встречали в Сеймчане самолёт Коккинаки, направлявшийся в Москву с правительственной комиссией США.

В сентябре 1942 года И.П. Мазурук направил меня в Марково для организации метеостанции и метеообеспечения полётов на участке трассы Уэлькаль - Сеймчан. Мной был организован перенос метеоплощадки из Крепости (в 10 - 15 км) в Марково. В октябре из Якутска прибыла группа техников и радистов с аппаратурой, и я открыл про-

гностическую авиаметеостанцию. Вскоре прибыли синоптики Н.А. Нартыши и Н.М. Матвеева, с которыми мы и работали, можно сказать, до конца войны. В 1943 году, с ростом объёма метеообеспечения полётов, на станцию были направлены из Якутска опытный синоптик бюро погоды Е.И. Потапова и её муж Н.С. Потапов, возглавивший группу аэрологов.

АМСГ Марково являлась своего рода базой, с которой производилась доставка личного состава, оборудования и продовольствия, а также горючего на вновь открываемые в том районе метеостанции. Учитывая, что посадка самолётов у станций не всегда была возможна, нередко продовольствие и горючее сбрасывали с воздуха. При этом не обходилось без потерь, особенно бензина, сбрасываемого целыми бочками. Несколько уменьшались потери при сбрасывании бочек, заполненных на две третьих объёма, и на воду...

Вспоминается и такой эпизод. Как-то ранним зимним утром я, набирая воду у колодца, наблюдал за взлётом У-2, на борту которого зондистом была моя сестрёнка Аглая. Самолёт, поднявшись, быстро снизился в конце аэродрома, и звук его утих. "Упал", - подумал я и быстро побежал в штаб информировать о случившемся. Срочно была дана команда самолёту, готовому к вылету, подняться и посмотреть, что там с зондировщиком. Пока экипаж запускал мотор, наш зондировщик появился над аэродромом и стал набирать высоту.

Потом выяснилось, что на взлёте сдал мотор, и самолёт приземлился на лёд небольшой речушки. Устранив дефект бензосистемы, пилот с помощью зондиста запустил мотор и благополучно взлетел.

Касаясь метеорологического обеспечения авиации, нужно отметить, что оно проводилось на современном, по тому времени, уровне. Мы уже тогда составляли карты барической топографии, хотя и по расчётным данным. Следует отметить при этом особую ответственность обслуживания групповых перелётов по высокогорной трассе большой протяжённости Марково - Сеймчан. Возврат со второй половины маршрута в пункт вылета исключался из-за нехватки горючего на истребителях. Кроме того, полёт в облаках группами запрещался. Последнее обязывало синоптика с особой тщательностью прогнозировать высоту верхней границы облаков, которая для успешного исхода перелёта не должна была превышать 3000 метров. Используя всевозможные способы прогнозирования, наши специалисты с этой важной задачей в целом успешно справились.

Говоря об условиях жизни, нужно отметить, что они были довольно сложными. Почти на протяжении всей войны большинство личного состава станции жило в землянках, отапливаемых железными печками. Особенно сложным был период до поздней осени 1942 года, когда и землянок ещё не было, жили в палатках".



Н.Я. Филиппович

ФИЛИППОВИЧ Николай Яковлевич (1915 - 1975). После окончания в 1935 г. Ленинградского гидрометеорологического техникума работал наблюдателем в Мурманском УГМС, а с 1939 г. - инженером-синоптиком и начальником АМСГ Берелёх и Сеймчан гидрометеослужбы Дальстроя. С 1942 г. работал на АМСГ Марково Якутского УГМС. В 1948 г. его переводят в аппарат Якутского управления начальником сектора обеспечения авиации, а через год назначают начальником отдела службы прогнозов. В этой должности он находился до конца жизни. Награждён орденом "Знак Почёта" (1944 г.), медалями, а также знаками "Отличник Гидрометеослужбы" и "Отличник Аэрофлота".

Воздушная трасса только на двух участках имела равнинную или холмистую местность: в самом начале - от Уэлькаля до Марково и в середине - от Хандыги до Витима. На остальном большом пространстве горной

местности почти постоянно хоть где-то была облачность нижнего яруса. Значит, она была ниже уровня полёта. Если это так, то надо знать положение верхней кромки облачности, ведь при групповых полётах в облаках лететь нельзя, а надо подниматься выше их.

Остро встал вопрос прогнозирования верхней границы облачности. А как прогнозировать её, если таких наблюдений метеорологи вести не умеют, и никто не может дать точных сведений. Но надо!

И синоптики приступают к прогнозированию верхней границы облаков разных форм, исходя из теории. Однако станции, не привлечённые к обслуживанию полётов, не определяют форму облаков. АМСГ только-только начинают этим заниматься. Ошибки при наблюдениях; неопытность синоптиков; большая разница в мощности облаков. Всё это на первых порах приводило к серьёзным ошибкам в прогнозах. Позднее их стало меньше.

"Ответственность синоптиков, - вспоминала Г.А. Мишнина, - была большая, так как в зависимости от прогнозов принималось решение: выпускать ли группу самолётов в полёт. За неоправдавшиеся прогнозы, бывало, строго наказывали. Не миновала эта участь и меня..."

МИШНИНА Галина Алексеевна (1917 - 1986). Родилась в Якутске. После окончания в 1935 г. Московского гидрометеорологического техникума по специальности метеоролог, с уклоном "аэросиноптика", прибыла в Якутск. Работала в бюро погоды, а с 1943 г. - в Якутской АМСГ. Позже работала старшим инженером в бюро погоды и на Якутском авиаметцентре. Автор нескольких научных работ по региональной синоптике. Награждена орденами Ленина и "Знак Почёта" (1944 г.), медалями, а также знаком "Отличник Аэрофлота".



Г.А. Мишина

Большая протяжённость трассы со слабой, особенно в начальный период переронки, сетью метеостанций и плохим техническим оснащением их, создавала трудности в своевременном получении данных о погоде. Частые непрохождения радиоволн в условиях Севера лишали возможности вообще получения сведений о погоде на маршруте и в пункте посадки.

Всё это вызывало необходимость получения дополнительных, более надёжных сведений о погоде для безопасных перелётов групп на трассе. Проблему разрешили организацией разведки погоды по маршруту самолётами. Для этого были использованы попутные самолёты С-47, высылаемые на аэродром назначения для перевозки перегонщиков в обратном направлении, а также специально выделенные бомбардировщики Б-25 и А-20 с хорошо подготовленными экипажами, могущими отлично пилотировать самолёт в сложных метеоусловиях, оценить фактическую погоду и правильно сделать вывод о возможности перелёта групп. Разведчик в течение всего полёта тщательно следил за погодой, изыскивал возможные пути обхода зон с плохой погодой, регулярно информировал командира полка и лидеров групп, находившихся в полёте, о фактическом состоянии погоды по маршруту.

В информации разведчика передавались: место и время наблюдения; форма, количество, высота и мощность облаков; горизонтальная видимость, наличие обледенения и других явлений погоды; температура воздуха на высоте полёта. После прохождения всей зоны плохой погоды разведчик давал общую оценку погоды и докладывал о возможности прохода групп.

Как правило, самолёты С-47 выпускались в воздух за два-три часа до момента вылета групп и давали общую информацию о состоянии погоды

на маршруте, по которой командир полка принимал решение на выпуск в воздух основных разведчиков погоды. Основной разведчик на самолёте Б-25 вылетал за час до общего вылета групп, которые следовали за ним с временным интервалом между собой 10 - 15 минут.

Основной разведчик получал погоду от самолёта С-47, идущего впереди, лично сам детально анализировал условия полёта и давал конкретные указания лидеру следующей за ним группы. Он передавал обстановку сзади идущему лидеру группы. Таким образом, была исключена возможность внезапного попадания групп в плохую погоду.

Разведчик погоды высылался также в тех случаях, когда нельзя было получить согласие на приём с аэродрома назначения из-за отсутствия связи по причине плохого прохождения радиоволн. Разведчик погоды на маршруте связывался с аэродромом назначения и, получив от него запрещение на приём групп или встретив плохую погоду, возвращался на аэродром вылета или производил посадку на промежуточном аэродроме, заблаговременно оповестив командира полка о запрещении вылета групп.

Эта система разведки погоды давала большой эффект, но не гарантировала "на все сто" благополучность полётов. После получения сообщения с борта о хорошей погоде по трассе иногда ситуация резко менялась, и трасса закрывалась. Неустойчивый, быстро меняющийся характер синоптических процессов на Чукотке преподносил немало сюрпризов. В сторону Якутска от Марково погодные условия были более устойчивы, но полёты затруднялись высокогорным рельефом местности. Полёты на Якутск часто отменялись из-за закрытости перевала. Поэтому с большим нетерпением ожидалась сводка погоды станции Оймякон, которая была единственной в том районе.

"В гражданской авиации страны, - вспоминала синоптик В.И. Гришко, - тогда ещё лишь изредка практиковались так называемые "слепые полёты". Один из полётов, по-моему, послужил толчком к их внедрению на трассе.

Осенью 1942 года, когда устанавливался азиатский антициклон, создалась синоптическая ситуация, длительное время не позволявшая производить полёты. Дело в том, что образовался устойчивый слой подинверсионной облачности: не очень мощной, но, главное, закрывающей перевал.

В Сеймчане находилась большая группа самолётов, которая следовала в Якутск и далее на Красноярск. Ожидание улучшения погоды, которое наступит неизвестно когда, для командования и лётного состава становилось невыносимым. И обиднее всего было то, что по синоптическим картам погода казалась такой благоприятной: ведь кругом - антициклон. Аэропорты Якутск и Сеймчан открыты. А маршрут закрыт низкой облачностью.

Командир дивизии Мазурук, находившийся в Сеймчане, рискнул выпустить боевой самолёт на разведку в полёт над облаками с условием пробивания облачности в районе Якутска. Пробив сразу после взлёта облачность, экипаж сообщил, что идёт при чистом небе над головой. Потом связь прервалась, и о самолёте не было никаких сведений. Ничего не получили мы и в предполагаемое время прилёта, хотя Якутск был открыт и связь с ним поддерживалась. Потом начался шум и



“Какая погода на трассе?”.

Синоптик консультирует лётчиков во время предварительной подготовки...

треск в эфире, связь оборвалась. Все, кто был причастен к полётам, и почти весь лётный состав не спали, сидели на АМСГ и радиостанции всю ночь.

Сведения поступили лишь на следующее утро. Самолёт благополучно приземлился в Якутске. Но облачность он не пробил над Якутском, а пролетел его над облаками. В районе Покровска облачность рассеялась, и под облаками самолёт вернулся в Якутск. Горючее у него было на исходе.

Теперь, много десятков лет спустя, полёты в облаках и над ними никого не удивляют. Но в то время при неустойчивой связи, без ориен-



... и непосредственно перед вылетом из Якутска

тировки на местности они были по плечу лишь лётчикам с большой волей, выдержкой и немалым мужеством”.

В 1943 г. на АМСГ ввели составление графических разрезов погоды в дополнение к текстовым. Такой разрез, если он давался синоптиком с учётом изменений за время полёта, по свидетельству В.И. Гришко, вполне надёжно ориентировал экипажи. Лётчики хорошо восприняли это новшество и, закончив полёт, при сдаче бланков на АМСГ записывали встретившуюся в действительности погоду.

Введённое в том же году прогнозирование погоды по пунктам посадок самолётов оказалось очень сложной задачей. Ведь речь шла о количестве, формах и высоте нижней границы облачности, видимости, направлении и скорости ветра у земли, опасных метеоявлениях на период полёта плюс один час. Поначалу эти прогнозы часто не оправдывались.

Тогда ещё не все метеостанции могли правильно распознавать формы облаков и не умели глазомерно определять их высоту. А вот на АМСГ в то время уже был приобретён некоторый опыт в этом деле. Правда, в большинстве случаев высота облачности также определялась глазомерно. Но была возможность уточнить её с помощью бортовой погоды и по шар-пилотам, которые АМСГ выпускали один-два раза в сутки, если был водород. Он в начале войны ещё на местах не добывался.

В Советском Союзе только в конце войны началось внедрение потолочных прожекторов для определения высоты облаков в ночное время. Некоторые АМСГ, обслуживающие трассу, в 1944 г. получили из США по ленд-лизу потолочные прожекторы, которые обычно называли “солдат-мотор”. Причиной такого необычного названия было то, что для выработки электричества, питающего прожектор, надо было крутить ногами динамо, и эту работу часто выполнял солдат.

В годы войны небывалое развитие получили исследования по региональной синоптике, метеорологии и климатологии. В свободное между

дежурствами время специалисты занимались исследовательской работой, методическое руководство которой осуществляло бюро погоды. И всё это делалось с единственной целью: улучшить метеобеспечение перегоночной трассы.

В 1942 г. было составлено синоптико-климатическое описание Якутии. Синоптическую часть этой работы выполнило бюро погоды, а климатическую (исследования о туманах, о суточном ходе давления и температуры воздуха и др.) - специалисты геофизической обсерватории. Был исследован так называемый "Восточный процесс", т.е. затекание в зимний период тёплого морского воздуха с Охотского моря на территорию Якутии. Методическую разработку на эту тему выполнила Г.А. Мишнина.

Галина Алексеевна рассказывала:

"Директор Якутской геофизической обсерватории К.И. Кашин, прибывший в Якутск во время войны (впоследствии он работал директором Гидрометцентра СССР), дал каждому синоптику бюро погоды задание: описать синоптические процессы по разным типам. Потом эти записи были объединены в единый труд. Так появилась типизация синоптических процессов Якутии.

Супруги Потаповы работали в разных направлениях гидрометеорологической науки: он занимался радио- и самолётным зондированием, а она была синоптиком. На основании накопленных материалов Потапов описал инверсии над Якутском, а его жена выполнила несколько работ по региональной синоптике; наиболее важной из них стала работа об обледенении самолётов на Красноярской воздушной трассе".

В 1943 г., по материалам пятилетних метеорологических наблюдений, было составлено "Синоптико-климатическое описание Красноярской воздушной трассы на участке Красноярск - Оймякон". В том же году была выполнена работа "О причинах возникновения гроз в Якутии". В следующем году были выполнены работы "Синоптические условия возникновения сильных ветров в Сангар-Хая", "Зимние туманы в Якутске и Сеймчане", "Синоптические условия возникновения туманов в Уэлькале".

Для улучшения прогнозирования ветра на высотах, верхней и нижней границы облаков, возможности обледенения самолётов необходимо было создавать аэрологическую сеть. В Якутске радиозондирование атмосферы проводилось при нелётной погоде, а при лётной - осуществлялось самолётное зондирование. В 1944 г. дополнительно открылись пункты радиозондирования в Алдане, Оймяконе, Сеймчане и Киренске.

Сеть АМСГ расширялась ежегодно. В 1945 г. снова была открыта прогностическая АМСГ Сангары и впервые непрогностические АМСГ Учур, Амга, Бердигестях, Чурапча, Охотский Перевоз, Верхоянск, Ытык-

Кёль. К концу года было 14 прогностических и 17 непрогностических АМСГ. В то время из 33 управлений ГМС, входящих в гидрометеослужбу страны, Якутское управление имело самую развитую сеть АМСГ.

За четыре года войны авиационная метеослужба Якутии получила небывалое развитие как по количеству АМСГ и метеостанций, так и по наблюдениям за погодой, по прогнозированию условий погоды для полётов. Было внедрено много новшеств, существенно продвинувших вперёд гидрометеорологическую науку и способствовавших выполнению важной государственной задачи - перегонке самолётов по трассе Аляска - Сибирь. В 1944 - 1947 гг. лучшие начальники АМСГ и подразделений управления, инженеры, синоптики, техники, радисты и рабочие были отмечены правительственными наградами. Среди награждённых орденом Красной Звезды были Г.Л. Еремеева, открывавшая самую восточную прогностическую АМСГ Уэлькаль и работавшая там до конца войны, В.М. Васильев - начальник АМСГ Сеймчан и Киренск, Ш.Э. Каплун - начальник АМСГ Якутск. Медали "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-45 гг." были удостоены А.С. Суханов, возглавлявший в управлении сектор по обслуживанию авиации, К.Н. Ильина - техник АМСГ Сеймчан, а затем начальник АМСГ Берелёх, В.С. Луговской - синоптик и начальник АМСГ Сангары в годы войны и позже до ухода на пенсию, в 1967 г. награждён орденом Ленина, П.И. Степанов - начальник метеостанции Чурапча.

По окончании войны многие специалисты метеослужбы, обслуживающие перегоночную трассу, ещё долгие годы продолжали успешно работать, передавая свой богатый опыт молодёжи, в Якутии, а также других регионах Сибири и Дальнего Востока.

Глава V

ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВА ТРАССЫ

В августе 1942 г., на основании решения Государственного Комитета Обороны Союза ССР и директивы заместителя Народного Комиссара Обороны СССР, в городе Иваново приступили к срочному формированию Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии (КВТ ВВС КА). Перед руководством трассы была поставлена задача: ускорить строительство аэродромов и немедленно приступить к перегонке из США (Аляска) через Уэлькаль, Сеймчан, Якутск и Киренск до Красноярска боевых и транспортных самолётов для действующих частей на фронтах Великой Отечественной войны.

Формирование Управления и частей КВТ ВВС КА проводилось Управлением кадров ВВС КА и командованием 6-й запасной авиационной бригады. Было решено сформировать пять перегоночных полков с дислокацией в Фэрбенксе (Аляска, США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске и Киренске. Для наземного обеспечения перегоночных полков формировались 1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 5-я и 7-я авиационные базы с дислокацией в Уэлькале, Марково, Сеймчане, Оймяконе, Якутске, Олёкминске и Киренске¹.

Предполагалось, что на трассе будет работать до 3 тыс. человек. Для быстрого и качественного отбора личного состава одними из первых в Иваново прибыли кадровики и политработники. Руководил ими батальонный комиссар К.В. Орлов, назначенный в июне 1942 г. на должность начальника политотдела будущей Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии.

Константин Васильевич в воспоминаниях писал, что главнейшей своей задачей он считал правильное формирование частей, расстановку людей по должностям, изучение личных качеств прибывающих офицеров. В духе времени, под "правильным формированием" он понимал в первую очередь равномерное распределение коммунистов и комсомольцев по полкам, эскадрильям и звеньям, чтобы везде создать партийные организации.

"Я понимал, - писал Орлов, - что успех дела перегонки самолётов по трассе всецело и полностью будет зависеть от людей, от их самоотверженной работы, вплоть до самопожертвования в тех сложнейших условиях, от их высокого политико-морального состояния и дисципли-

ны, готовности каждого в отдельности и всех воинских коллективов с честью выполнить поставленные задачи.

Принимая на учёт коммунистов, мы в то же время определяли их партийную нагрузку — партторгов полков и эскадрилий, пропагандистов и агитаторов, книгонош и почтальонов, организаторов культурно-массовой работы и спорта и так далее.

Во всей этой работе принимали участие, уже к тому времени назначенные, комиссары полков.

В это время в Иваново в полках и эскадрильях проводились партийные собрания с постановкой задач на предстоящий период работы на трассе. С докладами на собраниях выступали командиры, комиссары и мы, работники политотдела.

Когда были подобраны все руководящие кадры и партийные активисты, политотдел провёл с ними семинарские занятия и инструктажи об их предстоящей работе по обеспечению безаварийных полётов, политическому и воинскому воспитанию личного состава².

Но, прежде чем приступили к делу кадровики и политработники, во фронтовые авиачасти от Ленинграда до Севастополя отправились уполномоченные подбирать опытных боевых лётчиков и инженерно-технический состав для работы на перегоночной трассе. Часть авиаторов прибыла с Южной перегоночной трассы, по которой доставляли американские самолёты из иракского порта Басра через Иран в Кировабад.

Прибывавший в Иваново личный состав переучивался на импортную авиационную технику. Лётчики бомбардировочных эскадрилий после изучения матчасти выполняли тренировочные полёты на аэродроме Ундол под руководством инструкторов из группы полковника П.И. Дмитриева, лётчиков-истребителей тренировали на аэродроме Иваново инструкторы 6-й запасной авиабригады полковника Шумова и командира 1-го перегоночного полка подполковника Н.С. Васина.

В основу учебно-тренировочных полётов была заложена отработка техники пилотирования в закрытой кабине, тренировка в продолжительных полётах по компасу, взлёт и посадка на ограниченных полосах, умение пользоваться средствами радионавигации.

Как лётчики, так и бортрадисты, за исключением немногих, имели слабую подготовку по радиосвязи, не говоря уже о знании импортного радиооборудования, которым многие никогда не пользовались. Кроме того, большинство лётчиков и штурманов не имели опыта в пользовании пеленгаторами, радиомаяками и приводными радиостанциями.

Стрелки-радисты не могли уверенно держать связь в полёте. В основном все они принимали на слух и передавали на ключе не больше 50 - 60 знаков в минуту, причём только цифрового или буквенного текста. Как правило, смешанного текста никто не мог принимать. Радисты не были

знакомы с международным кодом, который на трассе широко применялся, им работали все операторы воздушных каналов и пеленгаторщики.

Полёты на малооборудованной и недостаточно исследованной трассе с её огромными пространствами были немислимы без чётко налаженной радиосвязи и без людей, способных вести бесперебойную связь в полётах.

Перед лётным составом, прибывавшим в Иваново, а затем и в полки на трассе, ставилась задача: уметь самостоятельно настраивать приёмники и передатчики на любые частоты, уметь пользоваться радиокомпасом "Бендикс", установленным на самолётах Б-25 и С-47, радиополукомпасом MN-26, установленным на А-20, Р-39 и Р-63, самолётным переговорным устройством; уметь запрашивать пеленги микрофоном (в основном, для лётчиков истребителей); уметь в любых метеоусловиях при помощи радиокомпаса и радиополукомпаса выходить на приводную радиостанцию; лётчикам-истребителям необходимо было уметь выходить на приводную радиостанцию лидера в случае отрыва от строя. Штурманы должны были знать метод засечек для определения местонахождения самолёта по двум пеленгаторам.

Всем лётчикам и штурманам надо было изучить самолётовождение по радиомаякам, которые на всей Аляске работали круглосуточно, и там самолётовождение по ним являлось единственным способом радионавигации. Пеленгаторов на Аляске не было. Так как на участке Фэрбенкс - Уэлькаль работали не только лётчики 1-го и 2-го перегоночных авиаполков (ПАП), но и, значительными периодами, прикомандированный лётный состав других полков, в том числе и экипажи С-47, то самолётовождение по радиомаякам изучали почти все лётчики и штурманы дивизии, считая этот способ навигации одним из самых эффективных.

Бортрадисты должны были путём повседневной тренировки в приёме и передаче азбуки Морзе добиться приёма на слух и передачи на ключе смешанного текста 110 - 120 знаков в минуту. Они должны были выучить на память все выражения международного кода и пользоваться ими при перелётах; изучить всю самолётную аппаратуру, её эксплуатацию, научиться быстро устранять любые повреждения как в воздухе, так и на земле. Кроме того, бортрадисты должны были умело запрашивать пеленги у пеленгаторных пунктов, уметь вести дальнюю связь на расстояния от 3000 до 6000 км.

Как показал дальнейший опыт, при хорошо подготовленном бортрадисте лидерного самолёта и при умении его командира вести бесперебойную радиосвязь, задача по перегонке группы, отдельного боевого или транспортного самолёта решалась, как правило, успешно³.

Руководитель формирования перегоночной трассы полковник Н.К. Романов сумел быстро организовать подготовку инструкторов, активно помогавших ему в работе по освоению американских самолётов. По сви-

детельству участника тех событий штурмана Д.С. Шерля, с первых же дней учебных полётов наши авиаторы оказались в затруднительном положении, так как все инструкции, наставления, памятки, надписи в самолётах и на приборных досках были на английском языке, расчёты указаны в милях, футах и галлонах⁴.

На листах миллиметровки лётчики и штурманы чертили переводные таблицы, а затем наклеивали их на приборные доски учебных машин. Это облегчило полёты, таблицы были размножены в Москве. Правда, вскоре лётчики привыкли к американской системе мер, и нужда в переводных таблицах отпала.

Как вспоминал Шерль, гораздо труднее было осваивать лётные качества незнакомых машин. Новшеством для наших лётчиков были радиостанции на истребителях, а также самолёты с передней носовой стойкой, что требовало особой техники пилотирования на взлёте и посадке. Отбор лётчиков шёл строго: после трёх неудачных попыток взлёта и посадки неумелый лётчик отчислялся в распоряжение Управления кадров ВВС. Из каждой пятёрки прибывших лётчиков примерно только один попадал в штат формируемой дивизии⁵.

В штат 1-й ПАД был включен почти в полном составе 185-й истребительный полк, уже имевший опыт эксплуатации американских самолётов Р-39 "Аэрокобра". Кроме 5 перегоночных полков, каждый из которых состоял из двух истребительных и двух бомбардировочных эскадрилий, в составе дивизии была сформирована 6-я транспортная эскадрилья, укомплектованная, в основном, опытными пилотами и штурманами ГВФ и полярной авиации.

Когда под руководством Н.К. Романова формирование перегоночных полков было в основном закончено, постановлением ГКО от 3 августа 1942 г. командиром 1-й перегоночной авиадивизии и начальником созданного при Наркомате обороны Управления КВТ ВВС КА был назначен полковник И.П. Мазурук. Этим самым ГКО как бы повышал в глазах союзников статус Трассы. Мазурук был одним из первых Героев Советского Союза, получивших это звание за высадку папанинцев на Северный полюс. В своё время эта эпопея широко освещалась в мировой прессе, а значит, фамилия Мазурука была на слуху у американцев. Кроме того, Илья Павлович был депутатом Верховного Совета СССР, по американским меркам — конгрессменом. Вероятно, при назначении Мазурука на эту должность учитывалось и то, что он, работая начальником полярной авиации Главсевморпути, проявил себя незаурядным организатором, руководителем большого коллектива авиаторов. Одновременно с назначением Мазурука на должности руководителя КВТ и 1-ПАД было определено место нахождения его штаба — город Якутск.

МАЗУРУК Илья Павлович (1906 – 1990). Родился в Брест-Литовске. Окончил Военно-теоретическую школу ВВС в Ленинграде (1928), Борисоглебскую военную школу лётчиков (1929), курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС при Военно-воздушной академии РККА им. проф. Н.Е. Жуковского (1939). Воевал с басмачами в Средней Азии, работал командиром авиаотряда на Сахалине.

С 1939 г. в полярной авиации. 27 июня 1937 г. майору Мазуруку за доставку на самолёте членов советской научной экспедиции на Северный полюс присвоено звание Героя Советского Союза. С 1938 г. – начальник Управления полярной авиации Главсевморпути.

В 1941 – 42 гг. – командир авиагруппы ВВС Северного флота. В 1942 – 44 гг. – начальник воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль и командир 1-й перегоночной авиадивизии. В 1945 – 47 гг. – начальник Управления полярной авиации и заместитель начальника Главсевморпути. В 1946 г. ему присвоено звание генерал-майор авиации.

В 1947 – 53 гг. – заместитель начальника Научно-исследовательского института ГВФ. Участник многих экспедиций на Северный полюс и полётов в Антарктиде. Депутат Верховного Совета СССР в 1937 – 50 гг.

Награждён двумя орденами Ленина, тремя – Красного Знамени, тремя – Отечественной войны I-й степени, двумя – Трудового Красного Знамени, тремя – Красной Звезды, медалями ⁶.

Заместителем командира 1-й ПАД был назначен полковник В.В. Фокин, комиссаром трассы – полковой комиссар В. Антонов, начальником штаба – полковник И.Я. Прянишников.

ФОКИН Василий Васильевич (1907 - 1982). Родился в дер. Ляхово Московской губернии. В Советской Армии с 1929 г. Окончил школу младших авиаспециалистов, а затем Сталинградскую школу лётчиков (1932), где был оставлен работать инструктором. С марта 1936 г. - в Москве на долж-



И.П. Мазурук



В.В. Фокин

ности инспектора по учебным заведениям ВВС. Участник советско-финляндской войны (1940).

С июня 1941 г. в действующей армии. Командир 64-й истребительной авиадивизии (декабрь 1941 - февраль 1942 гг.), затем - начальник 2-й перегоночной трассы (г. Саратов), а с мая 1942 г. - начальник базы (г. Тегеран) по приёмке и перегонке импортных самолётов. Август 1942 - июнь 1943 гг. - заместитель начальника Красноярской воздушной трассы ВВС КА. Затем, после кратковременной работы начальником лётной инспекции ГУ ГВФ, назначен командиром вновь формируемой 190-й истребительной авиадивизии, которая была укомплектована самолётами Р-39 "Аэрокобра" и участвовала во многих наступательных операциях до последнего дня войны. Дивизии было присвоено имя "Полоцкой", она награждена орденами Красного Знамени и Кутузова 2-й степени, а все её полки - орденами Суворова 3-й степени. Дивизия участвовала в войне с Японией.

С апреля 1946 г. - зам. начальника боевой подготовки истребительной авиации ВВС, с 1947 г. - командующий авиацией войск ПВО Московского округа, а после окончания Военной академии Генерального штаба - зам. командующего авиацией войск ПВО страны. С 1961 г. - представитель Объединённого командования вооружённых сил государств - участников Варшавского Договора в г. Праге, с 1964 г. - генерал-инспектор инспекции войск ПВО страны. В 1971 г. в звании генерал-полковника авиации уволен в запас.

Награждён орденами Ленина и Кутузова, шестью - Красного Знамени, двумя - Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1-й степени, медалями.

В процессе формирования никто из личного состава не знал, для какой работы готовится новая дивизия. Это порождало разноречивые слухи. Одни говорили, что отправят в Англию, помогать союзникам в открытии второго фронта, другие - что отправят в Иран, куда поступает импортная авиационная техника.

Конец слухам положил прибывший в Иваново новый командир дивизии. Мазурук собрал руководящий состав полков и объявил задачу, которую предстоит выполнять.

1 сентября 1942 г. формирование Управления КВТ ВВС КА и перегоночных полков было закончено. Личный состав и имущество в определённой очередности стали грузиться в Иваново в товарные вагоны железнодорожного состава и двинулись на Восток, до Красноярска. Начальником эшелона был заместитель начальника Красноярской воздушной трассы полковник Дмитриев, а военным комиссаром эшелона - начальник Политотдела трассы батальонный комиссар Орлов. 1 октября эшелон прибыл в Красноярск. В пути следования и в Красноярске, до отправки полков в пункты дислокации, с лётным составом проводились занятия по изучению трассы, штурманской подготовке, радионавигации и метеорологии. С 16 октября личный состав Управления трассы и перегоночных полков начали отправлять транспортными самолётами к местам постоянного базирования.

Личный состав 1-го перегоночного авиаполка был отправлен из Иваново в Фэрбенкс транспортными самолётами.

Формирование и комплектование авиационных баз закончилось в ноябре 1942 г.

¹ Приказ НКО № 00162 от 3 августа 1942 г.

² Национальный архив Республики Саха (Якутия), ф. 1447, оп. 1, д. 58, л. 4.

³ Архив Федеральной службы воздушного транспорта (ФСВТ) РФ. Ф. 53, оп. 322, д. 39, с. 28.

⁴ 1 морская миля США = 1,852 км, 1 фут = 0,305 м, 1 галлон жид. = 3,785 л.

⁵ Шерль Д.С. Авиамост: Аляска – Сибирь – фронт // На Севере Дальнем. – 1985. - № 1. – С. 56.

⁶ *Авиация*: Энциклопедия. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 324.

Глава VI

СОВЕТСКАЯ МИССИЯ И ПЕРЕГОНОЧНЫЙ ПОЛК НА АЛЯСКЕ

В конце августа 1942 г. командира 207-й авиадивизии М.Г. Мачина вызвали с Воронежского фронта в Ставку и объявили о новом назначении: возглавить на Аляске советскую военную миссию по приёмке поставляемых по ленд-лизу американских самолётов.



М.Г. Мачин

МАЧИН Михаил Григорьевич (1907 – 1999). Уроженец ст. Летажев-ка Саратовской области. В 1922 г. вместе с родителями переехал в совхоз “Рымарев” Жердевского района Тамбовской области, работал там молотобойцем и слесарем. В Советской Армии с 1931 г. В 1933 г. окончил Энгельсскую военную авиационную школу пилотов. Летал в ВВС на самолётах Р-1, ТБ-1, Р-5, Р-6 и ТБ-3. В 1935 г. переучился на самолёт СБ и был назначен командиром эскадрильи.

В 1937 - 38 гг. возглавлял первую группу советских лётчиков-добровольцев, направленных в Китай для оказания помощи Народно-освободительной армии в её войне против Японии. По возвращении на Родину командовал авиационной бригадой имени В.И. Ленина, а затем авиадивизией на Дальнем Востоке. Участник боёв с японцами у озера Хасан в 1938 г.

В первые же дни войны направлен на фронт командующим ВВС 40-й армии, а после структурной реорганизации войск назначен команди-

ром 207-й истребительной авиадивизии, участвовал в боях под Москвой в составе Западного, Юго-Западного и Воронежского фронтов.

В августе 1942 г. назначен начальником Советской миссии в США по осуществлению поставок самолётов и боевой техники для нужд фронта. С 1944 г. командовал 5-м истребительным авиакорпусом резерва Ставки Верховного Главнокомандования на 1-м Украинском фронте, участвовал в освобождении Украины, Молдавии, Румынии, Польши, Венгрии, Германии и Чехословакии.

За годы войны произвёл 127 боевых вылетов. Участвовал в 40 воздушных боях, лично сбил 9 и в группе – 11 самолётов противника. В 1944 г. ему присвоено звание генерал-майор. За умелое руководство частями корпуса в Берлинской операции, проявленный при этом героизм 29 мая 1945 г. присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1950 г. окончил Военную академию Генштаба, и, после переучивания на реактивную технику, ему была присвоена квалификация лётчика-истребителя 1-го класса, а в 1954 г. – звание генерал-лейтенант авиации. В послевоенные годы занимал должности командующего воздушной армией ВВС и ПВО, командующего истребительной авиацией ПВО страны. С 1971 г. находился в отставке, проводил большую военно-патриотическую и воспитательную работу среди молодёжи.

Награждён двумя орденами Ленина, пятью – Красного Знамени, орденом Богдана Хмельницкого 1-й степени, двумя – Отечественной войны 1-й степени, орденом Отечественной войны 2-й степени, двумя – Красной Звезды, медалями и восемью орденами иностранных государств¹.

Специалистов в военную миссию на Аляске подбирали в спешном порядке. Несколько, имеющих опыт приёмки импортной техники, отозвали из Басры. Одним из них был радиоинженер Е.Г. Радоминов.

Он вспоминает:

“Где-то в сентябре (1942 года - И.Н.) командир нашей базы вызвал меня и инженера Кисельникова и сказал, что получил телеграмму с приказом срочно откомандировать нас в Москву. На вопрос, что значит “срочно”, ответил: “Через два часа будет самолёт на Москву, полетите на нём”. Мы слегка опешили.

- Может, отложить вылет на завтра?

- Нет, сегодня вам надо быть в Москве.

А у нас на руках были кое-какие командировочные деньги, не в рублях, понятно, в динарах, которые в Москве абсолютно бесполезны. Кроме того, у меня в Басре были сданы в мастерскую на ремонт часы, да и надо было доделать ещё кое-какие дела. Но с этим не посчитались...

После обеда мы приземлились в Тегеране. Там мы уговорили лётчика подзадержаться и переночевать: дескать, надо же выяснить, откуда на самолёте подтекает масло. Он так и сделал. И мы весь вечер бегали по Тегерану: тратили динары, чтобы не привезти их в Москву. И смех, и грех!

В Москве мы узнали, что на Аляске организуется такая же, как и в Ираке, советская база ВВС, и я с Кисельниковым включен в её персонал. Надо собираться, через несколько дней отправляемся туда.

Нас, перво-наперво, обмундировали заново. Как сейчас помню, выдали летнюю хлопчатобумажную форму и паёк на дорогу - сухари и консервы.

Перед вылетом нас, человек двадцать инженеров и техников будущей базы, пригласили к А.И. Микояну, который ведал вопросами снабжения армии продовольствием, горючим и обмундированием. Анастас Иванович показался мне человеком простым. Давал напутствия на дорогу, примерно так:

- Вы уж там за границей нас не подведите, особенно с пьянкой. Уж если сильно захочется выпить, пейте у себя в помещении, изнутри запирайтесь, а ключ спрячьте. Чтоб вас пьяным никто не видел!

В конце беседы Микоян спрашивает:

- Ну, а как там у вас с обмундированием? Всё ли хорошо?

Наш комиссар, полковник, вскакивает и рапортует:

- Товарищ нарком, всё в порядке, новое обмундирование выдали!

А кто-то из технарей добавляет:

- Да, дали, но только хлопчатобумажное, летнее...

- Почему так?! - удивляется нарком.

- А другого на складе не было, - пытается выйти из щекотливого положения полковник.

Микоян снимает трубку "кремлёвской вертушки" и просит соединить с начальником интендантской службы армии Хрулёвым. Говорит ему:

- Вот у меня летят за границу люди - группа специалистов. Надо бы им пошить обмундирование, причём хорошее...

После этой беседы нас сразу же направили в ателье-мастерскую Красной Армии, что была, по-моему, на Никольской, там сняли мерки. И через три дня у нас были диагоналевые хорошего сукна кители и брюки. А шинели драповые пошили, но не выдали, сказали, что нам не положено. Такие, мол, только для полковников и генералов. Так что нам выдали шинели обычные, суконные.

Но вернёмся к беседе с Микояном. Он спрашивает:

- Вы полетите через всю Сибирь, а вам на дорогу продукты-то дали?

Комиссар опять вскакивает:

- Так точно, всё получили!

Тот же самый технарь добавляет:

- Получить-то получили, да только консервы и сухари.

- Как же так, - говорит Микоян, - вы же авиационные специалисты, вам положено!..

Опять звонит, уже продуктовому начальнику:

- Тут у меня группа людей...

Ну и так далее...

Тут уж зажимистым интендантам деваться некуда. Выдали нам и шоколад, и компоты, и даже икру..."

Несколько дней спустя два самолёта Ли-2 с пятьюдесятью опытными авиаспециалистами на борту взлетели с Центрального аэродрома столицы и взяли курс на Восток.

Маршрут примерно совпадал с тем, по которому несколько лет назад пролетели с рекордными или пионерными рейсами экипажи Молокова, Фарих и Леваневского. Тогда об этих полётах, как героических и беспрецедентных, писали газеты всего мира. Теперь полёт проходил в атмосфере будничности и строгой секретности, трасса же по обустройству осталась прежней. Если до Красноярска летели по более-менее обжитым местам, то после города на Енисее самолёты шли сначала "над зелёным морем тайги", а за Якутском — над суровым Верхоянским хребтом, голыми сопками Колымского плоскогорья, пустынной тундрой Чукотки.

И.И. Моисеев с начала войны в Московской авиагруппе особого назначения выполнял на Ли-2 (ПС-84) ночные рейсы в тыл противника к партизанам. На его счету 138 боевых вылетов. 20 августа 1942 г. ему вручили командировочное удостоверение.

Вот его полный текст:

"Дано Авиагруппой особого назначения командиру самолёта ПС-84 тов. МОИСЕЕВУ Ивану Ивановичу в том, что с экипажем в составе: второго пилота — МОКШАНЦЕВА Владимира Александровича, бортмеханика — МОТОРИНА Фёдора Фёдоровича, бортрадиста — МУРАВЬЁВА Михаила Кирилловича приказом заместителя командующего ВВС Красной Армии генерал-лейтенанта авиации тов. АСТАХОВА направляется в район Дальнего Севера для выполнения специального задания.

*Командир Авиагруппы Особого Назначения
подполковник Коротков — подпись.*

*Комиссар Авиагруппы Особого Назначения
комиссар Карпенко — подпись".*

Согласно этому предписанию, самолёт Моисеева вылетел в Иваново, где взяли на борт 25 человек лётного состава, и в группе из четырёх таких же Ли-2 через Якутск доставил пассажиров в Сеймчан.

Там, было это 3 сентября, в самолёты, командирами которых были И.И. Моисеев и Ф.Л. Пономаренко, сели люди из миссии Мачина. Взлетели, набрали высоту 3500 м и легли курсом на Ном.

Свинцовые воды Берингова пролива наши самолёты до войны пересекали всего несколько раз, а этот, групповой перелёт, был первым, и он чуть было не закончился драматически. Как раз над самым проливом на самолёте Моисеева создалась аварийная ситуация: капот правого мотора сместился вперёд, и его начало рубить воздушным винтом.

О возврате не могло быть и речи, так как аэродромы в Уэлькале и Марково ещё не были готовы для посадки, а до Марково, к тому же, не хватало горючего. Единственный выход — лететь до Ном.

Еле дотянули туда и, увидев полосу, без выполнения предусмотренных инструкцией маневров приземлились. Американские специалисты удивлялись, как самолёт с такими повреждениями — разбитым капотом и глубокими царапинами на лопастях винта — смог долететь! Тут же они принялись за ремонт.



Прибытие советской миссии на Аляску.

Первая фотография с американскими коллегами. Слева направо: лейтенант Комар, майор Яцкевич, майор Радомин (в пилотке), майор Кисельников (в куртке и фуражке), полковник Киселёв, майор Боровиков, Е. Макарова, Н. Фенелюнова, командир гарнизона аэродрома Ном, полковник Мачин, два американских офицера (в шлемах), капитан Константинов, следующих трое — члены экипажа И.И. Моисеева. Ном, 3 сентября 1942 г.

О первом впечатлении от общения с американцами, не акцентируя внимания на приведенном выше эпизоде, М.Г. Мачин рассказывал позже сам:

“Наши краснозвёздные корабли... произвели посадку, мы выключили моторы и увидели людей — человек 15, из них несколько в военной форме. Я с переводчицей Наташей и ещё несколько человек вышли из самолёта и направились им навстречу. Обе стороны были в каком-то недоумении. Я поздоровался и сказал: “Мы — советские люди из России, военная миссия следует в Штаты”. Все вышли из самолёта и стали знакомиться. Американский переводчик подвёл нас к военному: “Это генерал-майор господин Джонс, командир военного гарнизона города Нома”. Крепко пожали друг другу руки, завязался общий разговор. Мы сказали, что наша страна ведёт ожесточённые бои на всех фронтах с немецко-фашистскими войсками. Американцы были удивлены, что мы такие же люди, как и они, только говорим по-другому. Потом был товарищеский ужин в честь нашего прилёта”².

Американцев удивляло то, что все офицеры военной миссии были одеты в новое, с иголочки обмундирование. “Шили в России? А такую добротную шерстяную ткань закупили в Англии?” — спрашивали. Опять удивлялись: оказывается, и шили в Москве, и ткань русская.

Здесь наши авиаторы впервые столкнулись с американской страстью к сувенирам. У них просили хоть что-то: будь то форменная пуговица или звёздочка. Поначалу наших людей это приводило в смущение, но потом привыкли и на всякий случай всегда носили в карманах разную мелочь, которую можно было подарить.

Аляска жила мирной жизнью, ходили только слухи о возможной высадке японского десанта. Это позже здесь стали приземляться, после бомбёжки Курильских островов, изрешечённые четырёхмоторные “Летающие крепости” Б-17 и “Сверхкрепости” Б-29. А пока солдаты и офицеры местного гарнизона с большим интересом рассматривали на выдавших виды самолётах Ли-2 заплаты, будучи уверенными, что под ними пробоины, полученные непременно на фронте. Далеко не всегда это было так, но наши авиаторы не разубеждали американцев.

В тот же вечер советская миссия перелетела на аэродром Ледд-Фильд (теперь он называется Уэйнрайт), расположенный в нескольких километрах от небольшого городка Фэрбенкса. На аэродроме была организована встреча с представителями советского посольства и американской администрации во главе с приветливым и интеллигентным командиром базы бригадным генералом Д.В. Гаффни. В клубе офицерского собрания состоялся достаточно скромный, но торжественный ужин с приглашением всех членов советской военной миссии.

На каждом шагу американцы проявляли гостеприимство и дружелюбие к нашим авиаторам. Это быстро сняло напряжённость, на которую были запрограммированы советские люди беседами: остерегайтесь, мол, возможных провокаций и так далее, и тому подобное. Удивительно, но, несмотря на языковой барьер — общались в основном с помощью мимики, жестов и возгласов — за столами царило оживление, своеобразные дружеские беседы.

Просматривая американские газеты и журналы того времени, можно было прочитать, как “американские и русские рядовые проводят вместе свободные от работы часы. Несколько недель назад они, вместе с двумя ящиками пива сели в джип и отправились к близ расположенному озеру. Но такие случаи братания являются скорее исключением, чем правилом”. Поддерживались дружеские связи и в офицерской среде. В феврале 1943 г., в День Красной Армии, американские офицеры были приглашены к советским на праздник. Ответно в апреле наши офицеры были на торжественном обеде в честь дня американской армии.

Когда вице-президент Г. Уоллес по пути в Китай остановился в Фэрбенксе, то принял участие в волейбольном матче с советскими авиаторами, который длился почти два часа. Раз уж мы коснулись спорта, американский журнал “Северная Звезда” отмечал, что основным видом развлечения русских на Аляске были шахматы - “советский национальный вид спорта”, что “русские значительно превосходят американцев в этой игре”. Но почти всегда описание таких контактов заканчивалось примерно таким рефреном: всё же чаще всего советские и американские военнослужащие, когда находятся вне работы, держатся обособленно.

И ещё наблюдательные американцы отмечали, что русским, по-видимому, нравятся американские фильмы, что они любят покупать в магазинах Фэрбенкса предметы, которые невозможно приобрести в военной России. “Они покупают шоколадки целыми коробками, чтобы отправить их своим семьям и друзьям. Но, несмотря на всю роскошь Аляски по сравнению с тем, что они испытывали на фронте, все они страстно стремятся домой. Дом и семья для русского так же дороги, как дом и семья для американца”. А заканчивалась эта зарисовка в “Северной Звезде” так: “На стене русского военного магазина в Ледд-Фильде висит огромная карта восточного фронта. Или скорее того, что когда-то было восточным, так как большая часть военных действий сейчас передвинулась на запад, в районы, не отмеченные на карте. Слева от карты на стене нарисована стрелка и указывающая надпись “Берлин”. Трасса Аляска - Сибирь внесла свой вклад в то, что эта карта уже устарела”...

Бросалась в глаза продуманность размещения служб авиабазы. Все аэродромные службы, жилые помещения, столовая, клуб, ангар располагались по кругу и были соединены подземным коридором. Зимой в любую службу можно было пройти в лёгкой одежде даже при 40-градус-

ном морозе, так как тоннель хорошо отапливался. В просторных ангарах свободно размещалось до 60 “Аэрокобр”, и рядом большие складские помещения, забитые всем необходимым для работы базы, а также, как потом оказалось, и для функционирования перегоночной трассы. Но, что больше всего поразило наших военных, привыкших к спартанской жизни в советских армейских городках, необычный для Крайнего Севера комфорт помещений, в которых жил личный состав, ухоженность и обустроенность территории базы. Рациональные американцы объяснили, что расходы на всю эту “роскошь” окупаются.

Советские авиаторы жили на Аляске тоже в тёплых и светлых помещениях, не то что их коллеги из других перегоночных полков, расположенных на нашей территории. Питались в гарнизонной столовой, имевшей разнообразный набор продуктов, в том числе свежие овощи и фрукты.

Тренировочные полёты с первой группой советских лётчиков на Аляске выполняли американские инструкторы капитан Т. Харрел, капитан Ф. Кейн и лейтенант Н. де Толли - праправнук известного русского полководца в Отечественной войне 1812 года. В 1-м авиаполку были сосредоточены пилоты, налетавшие много боевых часов на самолётах советского производства. Здесь же, на Аляске, предстояло освоить принципиально новую для них американскую технику и сориентироваться на непривычную перегоночную работу. По существу, советские лётчики должны были вновь учиться летать.

Ещё одна трудность в обучении - языковой барьер. Только Н. де Толли хорошо знал русский язык. Но, используя язык жестов и достаточно попотев, советские лётчики изучили особенности американских самолётов, научились пользоваться двусторонней радиосвязью и выучили все правила и инструкции командной вышки. Сложность была ещё и в том, что американские инструкторы могли сопровождать в полёте своих советских учеников только на бомбардировщиках Б-25 и кое-как разместиться позади пилота в “Бостоне”. На одноместном же истребителе присутствие инструктора в кабине совершенно исключалось. Приходилось довольствоваться устными инструкциями на земле, в воздухе советский пилот-“ученик” мог рассчитывать только сам на себя. Но, несмотря на эти трудности, первая группа советских лётчиков закончила тренировки в предельно короткий срок, всего за пять дней.

Относительно языкового барьера отметим ещё следующее. Среди американских рядовых и офицеров наблюдался всё увеличивающийся инте-



*Полковник М. Мачин (справа)
и капитан Н. де Толли*

рес к русскому языку, некоторые из них стали довольно искусными как в разговорной речи, так и в понимании этого трудного языка. Но пропорционально всё же было больше советских, овладевших азами английского языка, хотя и это число было очень невелико.

Ещё раз обратимся к свидетельству американской прессы того времени: “Как американцы, так и русские, конечно, выучили некоторые фразы и выражения на языке друг друга. На своих еженедельных образовательных занятиях в Ледд-Фильде офицеры и рядовые США выучивали несколько выражений по-русски. Русские же, даже те, чьё знание английского языка было очень ограничено, могли, опираясь дополнительно на язык жестов, объяснить американцам, что они хотят. Например, русские часто говорят “Оўкей” и “Оки доки”. Эти выражения часто употребляются в американском жаргоне. Русские также говорят “кока-кола”, когда хотят выпить этот напиток”...



Американский лётчик передаёт капитану В. Суворову самолёт, оплаченный деньгами школьниц Буффало. 1943 г.

Мачин отмечает, что взаимоотношения с американскими военными и населением городов Фэрбенкса и Нома были хорошие, доброжелательные, и приводит такой примечательный факт. Оказывается, не только в Советском Союзе коллективы фабрик, заводов и колхозов, а также отдельные труженики покупали на свои сбережения танки, самолёты и другую боевую технику. Школьницы из города Буффало, где располагалась авиационная фирма “Белл”, на собранные деньги купили самолёт-истребитель и подарили нашим лётчикам.

На нём вылетел с аэродрома Фэрбенкс один из лучших лётчиков 1-го ПАП В.И. Суворов. К сожалению, фронтовая судьба этого самолёта неизвестна.

Генерал Гаффни честно выполнял свой союзнический долг, всегда стремился оказать помощь советской миссии. А трудности в работе были. Когда в декабре 1942 г. ударили сильные морозы, в гидросистемах американских самолётов стала густеть жидкость, разрушались шланги. На аэродромах Чукотки и Якутии скопилось около сотни неисправных боевых машин. Мачин доложил о возникшей проблеме Гаффни, и тот немедленно связался с учёными Аляскинского университета, с представителя-

ми авиационных и других фирм. По его просьбе американские химики буквально за двое суток нашли компонент, добавка которого сделала гидрожидкость устойчивой к морозам. Заводы-изготовители поставили шланги из морозостойкой резины. Также оперативно, за несколько суток, на авиабазе Ледд-Фильд были изготовлены портативные подогреватели с двумя-тремя рукавами для подачи тёплого воздуха к самолётным системам. Всё это было доставлено на транспортных С-47 “замерзающим” боевым самолётам.

Примерно в это же время в военных гарнизонах Чукотки из-за отсутствия достаточного количества овощей появились случаи заболевания цингой. Впереди была длинная зима, возникла угроза эпидемии, и полковник Мачин обратился за помощью к американцам. Гаффни договорился с торговыми фирмами, и буквально в течение нескольких дней самолётами были доставлены в наши гарнизоны необходимые продукты, а также медикаменты для борьбы с цингой. Конечно, это была не благотворительность, поставки делались в рамках ленд-лиза, и американские фирмы сделали на этой операции неплохой бизнес.

Нельзя сказать, что все американцы на авиабазе Ледд-Фильд относились к нашей миссии доброжелательно. Были там и такие, что не скрывали вражды к СССР или действовали во вред исподтишка, устраивали всяческие провокации.

И.П. Мазурук рассказывал:

“В один из первых перелётов вдруг докладывают: “Горит “Аэрокобра!”. Приказываю замыкающему и терпящему бедствие повернуть назад и обязательно дотянуть до взморья, выяснить причину. Оказалось, в истребитель подсунули дымовые шашки. Бывали случаи, когда кто-то на базе стравливал кислород, мешал горючее, а то и вредил по-крупному. В таких условиях, если нашим ребятам доводилось идти на вынужденную посадку, они, прежде всего, спасали самолёт”³.

Участок трассы Фэрбенкс - Уэлькаль лишь несколько месяцев входил в состав Красноярской воздушной трассы. 10 января 1943 г. И.П. Мазурук, ссылаясь на распоряжение правительства, подписал приказ о выделении этого участка трассы с личным составом 1-го ПАП в самостоятельное подразделение, подчинённое начальнику военной приёмки полковнику М.Г. Мачину.

Главным инженером нашей авиагруппы на авиабазе Ледд-Фильд был майор Б.В. Кисельников. Сослуживцы отзывались о нём, о как исключительно грамотном и опытном специалисте, пользовавшемся большим уважением как со стороны наших, так и американских лётчиков и инженерно-технического состава. Борис Васильевич обладал добрым и общительным характером, был контактен с окружающими его людьми⁴.

Об обстоятельствах гибели Кисельникова рассказывает Е.Г. Радоминов:

“Технология передачи самолётов ленд-лиза была такая: сначала наши специалисты осматривали машину на земле, составляли список замечаний, который переводили на английский и передавали американцам. Они обнаруженные неисправности устраняли, и, если при последующем нашем осмотре замечаний не было, подписывался акт передачи, а затем самолёт проверялся в воздухе.

Я принимал радиооборудование передаваемых самолётов. На истребителях и бомбардировщиках А-20 это была проверка на земле, а на В-25 и С-47 я проверял на земле, а потом - в воздухе.

Истребители и бомбардировщики А-20 облётывали наши пилоты, а В-25 и С-47 иногда совместно с американцами - лётчиком и борттехником. В этих случаях я проверял в воздухе радиооборудование, а Кисельников - системы самолёта и приборы.

Где-то в декабре 42-го американцы предъявили нам очередной В-25. Облётывать его должны были американский экипаж, Кисельников и я. Незадолго до этого Мачин отдал приказ: без парашютов не летать. Всем нам выдали персональные парашюты, которые хранились в ангаре в отдельной комнате и выдавал их один из инженеров-вооруженцев.

Этот контрольно-испытательный полёт намечался на послеобеденное время, а темнота наступала уже после двух часов. Пришли мы с Борисом за парашютами, а инженера нет, куда-то отлучился из ангара. Кисельников нашёл в нашей комнате под столом личный парашют Мачина и сказал, что полетит с ним. Я парашют себе не нашёл и, как человек дисциплинированный, вынужден был отказаться от полёта, попросил Кисельникова проверить в воздухе радиостанцию. Он согласился.

Примерно в час дня они начали взлетать и с высоты 100 метров в конце аэродрома бухнулись на землю. Все погибли. Мне, значит, повезло”.

Кисельникова сменил на должности главного инженера полковник Киселёв. Ему нелегко было на первых порах завоевать такой авторитет, который имел его предшественник. Долго ещё тень Бориса Васильевича как бы отдаляла нового главного инженера от личного состава. Но время лечит...

В составе миссии работали переводчицы Е.А. Макарова и Н. Фенелова. Накануне войны они закончили в Москве военный факультет института иностранных языков, получили звания лейтенантов. До поездки на Аляску Лена и Наташа некоторое время работали в Тегеране, где овладели авиационной терминологией английского языка. Что входило в круг обязанностей переводчиц?

Изо дня в день они занимались письменным переводом обильной технической и иной документации, поступающей в советскую военную миссию. Была и другая работа. Так как никто из наших инженеров и техников, не говоря уже о лётчиках, не знал английского языка, то, когда специалисты фирм-изготовителей читали для них лекции, девушки вели синхронный перевод. Если кто-то из наших попадал в госпиталь, Лена с Наташей до работы забегали навестить больных. И пациенты, и врачи ожидали переводчиц с нетерпением. Пришлось осваивать медицинскую терминологию.

Одной из трудных обязанностей девушек был перевод содержания фильмов во время их демонстрации в офицерском клубе. Нашим офицерам отводилось в зале два ряда, и переводчицы торопливо повторяли фразы героев на русском языке рядом сидящим товарищам, а те передавали информацию соседям... Это, конечно, мешало американским зрителям смотреть кино, но они относились к неудобствам с пониманием.

“По субботам, - вспоминала Е.А. Макарова, - в офицерском клубе бывали танцы, и полковник Мачин приказал, чтобы хоть одна из нас присутствовала там: вдруг понадобится переводчик. Мы очень уставали за день, так хотелось вечером отдохнуть, но приказ есть приказ, и мы составили “расписание дежурств”.

По местному обычаю, девушка не могла одна, без сопровождения офицера, прийти в офицерский клуб... Как быть с нами? Неужели каждый раз, идя на обед или завтрак в столовую клуба или в кино, искать сопровождающего? Но американцы нашли выход: нас сделали “почётными членами офицерского клуба”. И мы могли ходить туда самостоятельно”⁵.



Е.А. Макарова

Несколько позже был открыт клуб для личного состава базы военной приёмки и 1-го перегонного полка. Клуб имел стандартный для подобных культурных советских учреждений набор развлечений: бильярд, шашки, шахматы и домино. Здесь показывали только советские кинофильмы, правда, не запрещалось посещать и американский кинотеатр.

Немало “потрудились” американская пропаганда, формируя в довоенные годы своё видение образа советского человека. И вот простые люди нашей страны ступили на заокеанскую землю. Американская пресса стала часто публиковать статьи и фотоснимки о советских авиаторах, но уже совершенно в другом ключе. В 1943 г. издаваемый на Аляске журнал “Северная Звезда” в статье под названием “С кем мы служим” писал:

“...Те, кто имел предвзятое мнение, что русский — это обязательно маленький человек с бородой и бомбой, обнаружили, что сильно ошибались. Русские, которых мы встречаем в Фэрбенксе, Галене и Номе, очень похожи на нас самих. Оденьте их в американскую форму вместо их собственной экзотической (?), и можно сказать, что они из Миннесоты, Алабамы или Нью-Джерси. Не существует “типичного” русского, как нет и “типичного” американца. Советские люди, работающие на Аляске, вежливы, дружелюбны и не лишены чувства юмора. Они быстро воспринимают шутку и любят посмеяться, но, когда заняты работой, они более серьёзны, чем американцы. Потому что видели врага в лицо, слышали тяжёлые смертельные шаги к воротам Москвы”⁶.

А какое мнение советских военнослужащих об американских, об их быте и правах? Об этом узнаем из докладной записки, которую направил 26 октября 1945 г. начальник штаба 1-го ПАП подполковник Б.М. Цейклин начальнику штаба 1-й Краснознамённой перегоночной дивизии полковнику И.Я. Прянишникову.

Бенциан Моисеевич пишет, что американские офицеры культурны, чисто одеты, всегда выбриты и в общении вежливы, но по внутреннему содержанию во многом отстают от советских коллег. Они недостаточно начитаны: знают только Джека Лондона и почти все увлекаются детективными романами. Свободное время проводят за игрой в карты или кости, играют только на деньги, никаких организованных мероприятий, кроме выпивок, не проводят. Почти все стараются копить деньги “на чёрный день”, отсюда заметна некоторая скупость и склонность погулять на чужой счёт.

Подполковник отмечает честность и обязательность американцев: если уж кто-то из них что-нибудь пообещал, то постарается во что бы то ни стало выполнить. Бросалось в глаза, что почти поголовно американские военнослужащие увлекаются спортом, чаще всего боксом и бейсболом. Они, пишет Цейклин, дисциплинированы, и объясняет это не тем, что они считают законы и инструкции правильными, а во избежание денежного штрафа. И здесь же отмечает, что американские военные “свои служебные обязанности выполняют аккуратно, дело своё знают поверхностно, основную работу у них выполняет сержантский состав, который в техническом отношении гораздо образованней многих офицеров”⁷.

Цейклин, естественно, был человеком своего времени, и нельзя всё написанное им принимать за чистую монету, возможно, он проявил некоторую тенденциозность в угоду своему начальству и господствующей идеологии. Но в целом, на наш взгляд, характеристика правильная.

Взлёт и посадка капитана Гамова. Не раз лётчики 1-го ПАП демонстрировали высокое мастерство. Приведём лишь два примера, причём в обоих случаях главным героем был командир бомбардировочной эскадрильи полка капитан П.П. Гамов. Он отработал на трассе от первого до последнего дня, перегнал с Аляски на Чукотку 340 бомбардировщиков Б-25 и А-20, отлидировал 250 групп самолётов. За эту работу Пётр Павлович был удостоен орденов Ленина и Красного Знамени, а также медали "За боевые заслуги".



Командиры лидерных экипажей 1-го ПАП лейтенант М.А. Ворона (слева) и капитан П.П. Гамов. 1943 г.

Обычно американские лётчики доставляли самолёты ленд-лиза в Фэрбенкс, а дальше вступали в работу наши экипажи. Но в декабре 1942 г. пришлось сделать исключение. На базе Ледд-Фильд скопилось много самолётов, и американские лётчики вызвались перегнать семь бомбардировщиков А-20 до Нома. Из-за резкого ухудшения погоды в районе Нома один "Бостон" совершил вынужденную посадку "на живот" на аляскинском берегу Берингова пролива. Лётчик остался невредим, а машина получила значительные повреждения.

Когда самолёт отремонтировали, перегнать его на аэродром пригласили опытного американского лётчика капитана Кейна. Осмотрев место, откуда ему придётся взлетать — полоса утрамбованного снега шла вдоль берега под уклон к морю, к тому же с гор дул сильный боковой, переходящий в попутный, ветер — он не захотел рисковать.

Уже поговаривали о разборке самолёта на запчасти, когда в Фэрбенкс прилетел Мазурук. Он пригласил капитана Гамова и в разговоре дал ему понять, что хотел бы сохранить для фронта этот в общем-то исправный бомбардировщик. Лётчик с полуслова понял командира дивизии и ответил:

- Я попробую.

На следующий день Гамов вместе с командиром полка подполковником П. Недосекиным был на месте вынужденной посадки. Осмотрели укатанную полосу на прибрежном припае. Опытные лётчики понимали, что риск слишком велик.

- Я стану в конце полосы, - сказал Недосекин. - И если в процессе разбега я увижу безнадежность твоей затеи, дам знать красным флажком.

Установленный у торца площадки самолёт начал разбег. Уже через сотню метров стало ясно, что из-за бокового ветра не удастся выдержать направление взлёта: самолёт сносило в море. Недосекин энергично замахал флажком.

Сели в "джип". То и дело буксуя в топком снегу, двинулись вдоль берега. Километра за полтора от самолёта увидели припай: ровную льдину метров 600 в длину. Назвать её подходящей было нельзя, но и ничего лучшего не предвиделось.

- Стоит рискнуть отсюда! — предложил Гамов.

Когда американцы узнали, что русский собирается взлетать с припая, кто-то из них философски заметил:

- Вода в море холодная, как смерть!

...Пробежав всю льдину, лишь у самого её края Гамов взял штурвал на себя. Морские брызги, подхваченные винтом, заструились на лобовом стекле кабины. Люди, застывшие на берегу в ожидании, видели, что колёса шасси чуть не касаются гребешков волн. Казалось, ещё мгновение, и самолёт поглотит морская пучина. Но вот просвет между водой и самолётом стал увеличиваться. В толпе раздался возглас облегчения, а потом начался бурный обмен мнениями, восхищались смелостью русского.

А Гамов, смахнув с лица струйки пота, развернул самолёт в сторону Нома. Он решил лететь с выпущенными шасси — до аэродрома было километров тридцать.

На стоянке не успел Гамов спуститься с самолёта на землю, как его окружила большая толпа, подхватила на руки и начала качать...⁸.

Прошло чуть более полугода, и на долю Гамова выпало новое испытание. 4 августа 1943-го, как это было уже не раз, он вёл на бомбардировщике Б-25 из Фэрбенкса в Уэлькаль группу из десяти "Аэрокобр". Когда после взлёта настало время убирать шасси, борттехник Кирсанов доложил, что не сработала сигнализация уборки передней ноги, а затем, осмотрев стойку через специальный лючок, уточнил: произошло разъединение амортистойки с подкосом.

Гамов оглянулся. С двух сторон, как бы зависли в воздухе, цепочки истребителей. Ближним от него справа летел командир истребительной эскадрильи Жевлаков. Гамов сообщил ему о случившемся и о своём решении довести группу до запасного аэродрома Галена. А сам прокручивал в голове варианты: как быть дальше?

Гамову вспомнилось, что американский инструктор Николай де Толли как-то рассказывал ему о подобной ситуации, случившейся с ним в Калифорнии. Тогда он предотвратил аварию, а может, и катастрофу, довольно хитроумным способом. "Попробую и я так", - решил Гамов.

Связавшись по радио с диспетчерским пунктом Ледд-Фильда, Гамов сообщил о своём вынужденном возвращении на базу. На предложение Мачина посадить самолёт "на брюхо" ответил отказом и изложил свой план посадки. Михаил Григорьевич, после некоторых уточнений и консультаций с руководством авиабазы, дал "добро".

На земле начали готовиться к приёму повреждённого самолёта, на лётном поле заняли указанные им места пожарные и санитарные машины. А Гамов, чтобы выработать лишнее топливо, стал кружиться над аэродромом, раз за разом делая пристрелочные заходы на посадку. Одна из сложностей была в том, что при посадке только на основные колёса нельзя пользоваться тормозами, а значит, надо было приземлиться в самом начале бетонной полосы, которая хоть и имела почти трёхкилометровую длину, но заканчивалась крутым обрывом в реку Танану. Гамов знал, что уже не один самолёт закончил свою биографию в её водах...

Гамов вывел Б-25 на посадочную прямую, выключил оба мотора и зафлюгировал винты.

"Рассчитал он точно: коснулся колёсами в самом начале полосы. Пока скорость была большая, рули держали самолёт. Но вот скорость стала понемногу гаснуть, и бомбардировщик начал опускаться. Стоило бы ему хоть раз "клюнуть" землю, и он бы сразу перевернулся. Именно по этой причине тормозить было нельзя.

Когда Б-25 пробежал половину пути, отделявшего его от обрыва в реку, оба "доджа" с натянутыми канатами тронулись с места. Они синхронно перемещались вдоль полосы по ходу движения самолёта.

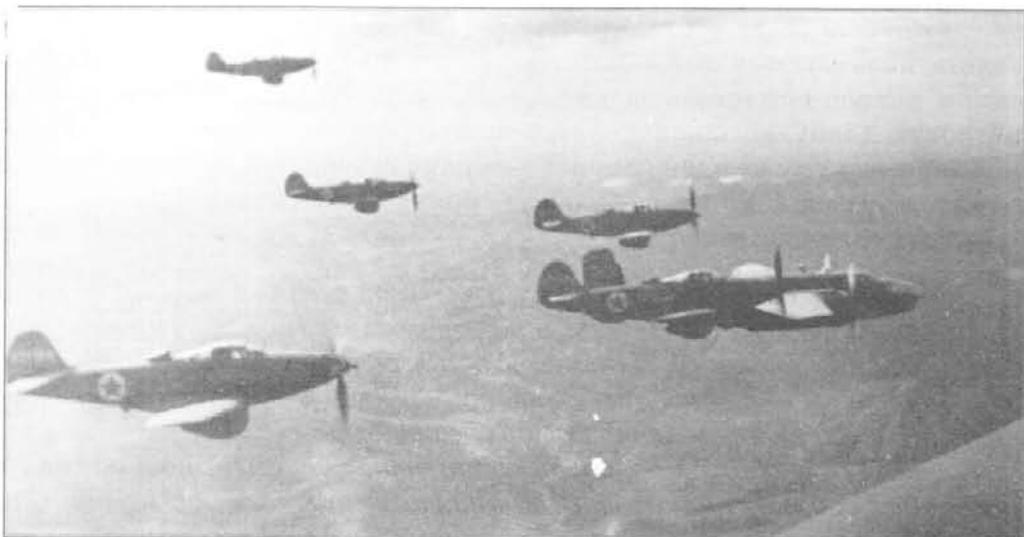
Всё внимание Гамова было сосредоточено на штурвале и рулях, которыми он удерживал "нос" до последней возможности. Поэтому лётчик не заметил, как американцы закинули с грузовиков канаты на оба киля бомбардировщика. Он только почувствовал сильный удар и удивился, почему не виден горизонт.

Б-25 замедлил бег, но продолжал двигаться вперёд, увлекая за собой грузовики. Так они втроем катились почти до края обрыва, где самолёт замер с задраннным носом, словно вздыбленный конь, занесший передние копыта над пропастью. Его удерживали канаты, заброшенные с "доджей" на хвост.

Техники быстро поставили упорные колодки под колёса шасси. Гамов открыл люк и первым сошёл по лестнице вниз. Одна за другой подъезжали машины — пожарные, скорой помощи, технических служб. А пригодилась лишь та, что привезла новую "ногу"⁹.

Вскоре после этого случая командир полка Н. Васин перед строем личного состава объявил капитана Гамова и лейтенанта Макарову мужем и женой. Пётр Павлович и Елена Александровна вместе прожили долгую жизнь. В послевоенные годы он летал командиром воздушного судна, а она преподавала английский язык в Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н.Е. Жуковского. Её слушателями были космонавты Ю. Гагарин, Г. Титов, А. Николаев, В. Терешкова.

И ушли из жизни Пётр Павлович и Елена Александровна почти одновременно, успев отметить полувековой юбилей Победы, день, которой они "приближали, как могли". Сердце П.П. Гамова остановилось 19 июля 1995-го на 82-м году жизни, а Е.А. Макарова закончила свой земной путь в октябре того же года...



Группа самолётов ленд-лиза над Аляской

Не обходилось на Аляске во взаимоотношениях с союзниками и без недоразумений. Летом 1943 г. исчез работавший на авиабазе американский шофёр, как потом оказалось, утонул в озере. Подозрение на причастность к случившемуся пало на советских представителей. Руководство авиабазы распорядилось сверять по фото личность каждого нашего лётчика перед вылетом и досматривать перегоняемые самолёты. Мачин досмотры запретил, тогда его предупредили, что отныне наши лётчики взлетать с аэродрома могут только по специальному разрешению. Обстановка накалялась. Тогда Мачин отправился к генералу Гаффни. Было проведено повторное скрупулёзное расследование обстоятельств гибели водителя, всё прояснилось, и отношения снова нормализовались¹⁰.

Примером совместных скоординированных действий советской миссии и американцев были поиски и спасение нашего штурмана старшего лейтенанта Демьяненко. Вот как это было.

Утром 27 июня 1943 г. с аэродрома Ледд-Фильд поднялась группа из десяти бомбардировщиков А-20, ведомая лидером-бомбардировщиком Б-25. Когда до Номы оставалось каких-то тридцать минут полёта, оттуда сообщили, что по условиям погоды самолёты принять не могут. Поступила команда совершить посадку на запасном аэродроме Галина. После приземления в одном экипаже недосчитались штурмана Демьяненко.

В Галину срочно прибыл полковник Мачин. Из-за проливного дождя несколько суток не удавалось организовать поиски пропавшего офицера. Но и потом поисковые полёты вдоль трассы следования группы не приносили результата. Тогда Мачин попросил помощи у генерала Гаффни.

Две недели спустя американцы обнаружили в горах на высоком дереве белое полотнище. Было высказано предположение, что это остатки парашюта. На следующий день в тот район вылетели советские лётчики, но ничего не обнаружили.

Прошло ещё две недели. В одном из полётов Мачин заметил в горах едва приметную ленточку дыма. Снизившись, полковник увидел на берегу реки человека, машущего лётной курткой. Сомнений не было: это — Демьяненко. Ему сбросили спальный мешок, пистолет, некоторые продукты, а также записку: “Оставайся на месте. Не ешь слишком много. Помощь близка”.

Сделав ещё один заход и убедившись, что Демьяненко принял посылку и прочитал записку, Мачин заметил невдалеке маленькое озеро, поросшее тростником.

На спасение советского лётчика генерал Гаффни выделил лёгкий гидросамолёт, командиром экипажа которого был капитан Б. Блэксмит. На следующий день гидросамолёт приземлился на указанном Мачиным озере, сам же полковник кружился в это время в воздухе, указывая двум американским пилотам путь. Пробиваясь через болото и бурелом, Блэксмит с напарником разыскали обессиленного Демьяненко, и, как говорилось в донесении отправленном из Фэрбенкса в Москву, “почти на руках перенесли его к своему самолёту и доставили в Ном”.

Демьяненко перевезли в центральный госпиталь в Фэрбенкс, и уже неделю спустя он рассказал Мачину об обстоятельствах своего “исчезновения” из кабины самолёта.

В том полёте, в условиях ограниченной видимости, Демьяненко открыл люк задней кабины, чтобы визуальнo разглядеть местность. В этот момент лётчик перевёл бомбардировщик в пикирование, и штурмана выбросило из кабины...

Целый месяц Демьяненко боролся за свою жизнь. Когда закончился шоколад, питался лесной ягодой и мясом птиц, которых удавалось под-

стрелить из пистолета. Пролетавшим самолётам подать сигнал не мог из-за отсутствия ракетницы, а спички отсырели. По горной речке на примитивном плоту спустился в долину. Высушив под мышкой последнюю спичку, смог в нужный момент зажечь траву, дым от которой и увидел Мачин.

В октябре 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР в числе 67 генералов, офицеров и сержантов армии США, удостоенных советских правительственных наград "за успешное выполнение заданий по доставке самолётов Советскому Союзу из Соединённых Штатов Америки", капитан Бэссел Блэксмит (Bassell Blacksmith) был награждён орденом Красной Звезды¹¹.



Советские офицеры в справочной комнате аэродрома Ледд-Фильд. Слева направо: майор Яркевич, майор Лебедев, ст. лейтенант Воробьёв, майор Иванов и майор Новиков

В феврале 1943 г. на должность командира 1-го ПАП заступил подполковник Н.С. Васин, руководивший с августа 1942-го 2-м ПАП. Никифор Сергеевич - боевой лётчик, до работы на перегонной трассе успел повоевать на Волховском, Ленинградском и Воронежском фронтах. Его грудь украшали ордена Ленина, Отечественной войны 2-й степени и три - Красного Знамени. В 1944-м он стал полковником. Но по итогам того же года 1-й ПАП имел "самую большую аварийность в дивизии по вине личного состава и в первую очередь самого командования полка, не сумевшего организовать перелёты в

соответствии с приказами и инструкциями и не добившегося выполнения их личным составом”¹². В полку произошло три катастрофы, три аварии и две поломки самолётов. При этом погибло семь человек личного состава и один пассажир. Возможно, это послужило поводом для командования дивизии отпустить Васина по его просьбе в действующую армию, а полком на завершающем этапе перегонки стал командовать майор К.П. Барченко.

Осенью 1943 г. бригадный генерал Гаффни получил повышение по службе, новым командиром

авиабазы стал полковник Келлер. С ним у Мачина, как он сам рассказывал, в первое время отношения были прохладные, но общее дело оба полковники выполняли. Однажды Келлер заболел, и в госпитале его навестили наши товарищи, пожела-



*Подогрев самолётов P-63 “Кингкобра”
на аэродроме Ледд-Фильд. (Из коллекции Б.В. Смирта)*

лали скорейшего выздоровления. Этот визит сблизил Мачина с Келлером, способствовал потеплению в отношениях между двумя начальниками...

Летом 1944-го Мачин отпросился на фронт. Президент Ф. Рузвельт, отмечая вклад Михаила Григорьевича в общую борьбу с фашизмом, наградил его одной из самых высоких военных наград США - медалью “Легион почёта”.

В конце августа 1945 г. американцы прекратили поставку самолётов по ленд-лизу. 1-й ПАП перебазировался из Фэрбенкса в Марково и занялся перегонкой находящихся там боевых машин в Петропавловск-Камчатский, а также из Красноярск в Хабаровск и Владивосток для авиадивизий, принимающих участие в войне с Японией.

В октябре того же года 1-й перегоночный авиаполк расформировали, и его личный состав был направлен на доукомплектование частей ВВС Красной Армии.

Всего за три года в 1-м перегоночном авиаполку произошло 11 катастроф, 13 аварий и 25 поломок самолётов. При этом погиб 21 человек личного состава.

Окончательный итог работы советских авиаторов на Аляске был подведен 16 ноября 1945 г., когда Народный комиссар внешней торговли СССР А.И. Микоян издал приказ № 295 “О ликвидации авиабазы в Фэрбенксе”. Вот его полное содержание:

1. Считать с 24 октября 1945 г. работу Советской авиабазы в г. Фэрбенксе (Аляска, США) и оперативной группы по ликвидации этой базы законченной.



Группа советских и американских лётчиков и техников у самолёта Р-63 "Кингкобра" на аэродроме Фэрбенкса. Лето 1944 г.

2. За образцовое выполнение поставленных перед личным составом авиационной базы задач и отличную организацию технической службы по приёмке импортных боевых и транспортных самолётов от американцев и подготовке их к перегонке в СССР всему личному составу авиабазы - **ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ.**

¹ Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в 2-х т. Т. 2. — М.: Воениздат, 1988. С. 60.

² Халюзов Г. От Аляски до Берлина // Магаданская правда. — 1987. — 8 января.

³ Клева А. Полёт сквозь годы. - Неделя. - 1984. - 11 июля.

⁴ Лебедев И.П. "Кобры" летят к фронту. — М.: Военное издательство, 1992. — С. 41.

⁵ Макарова Е. Мы из советской военной миссии. — Магаданская правда. — 1991. — 18 июня.

⁶ Цит. по статье: Е. Макарова. "О нас тогда много писали в американской прессе...". — Воздушный транспорт. — 1992. — № 19.

⁷ Ярославцев В.А. Русские на Аляске. - Очевидец (Красноярск). - 1995. - 5 августа.

⁸ Чечин О.И. Задолго до встречи на Эльбе. — Вокруг света. — 1989. — № 8. — С. 6, 7.

⁹ Чечин О.И. Торжество жизни // Трасса мужества и дружбы. Сборник. — Якутск: Нац. книжное изд-во РС(Я), 1992. — С. 63 - 65.

¹⁰ От Аляски до Эльбы. Рассказывает генерал-лейтенант авиации в отставке Герой Советского Союза М. Мачин. — Правда. — 1988. — 7 декабря.

¹¹ Почтарёв Л. В горах Аляски. — Красная Звезда. — 1999. — 27 марта.

¹² Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 год. - С. 27.

Глава VII

АМЕРИКАНСКИЙ УЧАСТОК ТРАССЫ

Перегоночная трасса на американском континенте начиналась у пограничного с Соединёнными Штатами канадского города Летбридж (Lethbridge) и далее шла над отрогами Скалистых гор, пересекая территории Альберта, Британская Колумбия и Юкон. На трассе было 10 аэродромов, а также разветвлённая сеть - примерно через каждые 100 миль - работающих круглосуточно радиомаяков, метеостанций и метеопостов. Перегонка велась группами по 5 - 7 самолётов, причём не эстафетным методом, как на советской части трассы, а "насквозную". Истребители, транспортные самолёты и бомбардировщики с заводов США направлялись через базу Грейт-Фолс (Great Falls) (штат Монтана) в Эдмонтон (Edmonton) (Канада) и далее по северо-западному маршруту на Аляску, в Фэрбенкс.

Для обслуживания трассы Аляска – Сибирь в США была сформирована 7-я перегоночная группа, а в мае 1942 г. вышел приказ о создании отдельной базы для проведения этих операций – начальные шаги в организации отправки американских самолётов через Аляску в Советский Союз. Первый полёт на аэродром Ледд-Фильд близ Фэрбенкса был выполнен 7 июня под руководством майора Ллойда У. Эрла.

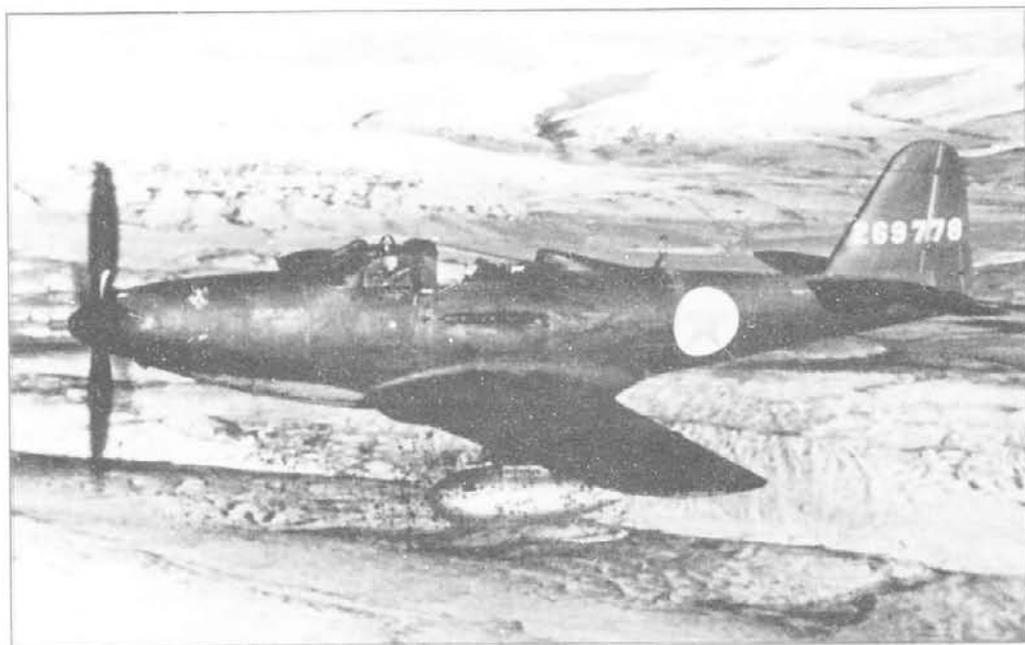
22 июня 1942 г. ещё очень малочисленную 7-ю перегоночную группу перевели с аэродрома временного базирования в Спокане (штат Вашингтон) в Грейт-Фолс, выбор которого был обусловлен следующим: свыше 300 дней в году хорошей лётной погоды, расположение вдали от побережья океана и удобная цепочка аэродромов, связывающих его с Северо-Западным маршрутом.

Через некоторое время эта перегоночная группа увеличилась до 500 человек. На первых порах жили в палатках, но вскоре был утверждён генеральный план посёлка, состоящего из 113 зданий. Муниципальный аэропорт постепенно превращался в военно-воздушную базу. Надо отметить, что зима 1942-43 гг. в этих местах была особенно суровой не только в Монтане, но и во всей Западной Канаде и на Аляске. Ударили небывалые для этих мест морозы - до 50°. В январе ветер достигал скорости 64 мили/ч и снег выпал глубиной 5 - 6 футов...

11 июля 1942 г. были задействованы 25-я перегоночная эскадрилья под командованием капитана Д. Брекенриджа (John P. Breckenridge),

385-я базовая эскадрилья - командир капитан Д. Лакер (James W. Luker) и 902-я гвардейская эскадрилья - командир капитан Э. Мак-Бесса (Edwin MacBeth), а несколько месяцев спустя и другие подразделения, включая 365-й отряд ВВС под руководством Д. Бонна (Joseph V. Bonn).

Первые самолёты ленд-лиза, два бомбардировщика А-20 "Бостон", предназначенные для следования по АЛСИБу, приземлились в Ледд-Фильде 3 сентября 1942 г. Их привели экипажи Э. Авермана (Edmund J. Averman) и А. Викетта (Albert D. Wickett).



Самолёт Р-63А на пути в Фэрбенкс. (Из коллекции Б.В. Смирна)

В составе перегоночной группы было женское вспомогательное почтовое лётное подразделение под командованием Д. Эверетт (June Everitt). К концу 1944 г. в его составе было 223 завербованных на военную службу женщины.

Последний вылет самолётов ленд-лиза из Фэрбенкса состоялся 20 сентября 1945 г.

Из 7926 самолётов, отправленных из Грейт-Фолса, 68 было потеряно по пути в Фэрбенкс. Это были и катастрофы, и аварии. Расскажем о некоторых из них.

На озере Бейкер¹. 22 января 1943 г. младший лейтенант Джозеф П. Донахью на Р-39М вылетел в группе самолётов из Грейт-Фолса. Из 325 часов, проведенных в небе, 100 часов он отлетал на истребителях, из них 40 — на этой модели "Аэрокобры". У него не было опыта полётов по

приборам, но и оснований для волнений по этому поводу у Донахью не было, погода стояла прекрасная: высота облачности 1500 м, горизонтальная видимость 8 км. Группа благополучно пересекла канадские провинции Альберту и Британскую Колумбию, подлетала к местечку Уотсон-Лейк, где должна была заправиться горючим и немного отдохнуть.

Но случилось непредвиденное. Двигатель самолёта Донахью не выдержал сильного канадского мороза: замерзший охладитель разорвал трубопровод, и кабина стала заполняться паром. Лётчик передал ведущему по радио:

- Я ничего не вижу, кабина полна пара! Придётся прыгать!

Получив разрешение, Донахью аварийно сбросил дверку кабины и приготовился покинуть самолёт. Тем временем пар через проём двери вытянуло, и двигатель заглох. Ситуация изменилась, и лётчик передумал: решил идти на вынужденную посадку. Не выпуская шасси, он направил стремительно теряющую высоту машину на замерзшее озеро Бейкер. Пропахав около 150 м по снежной целине, самолёт замер. Донахью обошёл "Аэрокобру" и остался доволен осмотром: повреждения машины были незначительны.

Спасательный самолёт С-64 "Норсмани", находившийся в Уотсон-Лейк, оперативно прибыл на место происшествия и вывез Донахью. Доставленные этим же самолётом к "Аэрокобре" механики решили восстанавливать самолёт на месте: двигатель был работоспособен.

Уже через несколько дней отремонтированный истребитель улетел в Фэрбенкс.

На озере Уотсон. Месяц спустя, 21 февраля, лейтенант Фрэнк Л. Мак-Клор тоже получил возможность познакомиться с замерзшим озером. В хорошую погоду с неограниченной видимостью он вылетел из Уотсон-Лейк на истребителе Р-39М.

Когда самолёт набрал высоту 2750 м, начал пошалавливать двигатель. Мак-Клор сообщил ведущему:

- У меня проблема: раскочка оборотов и давление бензина прыгает.

По рекомендации лидера пилот переключил питание на другой бак, пытался подрегулировать качество смеси, включал и выключал вспомогательный подкачивающий насос... Ничто не помогало. Провёл манипуляции с обогревом карбюратора. Всё было тщетно.



Самолёты на аэродроме Ледд-Фильд

Когда двигатель заглох, Мак-Клюр посадил самолёт на озеро Уотсон. Ещё на пробеге самолёт провалился и получил значительные повреждения. Его не стали вывозить с места происшествия. Пилот, к счастью, не пострадал.

Озеро имени Капентера. И ещё один случай. 6 декабря 1943 г. младший лейтенант Делос Р. Капентер шёл на Р-39Q в группе самолётов, только что покинувшей Форт-Нельсон. На истребителе Капентера не работал высотомер, и ему приходилось держаться около ведущего самолёта лейтенанта Куна.

Группа летела над облаками. Кун увидел в них просвет и нырнул в него, чтобы выйти под облака. Тут Капентер потерял ведущего из виду. Когда он вышел из облаков, оказалось, что летит один в каньоне. Где он? Младший лейтенант попытался сориентироваться по радио, но его машина летела слишком низко, и окружающие горы блокировали радиосигналы.

Что там впереди? Окружающие склоны окутаны облаками, пробиваться вверх было смертельно опасно, к тому же заканчивалось горючее. На всякий случай, вдруг его услышат, Капентер передал в эфир своё приблизительное местонахождение и решение идти на вынужденную посадку. Он сбросил подвесной бак и с убранными шасси сел на замерзшее озеро.

В ту зиму ещё не было сильных морозов, и “Аэрокобра” провалилась под лёд правым колесом, деформировав крыло. Воздушный винт тоже погнулся, но сам Капентер не пострадал.

Пилоты 7-й перегоночной группы имели хорошую подготовку по ориентированию и выживанию в условиях Арктики. Поэтому Капентер, как учили, устроил лагерь, подготовил сигнальные огни и дымовые шашки. Он благополучно провёл в ожидании помощи долгую холодную ночь на озере в 193 км севернее аэродрома Смит-Ривер.

В полдень следующего дня Капентер услышал рокот двигателей, а вслед за этим из-за холма показался “Норсмани”, летевший в направлении озера. Его экипаж заметил зажжённую ракету и вскоре сел рядом с “Аэрокоброй”. Прибывшие члены комиссии осмотрели самолёт, засняли место аварии и вместе с Капентером вернулись в Уотсон-Лейк.

Озеро, где совершил посадку Капентер (теперь оно носит его имя), имеет размеры 300 на 1070 м и находится на высоте 855 м. Разрежённость воздуха не сильно сказывалась на взлётно-посадочных характеристиках самолётов, особенно зимой, и длина озера была вполне приемлема для проведения спасательной операции. Заход на посадку с юга блокировала значительная возвышенность, но южная сторона была пологая, до самого уреза воды росли деревья высотой пять-шесть метров.

Для ведения восстановительных работ на "Аэрокобре" были снаряжены два самолёта "Норсмани" на лыжном шасси. Они совершили несколько полётов на озеро и хорошо утрамбовали место взлёта-посадки.



Самолёт "Норсмани". (Из коллекции Б.В. Смита)

14 февраля 1944 г. оба самолёта "Норсмани" вылетели на озеро, чтобы на месте решить, как лучше вывезти на аэродром Смит-Ривер двигатель "Аэрокобры", весивший свыше 450 кг. Обследовав состояние полосы, пришли к выводу, что удобнее будет выполнить эту работу на колёсном шасси.

На следующий день пилот Джонсон с инженером Аспесси на борту повёл переставленный с лыж на колёса "Норсмани" на озеро. Самолёт коснулся полосы и благополучно пробежал по ней примерно 100 м. Но потом левое колесо соскользнуло с утрамбованной полосы в рыхлый снег. Самолёт, резко замедляя ход, прокатился ещё 45 м. Когда его скорость уже снизилась до 25 км/ч и казалось, ничего непредвиденного не произойдет, он стал опускаться на нос и перевернулся.

Экипажу удалось поставить самолёт на колёса и починить так, чтобы вернуться в Смит-Ривер для проведения ремонта.

Прошло ещё несколько дней, и на озеро с инженером Аспесси полетел, пожалуй, самый опытный пилот-спасатель лейтенант У. Ноудин. Кроме их парашютов, 100 кг необходимого оборудования и 455 л горюче-

го в баках, другого груза на борту не было. Лейтенант Холл следовал за ними на отремонтированном “Норсманне”.

Как обычно, самолёт Ноудина пролетел над горами с южной стороны, над озером и развернулся для посадки. “Норсманн” был на высоте 60 — 80 м, когда неожиданно, не меняя тона работы двигателя, самолёт развернулся под углом 45° и воткнулся носом в лёд в полусотне метров от берега. Последовал взрыв. Обломки самолёта разметало в радиусе 70 м.

Оба, младший лейтенант Ноудин и сержант Аспесси, погибли. От самолёта остался только сильно деформированный и обгоревший хвост.

Причину катастрофы выяснить не удалось.

Были и другие случаи вынужденных посадок на замёрзшие озёра. Все они заканчивались для пилотов благополучно. Их находили спасатели, вывозили, а затем возвращались, чтобы спасти материальную часть.

Пропавший без вести. Случались с американскими перегонщиками и трагедии. Расскажем об одной из них.

27 октября 1943 г. младший лейтенант Уолтер Т. Кент и следовавший за ним чуть позади старший лейтенант Дей летели в группе “Аэрокобр” из Уотсон-Лейка в Уайтхорст. Они летели над шоссе АЛКАН (Аляско-Канадское), находясь восточнее аварийного грунтового аэродрома № 45, когда Дей увидел, как Кент, обходя облака, стал резко набирать высоту. Маневр Кенту не удался, и оба самолёта оказались в облаках. Дей имел опыт полёта в облаках, а Кент нет.

Старший лейтенант, перейдя на пилотирование по приборам, развернул самолёт и направился в Уотсон-Лейк, но из-за непогоды аэродром оказался закрытым. Не имея выбора, Дей сообщил в Уотсон-Лейк, что возобновляет полёт по приборам в Уайтхорст.

После успешного приземления Дея в Уайтхорсте по радио и телефонной связи начались поиски Кента. Когда ничего не удалось выяснить, его объявили пропавшим без вести и начали поиски.

Пилоты, задействованные в поиске, получили карты с обозначенными районами возможного нахождения Кента, а также описания районов поиска и характерных ориентиров. Для участия в поисковых работах сняли с грузовых рейсов пять самолётов С-47. Два самолёта “Норсманн”, Ат-6 и “Пайпер”, базировавшиеся в Уотсон-Лейке, должны были действовать оттуда. К ним присоединялись три самолёта “Аргус” и “Норсманн” канадских военно-воздушных сил. К поиску были также подключены бомбардировщики А-20 и Б-25, предназначенные для перегонки по АЛСИБу.

Погода не благоприятствовала поиску. Горы Вольф-Рейндж северо-западнее Уотсон-Лейка были постоянно закрыты облаками, представляя большую опасность для поисковых самолётов. Ночью С-47 летали в поисках возможных сигнальных костров или ракет, днём летали мало — из-за ненастной погоды.

Проверялась любая информация, могущая навести на следы пропавшего. 30 октября лейтенант Гратчер, летя на своём С-47, видел группу волков у скелета в 8 км южнее шоссе, на стыке шестого и седьмого поисковых районов. Спустя короткое время пилот другого самолёта информировал, что заметил нечто похожее на обломки самолёта в том же районе. Но интенсивный наземный поиск не дал никаких результатов.

3 ноября лейтенант Байтнауэр на самолёте Ат-6 вёл поиск в шестом районе. Он сообщил, что заметил в стороне гор к югу от озера Теслин на протяжении 100 м свежесломанные деревья. Пилот предположил, что это мог сделать падающий самолёт. Немедленно туда отправили группу наземного поиска во главе с лейтенантом Уотсоном. Она переплыла озеро на лодке и высадилась в заданном районе. Когда поисковики прибыли на предполагаемое место, началась сильная метель, из-за которой ни один самолёт не мог взлететь, чтобы руководить операцией с воздуха.

У наземной группы поиска кончились продукты, и им пришлось вернуться в индейскую деревню Теслин. Взяв с собой местного проводника, они попытались продолжить поиски, но так как озеро стало замерзать, проводник отказался идти дальше. Планового обследования местности не получилось, при поверхностном же осмотре не было обнаружено никаких признаков происшествия, поэтому было решено отложить наземный поиск до окончательного ледостава озера. Но и тогда, при более тщательном обследовании местности, ничего не нашли.

Американцы - люди дотошные. Они не только вели поиски младшего лейтенанта Кента, но и скрупулёзно подсчитывали, во что обошлась эта операция. За это время 13 пилотов совершили 64 полёта общей продолжительностью 149 часов. В поисках Кента была обследована площадь 35 тыс. кв. км. Поиски с воздуха постоянно затрудняли метели и низкая облачность.

11 ноября 1944 г. поиски Кента официально прекратили. В наступившее лето они были возобновлены, было обследовано ещё несколько районов. И всё безрезультатно.

Лишь спустя много лет, 18 сентября 1965 г., истребитель Кента с серийным номером 44-2031 нашла канадская поисково-спасательная группа, искавшая другой пропавший самолёт. "Аэрокобра" была обнаружена к северу от озера Тутси (территория Юкон). Осмотр места катастрофы показал, что "Аэрокобра" врезалась носовой частью в землю, а положение оторвавшихся крыльев свидетельствовало о большой скорости в момент столкновения. Двигатель был отброшен на 250 м вперёд. Самолёт при ударе взорвался. По характеру повреждения лопастей было видно, что воздушный винт в момент удара не вращался.

Останков человека на месте катастрофы не нашли. Исследователи разыскали лишь кольцо с выгравированным именем Кента да две монеты: американскую и канадскую. Пилотское сиденье было отброшено вперёд,

пристёжной ремень оборван позади кресла, но пристёгнут, на нём - обугленные клочки одежды, а сложенный парашют прикреплен к сиденью.

Младший лейтенант Уолтер Томсон Кент был объявлен погибшим, "останки не найдены".



Блейк В Смит у памятного знака на месте гибели У.Т. Кента

Описанные случаи - убедительные свидетельства стойкости и мастерства пилотов 7-й перегоночной группы. На американском участке АЛ-СИБа было потеряно 68 самолётов, не считая тех, что разбились при спасении потерпевших аварию пилотов-перегонщиков и эвакуации с мест вынужденных посадок повреждённых самолётов².

¹ По материалам книги Long Everett, Negenblya Ivan. Cobras over the Tundra. (Лонг Э., Негенбля И. Кобры над тундрой). — Fairbanks: Arktika Publishing, 1992. — С. 16 — 18.

² Информация по лётным происшествиям взята из картотеки отдела войны ВВС США "Вестника аварий самолётов" от 22.01.43 г., 21.02.43 г., 6.12.43 г., 15.02. 44 г. и 27.02.44 г.

Глава VIII

САМОЛЁТЫ НАД ТУНДРОЙ И ТАЙГОЙ

По прибытии на аэродромы дислоцирования командование и личный состав Управления трассы и полков приступили к подготовке аэродромов и служб для обеспечения перегонки самолётов.

Штаб 1-й перегоночной авиадивизии и Красноярской воздушной трассы занял в Якутске одноэтажное деревянное здание управления треста “Джугджурзолото” на пересечении улиц имени Дзержинского и Лермонтова. В отдельно стоящем флигеле разместилась служба материально-технического обеспечения (МТО), которую возглавлял подполковник Новолоцкий. В другом строении в том же дворе была штабная столовая. В двухэтажном доме напротив через улицу Дзержинского расположился политотдел¹.

Личный состав поначалу поселили в бараках, построенных на въезде из города на территорию аэродрома. Сооружали их в спешке, из сырых брёвен: в первую зиму при плохом отоплении внутренняя поверхность стен покрывалась чуть ли не до потолка изморозью. Позже, в 1943 г., был построен добротный двухэтажный дом (в послевоенные годы в нём размещалась санчасть, а затем 17-й учебно-тренировочный авиаотряд), куда переселился личный состав полков. Некоторые командиры получили разрешение на приезд к ним семей, и квартировали они, как правило, у гостеприимных горожан. Так, например, лётчик 4-го ПАП лейтенант Н.А. Ивашкевич с женой и сыном жили в доме известного на Лене и восточном побережье Арктики капитана парохода А.Д. Богатырёва.

Заместителем командира авиадивизии по лётной части был полковник В.В. Фокин. По отзывам всех, кому при-



Капитан А.Д. Богатырёв и его супруга с квартирантом — лётчиком Н.А. Ивашкевичем. Якутск, май 1945 г.

шлось работать под его руководством, он - отличный лётчик и прекрасный организатор - умел передать другим свои большие знания и опыт.

Старшим инженером дивизии был инженер-подполковник Н.А. Лучников, службой связи руководили майор А.П.Тураев и капитан Кнопов, главным штурманом был майор Дорофеев, которого заменил затем С.И. Тужик, начальником строевого отдела и кадров — капитан И.А. Сажин.

Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перегонялись поодиночке или по два-три, истребители же, как правило, группами, которые вели лидеры-бомбардировщики, в экипажи которых подбирались самые опытные лётчики, штурманы и радисты. За лидером “клином” следовали самолёты-истребители, а замыкал строй второй бомбардировщик или командир эскадрильи истребителей. Он следил за строем.

Дальность полёта у истребителей была небольшой, поэтому маршрут, протяжённость которого от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6,5 тыс. км, пришлось разделить на пять этапов. За каждым из них закреплялся перегоночный авиаполк (ПАП), и он, обычно, работал только на своём участке. Передавая в пункте назначения самолёты соседнему полку, лётчики возвращались на свою базу транспортными самолётами. Эту работу сначала выполняла 6-я транспортная эскадрилья (командир С.Т. Величаев), укомплектованная отборным лётным составом ГВФ и полярной авиации. Потребность в транспортных перевозках на трассе быстро росла, и 4 июня 1943 г. на базе этой эскадрильи был сформирован, состоящий из 20 экипажей, 8-й транспортный авиаполк (ТАП). Его бессменным командиром был майор, а затем подполковник В.А. Пушинский. Это был молчаливый и выдержанный, но очень требовательный руководитель. До отъезда на трассу он успел на советско-германском фронте совершить немало дерзких полётов в тыл врага. Кроме того, он командовал большим авиасоединением по обеспечению продовольствием Ленинграда по воздушному мосту в период блокады, а также выполнял боевые вылеты в Севастополь².

Кроме перевозки лётного состава в базовые аэропорты, 8-й полк занимался перегонкой транспортных самолётов С-47, перевозкой пассажиров и грузов (в том числе импортных), выполнением специальных заданий по доставке дипломатов и государственных делегаций от Москвы до Вашингтона³.

Когда лётная инспекция ГУ ГВФ проверила организацию лётной работы в частях дивизии за май-октябрь 1944 г., то особо отметила высокое качество лётной работы в 8-м ТАП. Он по всем показателям был признан лучшим транспортным полком во всём гражданском воздушном флоте⁴.

Американские экипажи 7-й перегоночной группы доставляли самолёты от авиационных заводов, расположенных на севере США, через Ка-

наду в Фэрбенке. Здесь эстафету подхватывали наши лётчики 1-го ПАП (командир — подполковник П. Недосекин, затем подполковник Н.С. Васин). Их задачей был перегон самолётов через Берингов пролив до Уэлькаля, а если метеоусловия не позволяли там садиться, то до Марково или Анадыря (только в зимнее время). По своей укомплектованности и подготовке лётного состава полк был способен ежемесячно перегонять 300 — 400 самолётов.

Протяжённость этого довольно сложного отрезка пути составляла около 1500 км над дремучими лесами долины реки Юкон, над постоянно хмурым Беринговым проливом, над горными массивами и пустынной тундрой восточной Чукотки. Продолжительные и устойчивые туманы с моря и грозы над Аляской препятствовали лётной работе летом не меньше, чем сильные ветры и метели зимой. Здесь было самое малое по трассе количество лётных дней в году. Так, за 1944 г. на участке Фэрбенкс — Ном их было всего 109, для сравнения: самое большое число лётных дней — 181 — было на участке Якутск — Киренск.



Разгрузка бензина в порту Уэлькаль

2-й авиаполк (командир — подполковник А.Г. Мельников, в дальнейшем подполковник М.И. Павленков) базировался в Уэлькале. Он перегонял самолёты по сложнейшему, в 1400 км участку трассы над безлюдной центральной частью Чукотки, над высокогорным районом Омолона и Колымским хребтом до Сеймчана.



Автостоянка аэропорта Уэлькаль



М.И. Павленков

ПАВЛЕНКОВ Михаил Иванович (1904 - 1981).

Уроженец с. Усовка Воскресенского района Саратовской области. После окончания в 1931 г. Оренбургской лётной школы служил на Дальнем Востоке. Участвовал в боевых действиях на о. Хасан (1938 г.). С 1940 г. и до начала войны - лётчик-инструктор школы штурманов. Участник Великой Отечественной войны. В 1-ю ПАД прибыл в октябре 1942 г. после окончания ускоренного курса командного факультета Военной академии командно-штурманского состава ВВС КА на должность командира эскадрильи 4-го ПАП, с ноября 1943 г. - командир 2-го ПАП. С 1946 г. - командир 970-го авиаполка, с 1950 г. - командир авиадивизии. После окончания в 1954 г. двухгодичных курсов при Академии Генштаба - зам. командира корпуса по лётной части. В 1956 г. в связи с расформированием корпуса и значитель-

ным сокращением армии уволен в запас в звании полковника.

Награждён орденами Ленина и Красной Звезды, медалями.

Маршрут от Сеймчана до Якутска (1167 км) был тоже не из лёгких. Он пролегал над хребтами Черского и Верхоянским, над Оймяконом — Полюсом холода. Нередко лётчикам приходилось летать на большой высоте в кислородных масках и при очень низких температурах. Здесь самолёты вел 3-й полк, которым командовал подполковник Н. Твердохлебов, а затем майор Б.И. Фролов. Оймякон в полной мере оправдывал свой статус Полюса холода. Так, в 1944 г. здесь было зафиксировано 69

дней с температурой ниже 50°, в Якутске таких дней было 21⁵. Такой холод сопровождался устойчивыми туманами. В связи с этим со второй половины ноября до середины февраля перегонка самолётов велась, преимущественно, по побережью Охотского моря, через Магадан и дальше на Якутск или Киренск.

Участок от Якутска до Киренска протяжённостью 1331 км проходил над глухой тайгой, обслуживал его 4-й ПАП (командир – майор П.Е. Смоляков, позже полковник П.И. Дмитриев и Герой Советского Союза подполковник И.П. Власов). Зимой большие морозы и туманы, а летом густой дым от таёжных пожаров сильно усложняли пилотирование самолётов на этом участке.

Наконец, на отрезке воздушного пути от Киренска до Красноярска в 965 км, простирающемся над сплошной сибирской тайгой, работал 5-й ПАП (командир – подполковник М. Матюшин, позже подполковник И.И. Пронюшкин).

Если же на каких-то участках трассы устанавливалась на длительное время нелётная погода или выходили из строя аэродромы, а в другом месте скапливались самолёты (в отчётах отмечалось кратковременное скопление до 300 самолётов на одном аэродроме), лётно-технический состав любого полка оперативно перебрасывался на нужные участки и фактически выполнял перегонку боевых самолётов по всей трассе от Уэлькаля до Красноярска. Отдельные группы лётчиков до эскадрильи направлялись для усиления 1-го полка при большом скоплении самолётов на аэродромах Фэрбенкс и Ном. В летние дни, когда проходила перегонка самолётов с аэродрома Ном, лётчики перегоняли в день по две машины. В отдельные дни поступление самолётов на нашу территорию доходило до 76 единиц, а 17 сентября 1944 г. был установлен своего рода рекорд, на территорию СССР было доставлено 94 самолёта, из них: Б-25 - 10, Р-39 - 17, Р-63 - 66 и С-47 - один.

Маневрирование полками способствовало росту из года в год интенсивности работы трассы. Так, в 1943 г. поступило 2466 самолётов всех типов, что дало среднемесячное поступление 205 самолётов. В 1944 г. поступило 3029 самолётов, то есть 253 машины в месяц, а за восемь месяцев 45-го - 2298 самолётов, ежемесячно - 287. С 4 по 8 февраля 1945 г. было перегнано из США на территорию СССР 267 самолётов, из них истребителей 228, бомбардировщиков 25 и транспортных - 14 самолётов.

В Красноярске американские самолёты сдавались Военной приёмке Авиации Дальнего Действия ((АДД) и ВВС Красной Армии, в Москве – АДД и ГВФ. В 1943 г. в Красноярске было сдано 1930 самолётов. При одном и том же количестве лётного состава в 1944 г. дивизия перегнала и сдала в Красноярске 3342 самолёта, а в Москве – 76. Максимальное число сдаваемых за месяц самолётов в Красноярске составляло 573, а за один день доходило до 88⁶.

На советско-германский фронт бомбардировщики доставлялись лётком, а истребители, в частично разобранном виде — на железнодорожных платформах.

Самолёты С-47 доставлялись транспортными экипажами методом сквозной перегонки от Уэлькаля до Красноярска, а с октября 1944 г. по всей магистрали Уэлькаль — Москва.

3 сентября 1942 г. первые самолёты ленд-лиза — два бомбардировщика А-20 “Бостон”, предназначенные для перегонки в Советский Союз, приземлились на аэродроме Ледд-Фильд близ Фэрбенкса. А 29 сентября подполковник П. Недосекин повёл с этого аэродрома двенадцать “Бостонов” в сторону Берингова пролива.

6 октября 1942 г. первые истребители Р-40 “Киттихаук” вылетели из Фэрбенкса курсом на Ном. Лидировал группу на бомбардировщике Б-25 командир дивизии полковник И.П. Мазурук. Из Номы, с трудом пробив многослойную облачность, перелетели через Берингов пролив и приземлились в Уэлькале.

Здесь подготовка самолётов к вылету велась шесть дней. Ночью в абсолютной темноте техники, одетые в обычные шинели и сапоги при крепком уже морозе и сильном ветре по несколько часов подогревали моторы. Но как только приступали к их запуску, начиналось разрушение сот маслорадиаторов. На нескольких машинах обнаружилось течи масла и бензина в дюритовых соединениях, гидрожидкости через уплотнения. Ситуация усугублялась полным отсутствием запасных частей. Позаимствовать опыт у американцев было нельзя, так как климатические условия у них были мягче, а техническая оснащённость аэродромов Аляски была неизмеримо выше.

Техники, промерзнув несколько часов на аэродроме, возвращались в холодные общежития, где сквозь щели сыпался снег. Не было в достатке угля, дров и лесоматериалов. В условиях болотистой местности Уэлькаля и полного отсутствия леса постройка землянок была невозможна. Сооружали временки из обрезков стройматериалов и разрезанных бочек из-под бензина.

Только когда потеплело, принявшие эстафету перегонщики 2-го полка повели истребители в Сеймчан. Лидировал капитан Финогенов на бомбардировщике А-20 “Бостон”. Через десять минут после вылета попали в плотную облачность. Финогенов вернулся в Уэлькаль, а истребители сели на запасном аэродроме в Марково на берегу реки Анадырь. Там застряли из-за плохой погоды.

13 октября из Уэлькаля на “Бостоне” был послан лидерный экипаж 1-го полка — командир звена капитан А.Д. Новгородский со штурманом капитаном Н.А. Шведовым. К их прилёту в Марково пошёл сильный снег, на четвёртом развороте над аэродромом бомбардировщик задел крылом землю и разбился. Экипаж погиб. Первая катастрофа. Первые смерти...

Прошло ещё несколько дней в ожидании погоды, прежде чем самолёты смогли вылететь из Марково в Сеймчан. И там тоже просидели не один день.

28 октября приземлились в Якутске. Для дальнейшей перегонки командование отобрало в 4-м полку лучших пилотов во главе с командиром истребительной эскадрильи капитаном В.М. Перовым.

ПЕРОВ Виктор Михайлович родился в 1917 г. в г. Чарджоу (Туркмения). После окончания в 1938 г. Борисоглебской военной школы лётчиков служил в Белорусском и Прибалтийском округах. Участник Великой Отечественной войны и перегонки самолётов по трассе Аляска - Сибирь.

С 1946 г. командир корабля Управления полярной авиации вплоть до её расформирования, командир 247-го лётного отряда (Домодедово). Участник открытия и обслуживания высокоширотных станций СП-2 - СП-5. Командир авиаотряда 3-й Комплексной Антарктической экспедиции (1958-59 гг.).

Награждён двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени и Трудового Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами "Знак Почёта", медалями. Председатель секции "Аляска - Сибирь" Российского комитета ветеранов войны и почётный президент Полярной комиссии Географического общества Российской Академии наук.

За спасение бельгийской экспедиции в Антарктиде удостоен высшей награды Бельгии - ордена Леопольда Второго.

Живёт в Москве.

Вылету мешали технические неполадки. Здесь работа технического состава была ещё сложнее, чем в Уэлькале. Зима в тот год пришла рано: температура воздуха доходила до 50° мороза. Нередки были случаи обморожения. Техника, не рассчитанная на такие суровые условия, преподносила всё новые и новые дефекты. Появились сомневающиеся: "Возможна ли перегонка "нежных американцев" в условиях Крайнего Севера?" Но основной костяк инженерно-технического состава всем этим трудностям, казавшимся непреодолимыми, противопоставил выдержку, смекалку, напряжение всех человеческих сил, волевых резервов. Были оперативно выявлены слабые места конструкции самолётов и моторов, которые требовали особенно тщательного подогрева перед вылетом.



*Перов в кабине самолёта
P-39 "Аэрокобра"*



Заправка самолёта P-39 топливом из бензозаправщика...

Наконец, морозным ранним утром 4 ноября истребители, ведомые на "Бостоне" заместителем начальника Красноярской воздушной трассы подполковником В.В. Фокиным, вылетели в Киренск, куда прибыли через пять с половиной часов. Не обошлось без приключений. Мороз был изрядный, при подлёте к Киренску жидкость в гидросистемах загустела, шасси некоторых самолётов с трудом выпустилось только аварийным порядком.

В Киренске ещё не было 5-го перегоночного полка. Он находился в Красноярске в ожидании транспортных самолётов, которые должны были доставить его к месту базирования. Опять несколько дней ждали погоды. Не дождавшись особого её улучшения, Фокин дал команду на вылет.

В.М. Перов рассказывал об этом перелёте:

"Фокин стремился, как можно скорее достичь цели - доставить самолёты в Красноярск. По приборам в слепом полёте мы тогда ещё летать на истребителях не умели, поэтому шли, где можно, под облаками. Василий Васильевич вёл группу на бреющем полёте, обходя участки с низкой облачностью и сильными снегопадами. Мы держались за лидером, хотя частые и резкие маневры затрудняли сохранение строя "клин". Летели над сплошной тайгой, но недалеко была река Лена. Через двадцать минут после вылета из Киренска на самолёте лётчика Назарова упало до нуля давление масла, и двигатель заглох. Фокин по радиации приказал ему садиться, не выпуская шасси, на Лену. Лёд на реке ещё не окреп и проломился, самолёт медленно погрузился в воду, но Назаров успел выскочить из кабины. Убедившись, что он жив, группа развернулась и легла на прежний курс."

Начиная от Усть-Кута погода стала мерзкой, в сущности говоря, нелётной. Изредка сквозь снежную мглу или в разрывах облаков виднелась однообразная тайга с распадками, речками и ручейками. На малой высоте пронеслись над посёлком Братск, промелькнули бурлящие на порогах воды Ангары. Когда подлетали к Красноярску, погода улучшилась. Все самолёты без потерь приземлились на аэродроме, были приняты специальной комендатурой ВВС и тут же отправлены железной дорогой на Сталинградский фронт. Так 11 ноября 1942 года завершилась перегонка первой группы американских истребителей, длившаяся больше месяца”⁷.

Отметим, что к началу зимней кампании 1942-43 гг. (на 19 ноября 1942 г.) на советско-германском фронте в составе нашей фронтовой авиации находилось 211 истребителей и 116 бомбардировщиков иностранного производства⁸. Они ещё не имели заметного влияния на баланс противостоящих войск, но сыграли свою роль, как моральный фактор: в борьбе с врагом мы не одиноки.

Итак, конвейер на трассе Аляска — Сибирь был запущен.

На следующий день перегонщики 4-го полка вылетали из Красноярска в обратный путь, через Киренск в Якутск. Их транспортный самолёт стоял рядом с Ли-2, на котором экипаж Д.А. Баркова должен был везти личный состав истребительных эскадрилий 5-го полка в Киренск.

Первой вылетала машина Баркова. Запустили двигатели, и самолёт взлетел в Западном направлении полосы. Набрав небольшую высоту, Ли-2 развернулся на 180° и, подлетая к месту, откуда только что начал взлёт, вдруг накренился на правое крыло, а затем на левое крыло. Опуская нос и приняв пикирующее положение, к ужасу стоящих на аэродроме, самолёт врезался в землю в 30 м от готовой к вылету второй машины. Самолёт мгновенно вспыхнул, и пожарные с их скромными средствами борьбы с огнём не могли унять разбушевавшегося пламени, ведь заправка была полной, а это 3100 л бензина.

На глазах стоящих на аэродроме погибли экипаж самолёта и пассажиры. В считанные минуты остался на аэродроме обгоревший остов Ли-2. Вот так — первым успехом и трагедией, самым тяжёлым несчастьем за все годы функционирования трассы началась работа перегоночной дивизии⁹.

В октябре 42-го наши экипажи получили в Фэрбенксе первые четыре самолёта С-47. В состав каждого экипажа входили два пилота, бортмеханик и бортрадист, а иногда летали даже без второго пилота. Ознакомившись с лётными характеристиками самолёта и непривычными показаниями приборов в дюймах, футах и милях, а затем, выполнив по два ознакомительных полёта с американским инструктором Н. де Толли, экипажи получили самолёты и, как говорится, приступили к работе. В эту первую группу входил командир корабля Г.С. Бенкунский.

Он вспоминает:

“Отсутствие в экипаже штурмана значительно усложняло ориентировку, тем более что карты оказались довольно неточными. К тому же, полёты проводились на больших высотах, как правило, в облаках или за ними. Часто приходилось перегонять технику ночью, поэтому визуальная ориентировка практически была исключена. Правда, опыт ночных полётов у нас был предостаточный, так как на фронте мы тоже летали без штурманов, и полёты выполняли в тыл врага, нередко - в глубокий. Основным методом ориентировки на трассе являлись радиопеленги с наземных пеленгаторов. При таком положении роль бортрадиста в экипаже значительно возрастала, ибо без него летать было практически невозможно¹⁰.”

Работа транспортных экипажей в перегонном конвейере была как бы вспомогательной, но и наиболее сложной и ответственной. От их работы зависела не только перегонка боевых самолётов, но и работа всей трассы: сдав истребители и бомбардировщики лётчикам другого эстафетного полка, перегонщики пассажирами возвращались на С-47 на свой аэродром за новой партией машин. А экипажи С-47, отвезя перегонщиков, брали попутный груз и летели вслед за перегоняемыми самолётами, чтобы потом возить их лётчиков обратно. Поэтому экипажи транспортных самолётов летали в два раза больше и их рейсы были сложнее, днём и ночью, в сложных погодных условиях, а ответственность была огромная:



Авиатехники 4-го ПАП А.С. Ткаченко (слева) и Б.А. Гаринов. Якутск, 1943 г.

на борту находилось 20 и более опытных лётчиков перегонных полков.

Нелегко было инженерно-техническому составу. А.С. Ткаченко, работавший с первого до последнего дня на перегонной трассе техником по спецоборудованию 4-го ПАП, вспоминает:

“Жили мы в Якутске в одноэтажном деревянном бараке и в землянке вблизи аэродрома. Одевались зимой

в ватные, так называемые, “дупеля” и валенки - жарко не было.

Техники по эксплуатации самолётов и двигателей делились на две группы: одни обслуживали истребители, другие - бомбардировщики. Техников по спецоборудованию было в полку всего шесть человек, и по эскадрильям нас не разбивали. Я и Корольков работали прибориста-

ми, Панченко и Фёдоров - радистами, Гаринов и Курганов - электриками, но фактически каждый выполнял обязанности и радиста, и прибориста, и электрика.

Прилёты и вылеты, если позволяла погода, были ежедневны. Только выпустишь на Киренск экипажи четвёртого полка, прилетает из Сеймчана третий полк, и самолётов, как правило, много. Пока их обслужишь, устранишь неисправности, снимешь на подзарядку и хранение аккумуляторы, наступает ночь. А с четырёх часов утра - готовить к вылету. Донимали частые отказы выотомеров и авиагоризонтов, а для замены на "Аэрокобре" этих приборов надо было выполнить сначала трудоёмкую работу - снять пушку. После устранения неисправностей тахометров или манометров требовался проверочный запуск двигателя, а он подогревался печками, которые топились дровами. Из транспорта была единственная лошадь, на ней развозили по самолётам аккумуляторы"¹¹.

При больших морозах, когда в Якутске стоял туман, самолёты садились в Магане. Техники выезжали на этот запасной аэродром на грузовой автомашине в кузове, крытом брезентом. В Магане обслуживали самолёты на огромном поле, на котором гулял холодный, пронизывающий до костей ветер, погреться было негде. Вдали виднелись деревенские избы, но техники туда не ходили, старались как



Якутский аэродром. Подогрев бомбардировщика А-20

можно быстрее выполнить свою работу. Посылали инженерно-технический состав и на другие запасные аэродромы, где не было своего обслуживающего персонала.

Чем располагал техник на стоянке? Для выпуска самолётов Б-25, А-20 и С-47 требовалась стремянка и средства запуска (спаренная аккумуляторная батарея или специальный движок С-10 с батареей), бензозаправщик и баллон сжатого воздуха, а в зимнее время дополнительно - четыре печи твёрдого топлива с запасом сухих дров и несколько бензиновых подогревателей для обогрева кабин, водомаслозаправщик с горячим маслом. Кроме того, в каптёрке должен быть запас гидросмеси и противобледенительной жидкости. Ну а при себе техник имел необходимый инструмент, контрольную проволоку, ветошь... Для подготовки к вылету

истребителей требовался другой тип стремянок, подогреватели твёрдого топлива иной конструкции, а зимой - запас этиленгликоля.

Напомним, что перегоночная дивизия входила в структуру Главного управления ГВФ, а это накладывало свои сложности. Самолёты ленд-лиза, естественно, не эксплуатировались в Аэрофлоте, а поэтому никаких указаний, основанных на опыте работы с ними, Эксплуатационное управление ГУ ГВФ давать инженерно-авиационной службе дивизии не могло. Связь с соответствующими инстанциями ВВС, в силу организационной и географической отдалённости, была настолько слаба, что практической ценности, в смысле своевременности и полноты технических указаний, для руководящего инженерного состава дивизии не имела.

ИАС дивизии в ряде случаев вынуждена была принимать решения на месте, используя свой опыт эксплуатации перегоняемых самолётов и, поступавшие в порядке технической помощи, указания Военной приёмки ВВС Красной Армии в США¹².



Таким транспортом пользовался личный состав полков, базировавшихся в Якутске

Снабжение вещевым довольствием было узким местом все годы деятельности трассы. В отчёте о работе 1-й перегоночной дивизии даже за 1944-й, относительно благополучный по довольствию год, читаем, что зимняя лётная и техническая спецодежда, полученная осенью 1944 г., не обеспечивала полностью работу при сильных морозах. Отдельные экипажи летали в армейском обмундировании из-за отсутствия лётного¹³.

За три месяца (октябрь – декабрь) 1942 г. из Фэрбенкса на советскую территорию было доставлено 114 самолётов (бомбардировщиков А-20 – 54 и Б-25 – 8, истребителей Р-40 – 41 и Р-39 – 11), из них перегнан по трассе Аляска – Сибирь в Красноярск 31 самолёт (бомбардировщиков А-20 – 6 и Б-25 – 6, истребителей Р-40 – 19)¹⁴. Это небольшое количество самолётов досталось нашим авиаторам дорогой ценой. За этот период в семи катастрофах погибло 34 советских авиатора. Сказалась недостаточная подготовленность лётного и инженерно-технического состава, от-

сутствие опыта работы в условиях суровой сибирской зимы, слабое обеспечение экипажей метеоинформацией.

А как готовился перелёт группы? Накануне командир полка составлял план перелёта группы, а штаб - схему строя с указанием лидеров и разведчиков погоды, маршрут перелёта. Эти документы изучались командирами эскадрилий, лидерами и начальниками служб. Кроме того, командиры эскадрилий проводили предварительную подготовку лётного состава и материальной части к вылету.

На предварительной подготовке тщательно изучался маршрут полёта и особенности метеобстановки на нём, предполагаемый профиль полёта, порядок связи и получения сведений от разведчиков погоды. Кроме подготовки к полётам в группах поэскадрильно, каждый экипаж готовился самостоятельно. В индивидуальную подготовку экипажа входило: проработка навигационного плана перелёта, штурманские расчёты порядка взлёта, сбора группы, полёта по маршруту в непредвиденных метеоусловиях.



Предполётная подготовка авиаэскадрильи 3-го ПАП в Сеймчане...

Большое внимание уделялось предполётной подготовке, которая являлась основным видом контроля готовности групп к перелёту. Она проводилась за два-три часа до вылета. Для этой цели перед полётом собирался весь лётный состав, и командир полка или его заместитель по перелётам делал проигрыш предстоящего перелёта, уточнял состав групп и место каждого лётчика в строю, порядок выруливания, взлёта, сбора в воздухе над аэродромом, порядок следования групп на маршруте, роспуск групп и очерёдность посадки.



...и 4-го ПАП в Якутске

Лётчикам задавались контрольные вопросы по связи, навигации, знанию маршрута, эксплуатации матчасти в воздухе при низких температурах, действий экипажа в случае отрыва от группы и решений лётчика при особых случаях в полёте.

На предполётную подготовку вызывался синоптик, который давал информацию всему лётному составу о состоянии погоды по маршруту и в районах аэродромов вылета и посадки. В зависимости от метеопрогноза по маршруту определялись дополнительные задачи для разведчиков погоды.

За 40 минут до вылета лётный состав являлся к самолётам и приступал к приёмке имущества, съёмного оборудования и осмотру самолёта. При этом особое внимание обращалось на контроль работы радиооборудования самолёта, наличие запаса кислорода в баллонах. Каждый лётчик лично проверял наличие масла и бензина в баках. Командир эскадрильи, приняв доклад от лётчиков о готовности материальной части и экипажа, за 20 минут до вылета докладывал командиру полка и лидеру о готовности группы к вылету.

Решающее значение в безопасности перелёта имел численный состав групп. Когда по маршруту предполагалась плохая погода, группа истребителей состояла вместе с лидером из семи самолётов. Такая группа являлась маневренной и была способна преодолевать большие участки с плохой погодой. Обычный состав групп при благоприятных метеоусловиях состоял вместе с лидером из девяти-одиннадцати самолётов.

В некоторых случаях, при недостатке лидеров, группы доводились до 13-15 самолётов, а на отдельных участках трассы лидер проводил по две-три группы сразу: первую - вёл он сам, а остальные две следовали сзади на зрительной связи. Во главе ведомых групп шли командиры эскадрилий. Группа бомбардировщиков обычно состояла из пяти-семи самолётов, а при плохой погоде на маршруте - до трёх самолётов.

Командованию дивизии и полков пришлось впервые встретиться с особыми условиями организации массовых перелётов групп боевых и транспортных самолётов в северных широтах. Главная трудность состо-

яла в том, что в зимние месяцы запас светлого времени равен времени, необходимому на перелёт с аэродрома вылета до аэродрома посадки. Так, например, участок Уэлькаль - Сеймчан группа при скорости 200 миль/ч проходила за 4 часа 10 минут - 4 часа 20 минут, а продолжительность светлого времени в течение суток равнялась 4 часам 30 минутам - 4 часам 40 минутам. При ухудшении погоды на середине маршрута и при закрытом промежуточном аэродроме возможность возвращения на аэродром вылета исключалась.

На обход участков плохой погоды также не оставалось времени. Кроме того, аэродромы посадки, особенно на восточном участке трассы, были подвержены неожиданному резкому ухудшению погоды. Фактических данных погоды по всему маршруту командир не мог иметь из-за отсутствия запаса светлого времени, так как пока разведчик погоды дойдёт до пункта посадки, на аэродроме вылета наступит темнота. В связи с этим часто приходилось высылать транспортные самолёты С-47 до наступления рассвета и некоторое время разведку погоды вести ночью. Кроме того, организовывалась так называемая встречная разведка погоды с аэродрома посадки групп.

В зимние месяцы своевременно высланные разведчики погоды не всегда могли передать метеоданные командиру, особенно если накануне ночью было мощное северное сияние, которое, как правило, парализовывало все виды радиосвязи. В этом случае приходилось высылать несколько самолётов только для того, чтобы с борта на борт, по цепочке передавать данные разведки погоды впереди идущего самолёта-разведчика.

В дни хорошего прохождения радиоволн получение данных о погоде по маршруту и из пункта посадки не представляло никаких трудностей. Случалось, когда с командных вышек, например, аэродромов Уэлькаля и Сеймчана, находящихся на расстоянии 1500 км друг от друга, свободно разговаривали между собой. В такие благоприятные дни большую помощь в сборе данных о погоде давали с вышек промежуточных аэродромов, которые друг через друга передавали погоду от аэродрома посадки или с бортов рейсовых самолётов и разведчиков.

Таким образом, для принятия решения на вылет нескольких десятков самолётов командиру полка важно было своевременно собрать данные о погоде по всему маршруту. Это являлось главной задачей командира и его штаба.

С какими трудностями приходилось сталкиваться перегонщикам, можно получить некоторое представление из воспоминаний И. Мазурука:

“В феврале 1943 года ведомую мной группу из двенадцати “Аэрокобр” пришлось посадить на замерзшую песчаную косу реки Колымы у посёлка Зырянка, поскольку аэродром назначения Сеймчан был плотно закрыт туманом. В Зырянке термометр показывал минус 46°, подо-

гревателей не было. И всё же утром вся группа — четырнадцать самолётов — смогла улететь. Бортмеханик моего лидера-бомбардировщика Дмитрий Островенко призвал на помощь местных жителей. Всю ночь взрослое население Зырянки топило дровами железные печки под накрытыми большими кусками брезента “Аэрокобрами”¹⁵.

Лётным происшествиям на трассе посвящено несколько очерков в главе “В аэропорт посадки не прибыли”, сведения о всех катастрофах даны в “Приложении”. Случались во время перегонки и вынужденные посадки, и аварии, которые для экипажей заканчивались, к счастью, благополучно. Вот некоторые из них.



Н.А. Дьяков

9 декабря 1942 г. на маршруте Сеймчан - Якутск над Верхоянским хребтом из-за непригодности американских дюритов к сильным морозам на самолёте Р-40, пилотируемом лётчиком 3-го ПАП младшим лейтенантом Н.А. Дьяковым¹⁶, произошло разрушение дюритового соединения масломагистрали, вытекание масла из двигателя и заклинивание его. Лётчик произвёл вынужденную посадку с убранными шасси на реку у склонов Верхоянского хребта.

Лидер и замыкающий группы не проследили за Дьяковым и не установили точного места приземления. В результате этого потребовалось несколько дней усиленных розысков пилота с воздуха. Эвакуировать самолёт с места посадки не удалось, впоследствии он затонул во время весеннего ледохода. Лётчик был вывезен на собаках специально снаряжённой экспедицией.

Это не единственное происшествие по этой причине, поэтому вскоре на самолётах Р-40 американские дюриты заменили на советские, более морозостойкие.

На этом же маршруте и тоже в районе Верхоянского хребта 22 февраля 1943 г. потеряли ещё один самолёт, но уже по другой причине. Во время полёта группы в густой дымке с плохой видимостью на высоте 13 тыс. футов лётчик 3-го ПАП старший лейтенант Горельцев почувствовал резкую вибрацию самолёта, а затем машина с левым креном перешла в пикирование. Не зная высоты нижней кромки облачности, лётчик выбросился с парашютом. Точное нанесение на картах его места приземления

позволило оказать лётчику своевременную помощь и эвакуировать на ближайший аэродром.

А какие были общие правила оказания помощи экипажу, совершившему на вынужденную посадку? После уточнения координат места происшествия выяснялась возможность посадки какого-либо типа самолёта в непосредственной близости к потерпевшему бедствие. Если такова была невозможна, то продукты питания, оружие, подробные указания о действиях лётчика и кроки его местонахождения сбрасывались с самолёта. Экипажу по пунктам расписывалось, как оставить самолёт, какими путями и в какое место он должен выйти для его эвакуации, которая чаще всего проводилась самолётом. Если же такая возможность не представлялась, снаряжали специальные экспедиции на оленях или собаках. В некоторых случаях поисковые партии организовывались из лётно-технического состава одного из полков или аэропортов, откуда можно было быстрее прибыть к месту вынужденной посадки.

Нередко для этой работы привлекались местные жители. В результате такой экстренной помощи колхозником Габадулиным была спасена жизнь лётчика 4-го ПАП лейтенанта Федотова, потерпевшего аварию 6 октября 1943 г. на маршруте Олёкминск - Киренск. Габадулина наградили медалью "За трудовую доблесть". Было и много других мужественных поступков, проявленных местным населением за время работы трассы.

Лётчик или экипаж, совершивший вынужденную посадку, в первую очередь обязан был возможно быстрее сообщить о своём местонахождении и подготовить необходимые средства (ракеты, костры, парашют) для подачи сигналов на случай пролёта самолёта в районе посадки. Для костров использовали бензин и масло из своего самолёта. При помощи бензина и масла костёр быстро разгорался и давал заметный издали чёрный дым.

В летнее время поиски самолёта затруднялись тем, что он по своей окраске сливался с местностью. Поэтому рядом с самолётом рекомендовалось выкладывать большое белое полотно из парашюта, оно было далеко видно с воздуха.

17 июня 1943 г. командир эскадрильи 3-го ПАП майор В.И. Полянский перегонял истребитель Р-39 № 216972 из Марково в Сеймчан. После полутора часов полёта он заметил тряску мотора. Изменения режима работы и другие манипуляции, проведенные лётчиком, результата не дали, мотор начал давать перебои, температура охлаждающей жидкости достигла максимума, давление масла упало ниже допустимых пределов. В кабине появился запах гари. Чтобы не допустить заклинивания мотора или пожара в воздухе, Полянский произвёл вынужденную посадку с убранными шасси на болото в районе устья реки Левый Кедон. Сел удачно: только лопасти воздушного винта погнулись, да появилась незначительная вмятина на правой плоскости. Предварительным осмот-

ром лётчик установил, что в моторе осталось всего около двух литров масла, а охлаждающая жидкость полностью отсутствовала. Невредимого лётчика доставили на аэродром, самолёт же представлялось возможным вывезти с места вынужденной посадки только зимой.

Ещё один случай, описанный сержантом А.С. Урвановым в объяснительной записке на имя командира 3-го ПАП подполковника Твердохлебова:

“Довожу до Вашего сведения, что я 12 сентября 1943 г. при перегонке самолёта Р-39 № 220674 из Сеймчана в Оймякон произвёл вынужденную посадку вне аэродрома в районе Худжах.

При прохождении облачности я потерял группу. Один продолжать полёт в облаках не мог из-за отказа высотомера и авиагоризонта. Что эти приборы не работают, я обнаружил ещё в районе аэродрома, но решил продолжать полёт, так как остальная часть работала нормально. Я взял обратный курс и вышел в долину реки Неры, где стал ждать замыкающего. Радиосвязь работала хорошо, и меня в группе слышали. Но потом, когда они ушли за перевал, я никого не стал слышать. Связь не удалось наладить ни с группой, ни с наземными станциями. В долине Неры я летал до наступления темноты, а потом в 8 часов 25 минут местного времени произвёл вынужденную посадку”.

Как видно из этой объяснительной записки, пилот с убранными шасси сел удачно: только лопасти винта погнул. Вскоре к самолёту прибыли техники из Берелёха, подняли его на козелки, и выпустили шасси. Они отсоединили плоскости и подготовили самолёт к транспортировке трактором до Приветливого (65 км), а затем по автотрассе до Берелёха.

13 октября группа самолётов под лидерованием капитана Болдырева совершала перелёт из Уэлькаля в Сеймчан. Летели под сплошной облачностью на высоте 1800 футов. Через 15 минут после вылета в облаках появились окна, и капитан Болдырев, по совету командира истребительной эскадрильи капитана Липилина, решил вывести группу в просвет между двумя слоями облаков. В просвет выйти не удалось, и самолёты попали в облака, в которых началось обледенение. В группе на истребителе Р-39 летел лейтенант Просвирин.

Из его объяснительной записки:

“Фонарь кабины стал обледеневать. Я шёл первым слева от лидера и стал уходить от него в сторону. Посмотрел на авиагоризонт, он показывал крен 75 - 80°. Я стал исправлять его, но самолёт в тот же момент перевернулся, и я сразу всех потерял. Я сбросил подвесной бензобак и стал выводить самолёт в нормальное положение. На мгновение мне показался горизонт. Я отдал ручку управления, на меня посыпалась всякая мелочь, грязь: по-видимому, я был под облаками и в перевернутом положении. Так как высота была малая, то я, сбросив

правую дверцу и расстегнув привязные ремни, покинул самолёт. Распустился парашют, и я тут же после динамического удара приземлился на лёд. Осмотрелся. По всем признакам самолёт ушёл под лёд, так как на льду была большая пробоина.

Я восстановил ориентировку по пролетающим самолётам С-47 и пошёл по направлению Уэлькаля. Шёл день, ночь и к половине дня 14 октября меня обнаружили с самолёта в ста километрах западнее Уэлькаля на озере, которое я переходил. Через час мне сбросили продукты, а 15-го меня вывезли на самолёте Ш-2 в Уэлькаль”.

После нескольких тренировочных полётов Просвирин был допущен к перегонке самолётов.

Ещё об одной вынужденной посадке, которую произвёл 16 октября 1943 г. на бомбардировщике А-20G экипаж старшего лейтенанта П.Г. Скорика. При перелёте из Сеймчана в Якутск, когда находились над Верхоянским хребтом, попали в сплошную облачность и потеряли лидера. Самолёт стал обледеневать.

Предоставим слово стрелку-радисту В.С. Плаксину:

“Когда вышли на Алдан, сделали несколько кругов и пошли курсом 270°. Командир запросил пеленг. Я стал вызывать на ключе Якутск, но он не отвечал. Посмотрев на антенну, я увидел, что она сильно обледенела. Погода ещё ухудшилась, видимости совсем не стало. Когда вышли на Лену, командир сказал, что пойдём на север несколько минут. Я всё вызывал Якутск, но он меня не слышал. Потом мы развернулись на юг. Я неотрывно следил за Леной, временами мы её теряли из-за плохой видимости. Командир сказал, что горючее на исходе и будем идти на вынужденную посадку на колёсах, так как здесь есть хорошие площадки. В районе Хатырыка землю стало закрывать, пошёл сильный снег. Командир посадил машину с ходу “на живот” на отмели реки Лены в районе населённого пункта Барылас в 115 км севернее Якутска. Толщина обледенения была три-четыре сантиметра. При осмотре я обнаружил обрыв антенны”.

По документам не удалось выяснить, как эвакуировали этот самолёт с места вынужденной посадки.

Подвергались обледенению самолёты и на стоянках. Самым хорошим средством предотвращения этого явления было покрытие плоскостей, хвостового оперения и воздушных винтов специальными чехлами. А на тех самолётах, которые не имели чехлов, образовавшийся лёд отбивался амортизаторами и с помощью подогревателей.

В зимнее время, с ноября по май последующего года, реки и озёра, лежащие на маршруте трассы, покрывались толстым льдом. Он имел небольшой снеговой покров, связанный с малым количеством осадков на

центральных участках трассы, а поэтому вынужденная посадка на замершие озёра была относительно безопасна. Но малые реки не всегда давали возможность садиться на колёсах в связи с узкими и извилистыми руслами, а также из-за наличия больших торосов.

На участках трассы от Киренска до Красноярска и от Марково до Уэлькаля осадков выпадало больше, поверхность земли покрывалась глубоким снегом. Поэтому посадка на реки и озёра в этих местностях с выпущенными шасси была затруднена.

В целом посадка на реки и озёра зимой требовала от лётчика хороших знаний покрытия рек льдом, исключительной осмотрительности, осторожности и натренированности в технике пилотирования. В тех случаях, когда лётчик имел хорошее представление о ледовом и снежном покрове, он успешно выполнял посадку на колёса, определял характер неисправностей и доносил об этом по радио на ближайший аэродром и аэродром вылета. Оттуда высылались техническая помощь, и после устранения неисправностей самолёт перегоняли в пункт назначения.

Такую благополучную посадку с выпущенными шасси совершил 25 февраля 1944 г. на самолёте Р-39 майор Липилин на озере Кедрово (в 80 км северо-западнее Берелёха). Вынужденная посадка произошла из-за трещины в сотах маслорадиатора, через которые произошла утечка масла из двигателя.



*Герой Советского Союза
капитан А.А. Липилин. 1943 г.*

ЛИПИЛИН Александр Алексеевич родился в 1913 г. в пос. (ныне город) Рассказово Тамбовской области в семье рабочего. В 1937 г. окончил Оренбургскую военную авиационную школу лётчиков и лётчиков наблюдателей.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 г. Командир звена 41-го истребительного авиаполка (7-я смешанная авиадивизия Северо-Западного фронта). Ст. лейтенант Липилин к октябрю 1941 г. совершил 112 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 9 вражеских самолётов, сжёг на земле более 30 автомашин с боеприпасами, разрушил 4 переправы. 24 февраля 1942 г. присвоено звание Героя Советского Союза. На перегонной трассе занимал должность командира эскадрильи, а затем зам. командира 5-го ПАП.

В 1957 г. окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба. С 1961 г. полковник Липилин - в запасе. До 1984 г. работал инженером-конструктором на машиностроительном заводе. Живёт в Москве.

Награждён двумя орденами Ленина, двумя - Красного Знамени, двумя - Отечественной войны 1-й степени, двумя - Красной Звезды, медалями¹⁷.

6 февраля 1945 г. на самолёте Р-63 капитан Рошупкин в конце первого часа полёта заметил резкий рост температуры охлаждающей жидкости мотора. Лётчик сначала подумал, что отказал прибор. Но осмотром самолёта в воздухе замыкающим группы капитаном Хортом была обнаружена течь этиленгликоля (охлаждающей жидкости) из левого радиатора. По приказанию лидера капитан Рошупкин в сопровождении капитана Хорта вернулся на аэродром вылета. Через полчаса обратного полёта температура этиленгликоля ещё больше возросла, давление масла понизилось. А ещё через пять минут пары гликоля проникли в кабину, лётчику стало тяжело дышать. Рошупкин опустил стекло дверки и стал планировать на Амахтанский залив в районе посёлка Балаганное (в 80 км западнее Магадана). Только благодаря хладнокровию, выдержке, правильному учёту сложившихся обстоятельств и отличной техники пилотирования Рошупкин без повреждения посадил самолёт с выпущенными шасси на лёд залива.

Радиооборудование перегоняемых самолётов полностью соответствовало требованиям, предъявляемым к связи в условиях Дальнего Севера. Командная радиостанция при хорошем прохождении радиоволн позволяла перекрывать микрофоном расстояние до 1000 км, а надёжную круглосуточную связь осуществлять до 200 км. Связная радиостанция позволяла перекрывать телеграфом расстояние до 5000 км и поддерживать уверенную связь до 1500 км.

За трехлетний срок перегонки самолётов можно перечислить десятки, а может, и сотни случаев, когда благодаря правильному и умелому использованию лётным составом всех наземных и самолётных средств связи предотвращались лётные происшествия.

30 сентября 1943 г. из Якутска на С-47 вылетел экипаж Шелехова. При подходе к Сеймчану резко ухудшилась погода: начался сильный снегопад, к тому же наступила темнота. Возвращаться в Берелёх или Оймякон было нельзя из-за малого запаса горючего. Видимость на аэродроме Сеймчан была не более 10 - 20 м. Несмотря на то, что самолёт находился над аэродромом, электрического старта, прожектора и костров видно не было. Выпущенные для обозначения места посадки ракеты всевозможных цветов экипаж не замечал.

Чтобы выйти в район аэродрома, Шелехов использовал приводную радиостанцию, а слепая посадка была выполнена с использованием пеленгатора. Для выхода на полосу бортрадист ежеминутно запрашивал два пеленга. Передавались они на борт микрофоном с пеленгаторного пункта. После пролёта самолётом пеленгатора передавалось слово "пролёт", а затем - команда "убрать газ". Посадка была совершена только после восьмого захода на полосу.

Аналогичные случаи слепых и полуслепых посадок на самолётах С-47 при помощи радионавигации и связи выполнили лётчики Соловьёв, Кретов, Анурьев, Ерёменко, Журавлёв, Браташ, Ганнибал и другие.

16 октября 1943 г. группа самолётов А-20 под лидерованием подполковника Левенберга при перелёте из Сеймчана в Якутск попала в тяжёлые метеоусловия. Самолёты старших лейтенантов Горшкова и Устинова оторвались от группы и вынуждены были около двух часов продолжать полёт в сплошной облачности с обледенением в ней. Лидер с группой вернулся обратно в Сеймчан, а оторвавшиеся два самолёта шли в Якутск, где из-за начавшейся пурги видимость была менее 100 м при облачности высотой 50 - 100 м. Сильные атмосферные разряды не позволяли держать устойчивую двустороннюю связь с пеленгатором Якутска. Однако, несмотря на сплошные помехи, бортрадисты Румянцев и Свистин по пеленгам привели самолёты в Якутск, где и совершили посадку.

18 августа 1944 г. лейтенант Губачев на самолёте Р-39 в облаках оторвался от группы, посадку на промежуточный аэродром Олёкминск произвести не мог и вынужден был возвратиться в Якутск. Полёт протяжением 530 км на истребителе был выполнен вслепую по радиополукомпасу. Лётчик благополучно произвёл посадку на аэродром Якутск¹⁸.

Подобных примеров много...

Большое количество лётных происшествий за период с октября 1942 г. до конца 1943-го объяснялось недостаточным опытом руководящего состава полков в организации технического обслуживания материальной части, предполётной подготовки, вылетов и перелётов по маршруту. Не было строго индивидуального подхода к каждому лётчику при выпуске его в перелёт в зависимости от метеообстановки. Не уделялось должного внимания сбору и изучению сложной, быстроменяющейся погоды по маршруту. Происходила явная недооценка трудностей полёта в плохих метеоусловиях. Налицо была переоценка сил и лётных способностей пилотов, отобранных для работы на трассе из наиболее подготовленных в полётах над европейской частью Союза. Кроме того, на Западе обучение и полёты выполнялись на больших широких аэродромах, в то время как



В ожидании погоды. На аэродроме Уэлькаль. 1944 г.

перегоночная трасса имела ограниченно узкие посадочные полосы, часто с плохо укатанным снежным покровом, взлёт и посадка с которых требовала дополнительной подготовки.

В этот период разведке погоды уделялось ещё недостаточное внимание. Не было систематических аэро-

дромных тренировочных полётов, особенно в “слепом полёте”, под колпаком и в облаках.

Лётная инспекция была создана не сразу, не были тщательно разработаны планы и программы, а также подробные методические указания по переучиванию, организации тренировочных полётов и перелётов по трассе.

Организация и повседневный контроль лётной подготовки в полках со стороны штаба Воздушной трассы был недостаточен. Начальник трассы, он же командир дивизии, естественно, не смог охватить в должной мере все эти далеко не отработанные вопросы. В начальный период вся работа по организации лётной подготовки, перелётов, обеспечению полков всеми видами материально-технического довольствия и строительства трассы входила в функции начальника трассы.

В инженерно-авиационной службе отсутствовали ангары и мастерские, было мало инструмента, запчастей, тёплых самолётных чехлов и подогревателей моторов. У технического состава отсутствовал достаточный опыт подготовки материальной части при низких температурах. Обмен опытом между полками не практиковался, отсюда дефекты и отказы в работе матчасти, из-за которых происходили лётные происшествия в одном полку, не являлись достоянием других. Техническая учёба была организована слабо.

Наземный канал связи и диспетчерская служба, особенно на восточных участках трассы, работали плохо, главным образом из-за маломощной и устаревшей радиоаппаратуры. Из состава прибывших на трассу стрелков-радистов 80% оказались неподготовленными держать связь с землёй. Лётный состав в большинстве не умел пользоваться американской самолётной радиоаппаратурой, не знал радионавигации и не доверял ей.

Делались не совсем удачные попытки структурных усовершенствований. Так как в первые месяцы работы трассы поступало мало самолётов, то 15 февраля 1943 г. был сформирован с дислокацией в Якутске 7-й авиаполк сквозной перегонки (командир — майор И.Н. Дроздов), в который вошёл наиболее подготовленный лётный состав. Полк перегонял самолёты без передачи по эстафете от Уэлькаля до Красноярска¹⁹. Но оказалось, что одному пилоту или экипажу вести самолёт по маршруту в 6 тыс. км утомительно и неэффективно. Поэтому просуществовал 7-й полк недолго и 28 мая того же года был расформирован²⁰.

Как мы помним, с начала функционирования трассы И.П. Мазурук был одновременно и командиром дивизии, и начальником Красноярской воздушной трассы. Выше перечисленные недостатки, а также развитие этих структур, потребовало их реорганизации. 15 июня 1943 г. во исполнение постановления ГКО заместитель наркома обороны Маршал Советского Союза А.М. Василевский издал приказ № 0092 о создании при



И.С. Семёнов

Главном управлении ГВФ Управление воздушной магистрали Москва - Уэлькаль (УВММУ), на которое возлагалось установление на всех аэродромах магистрали порядка, обеспечивающего нормальные условия для бесперебойной перегонки самолётов и пассажирского движения; проведение строительных работ по расширению существующих, а также строительству новых аэродромов; обеспечение всей аэродромной сети магистрали средствами связи, механизации, автотранспорта и горючим. В состав магистрали Москва - Уэлькаль передавались аэродромы ВВС Муром (Савослейка), Свердловск (Кольцово), Омск и Новосибирск (Толмачёво). Начальником УВМ-

МУ и одновременно заместителем начальника ГУ ГВФ был назначен генерал-майор авиации А.А. Авсеевич.

Подверглась реорганизации и Красноярская воздушная трасса ВВС КА. Из её состава было сформировано Управление Воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль (УВТКУ), которому подчинялись аэропорты Киренск, Олёкминск, Якутск, Оймякон, Берелёх, Сеймчан, Марково и



Руководящий состав 1-й ПАД. Справа налево: командир дивизии полковник И.П. Мазурук, зам. командира дивизии полковник А.Г. Мельников, начальник политотдела подполковник А.С. Пушкарский и начальник штаба полковник И.Я. Прянишников. 1944 г.

Уэлькаль. Тогда же были расформированы авиабазы Красноярской воздушной трассы, их личный состав вошёл в штат аэропортов, подчиненных Управлению ВТКУ. Начальником УВТКУ назначили начальника Политуправления ГВФ генерал-майора авиации И.С. Семёнова. Он сыграл огромную роль в улучшении работы трассы, материально-техническом дооснащении её и укреплении кадрами.

Этим же приказом 1-й, 2-й, 3-й, 4-й и 5-й перегоночные, а также 8-й транспортный полки были выделены в самостоятельную структуру – 1-ю перегоночную авиадивизию ГВФ под командованием полковника И.П. Мазурука. Причём 1-я ПАД и ВТКУ непосредственно подчинялись Управлению воздушной магистрали Москва – Уэлькаль. В это же время подполковник А.С. Пушкарский приступил к обязанностям заместителя командира дивизии по политчасти – начальника Политотдела дивизии²¹.

Для более ритмичной перегонки самолётов на участке Сеймчан – Якутск приказом начальника УВТКУ от 29 ноября 1943 г. была организована временная приёмка боевых и транспортных самолётов на запасном аэродроме Маган, там же была учреждена комендатура.

За 1943 г. авиационная промышленность Советского Союза выпустила 35 тыс. боевых самолётов²². За это же время по трассе Аляска – Сибирь было перегнано на нашу территорию 2465 самолётов, в том числе бомбардировщиков Б-25 – 186, А-20 – 771, истребителей Р-40 – 6, Р-39 – 1343, Р-47 – 3, транспортных самолётов С-47 – 156²³. Благодаря этому, на 1 января 1944 г. впервые за войну штатная потребность авиачастей и военно-учебных заведений ВВС Красной Армии в самолётах была полностью обеспечена.

Героическая работа авиаторов-перегонщиков на трассе Аляска – Сибирь получила высокую оценку Верховного Главнокомандования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1944 г. за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолётов для действующих частей ВВС и АДД 1-я перегоночная авиадивизия ГВФ была награждена орденом Красного Знамени, а 551 человек личного состава – боевыми орденами и медалями²⁴. Тогда же в Якутск на имя полковника Мазурука пришла телеграмма члена ГКО, наркома внешней торговли А.И. Микояна:

“Поздравляю лётчиков, инженеров, техников и весь личный состав дивизии и трассы с успешной перегонкой боевых самолётов для фронта. Своим мужеством и упорством вы оказали большую помощь фронту по разгрому фашистских полчищ, вторгшихся на Советскую землю. Родина по заслугам оценит ваш труд в дни Великой Отечественной войны. Желаю дальнейших успехов в вашей трудной и полезной для Родины работе”²⁵.



Председатель Президиума Верховного Совета Якутской АССР С.П. Сидорова вручает правительственные награды авиаторам. Киренск. Ноябрь 1944 г.

Организация и руководство перегонкой самолётов в 1944-45 гг. коренным образом отличались от предыдущего (не считая неудачного эксперимента с 7-м ПАП) периода, когда все полки, действуя самостоятельно, производили перегонку самолётов только на своём участке, а командиры полков являлись руководителями перелётов только своего полка. С 1944 г. началось постоянное маневрирование перегоночными полками по всем участкам трассы с целью увеличения темпа перегонки самолётов.

Если намечалось одновременное сосредоточение нескольких полков на одном из аэродромов, то заблаговременно давалась заявка в Управление трассы на подготовку этого порта к приёму определённого количества лётного и технического состава. Успешное применение маневрирования перегоночными полками побудило Управление трассы также узаконить перемещение резервных средств и личного состава основных аэродромов для усиления промежуточных, которые сами не могли обслужить несколько полков одновременно. С этой целью к основному аэродрому были приписаны ближайšie промежуточные. Как правило, на аэродромы, где предстояло сосредоточение перегоночных полков, вылетала руководящая группа офицеров штаба дивизии.

Большую трудность представляла подготовка к вылету самолётов при концентрации нескольких полков на одном аэродроме зимой, когда светлого времени для перелётов бывает в обрез. Подготовка самолётов велась в тёмное время суток, чтобы к рассвету они могли вылететь. В этих



На запасном аэродроме

условиях, при недостатке личного состава, один техник готовил несколько самолётов.

Успехи не замедлили долго ждать. В течение февраля и марта дивизия перегнала по трассе и сдала в Красноярске 1010 самолётов, из них в марте - 573. Это наибольшее количество боевых машин, доставленных по



В столовой Якутского аэропорта

трассе в течение месяца за всё время работы. Месячный план перегонки, установленный ГКО, был перевыполнен в два с половиной раза²⁶.

С начала работы перегоночной трассы Якутская авиагруппа ГВФ работала в тесном контакте с её структурами. При необходимости из транспортного отряда передавался на временную работу лётный и инженерно-технический состав. А 8 марта 1944 г. начальник ГУ ГВФ подписал приказ, которым с целью сокращения административно-управленческих расходов и улучшения обслуживания Якутской АССР Якутская авиагруппа была упразднена. На её базе создавался авиаотряд с непосредственным подчинением начальнику ВТКУ. Бывший начальник авиагруппы майор К.С. Ефимов стал заместителем начальника Воздушной трассы.

В апреле 1944 г. командиром 4-го ПАП был назначен Герой Советского Союза подполковник И.П. Власов.



И.П. Власов

ВЛАСОВ Иван Павлович (1912 – 1957). Уроженец дер. Теряевка Пензенской области. В Советской Армии с 1934 г. Окончил Вольскую и Борисоглебскую военные авиационные школы пилотов. Командир эскадрильи 50-го скоростного бомбардировочного полка (18-я скоростная бомбардировочная авиабригада, 7-я армия, Северо-Западный фронт) капитан Власов участвовал в советско-финляндской войне 1939-40 гг. Лично совершил 52 боевых вылета. В январе 1940 г. его эскадрилья бомбовыми ударами способствовала прорыву обороны противника, а в феврале – марте обеспечивала наступление войск при овладении городом Выборгом. Звание Героя Советского Союза присвоено 21 марта 1940 г.

Участник Великой Отечественной войны, перегонки самолётов на трассе Аляска – Сибирь. После войны он продолжал службу в ВВС. Награждён двумя орденами Ленина, двумя – Красного Знамени, двумя – Красной Звезды, орденом Отечественной войны I-й степени, медалями.

Полковник Власов погиб в авиационной катастрофе 6 февраля 1957 г. Похоронен в Ленинграде²⁷.

27 мая 1944 г. приказом наркома обороны командиром 1-й Краснознамённой перегонной авиадивизии был назначен полковник (постановлением СНК СССР от 5 ноября 1944 г. – генерал-майор авиации) А.Г. Мельников, а его заместителем стал подполковник Н. Твердохлебов²⁸. Тогда же И.П. Мазурук был отозван в Москву на довоенную должность начальника Управления полярной авиации Главсевморпути.

Лётно-технический состав постоянно проходил учёбу, направленную на совершенствование знаний конструкции перегоняемых самолётов, их эксплуатации на земле и в воздухе. Уже в июне, в связи с прекращением поставок самолётов А-20 “Бостон” и Р-39 “Аэрокобра”, в Якутске на краткосрочных учебных сборах было оперативно переучено на истребитель Р-63 “Кингкобра” без каких-либо происшествий 50 лётчиков всех пяти полков.



Изучение материальной части самолёта Р-63 техническим составом 3-го ПАП

Для выполнения этой большой задачи, увеличивающей темп перегонки самолётов вдвое, были разработаны особые программы по изучению материальной части и лётным тренировкам. Отсутствие двухместного учеб-

ного самолёта-истребителя и сжатые сроки переучивания - всё это заставляло особенно тщательно подготовиться к выполнению этой работы. Тренировочные полёты проводились в течение 17 часов в сутки без перерыва. Лётный день так скрупулёзно планировался накануне, что каждый лётчик чётко знал, чем он будет заниматься завтра. Благодаря строгому графику полётов, простой самолётов на старте был доведен до минимума. Через 11 суток сборы были закончены. Руководил учёбой старший инспектор по технике пилотирования подполковник М.М. Акулов. За отличное переучивание лётчиков маршал авиации Астахов объявил благодарность и выдал денежные премии руководящему составу сборов.

В это же время началась интенсивная подготовка к предстоящей зиме. Были учтены ошибки в работе техсостава в зимний период 1943-44 гг., когда из-за плохого подогрева и невыполнения соответствующих инструкций происходило много отказов материальной части. К зиме 1944-45 гг. полки имели 176 подогревателей, работающих на дровах, и 137, работающих на бензине. Положительный эффект дала хорошая укомплектованность самолётов тёплыми моторными чехлами и разжижение масла в моторах бензином.

Умение готовить в полках самолёты и летать на них зимой можно проиллюстрировать на таком примере. С аэродромов Сеймчан и Якутск при температуре минус 47 - 50°C вылетали группы из 20 - 30 самолётов и благополучно садилась на аэродроме назначения. Стала нормой подготовка и полёт транспортных самолётов при минус 47 - 55°C, чего не было в предыдущую зимнюю навигацию. Показательно и такое. В течение 1944 г. с самолётов был досрочно снят по разным причинам 21 мотор, причём все эти случаи приходится на январь-сентябрь. Качественная подготовка дивизии к зимней эксплуатации 1944-45 гг. была отмечена специальным приказом начальника ГУ ГВФ маршала авиации Астахова²⁹.

Хорошо велась в полках рационализаторская работа. За 1944 г. было подано 34 рацпредложения, из них реализовано 33. Причём некоторые предложения были достаточно серьёзные. Инженер-капитан Новиков предложил метод предохранения от замасливания тормозных колодок колёс шасси самолёта С-47; старший техник-лейтенант Захаров разработал рецепт припоя для пайки дюралевых деталей; техник-лейтенант Абашкин изготовил стенд для регулировки авиагоризонтов в полевых условиях...

Необходимость тщательного контроля и повседневного руководства подготовкой самолётов потребовали внесения изменений в установленную штатным расписанием структуру технической службы полков. Технический состав эксплуатационных бригад был разделён на две истребительные и две бомбардировочные эскадрильи с выделением старших техников истребительных эскадрилий, что не предусматривалось штатным расписанием.

С июня 1944 г., в связи с прекращением поступления бомбардировщиков А-20 и повышением интенсивности перегонки истребителей Р-63, временно с лётной технической служба была реорганизована в три истребительные и одну бомбардировочную эскадрильи с проведением соответствующей переподготовки технического состава. Это позволило закрепить в экипажи бортовых и наземных техников, что положительно сказалось на качестве обслуживания и сохранности имущества самолётов.

Чтобы больше не возвращаться к вопросу переучивания личного состава перегоночной дивизии, отметим, что в июле 1945 г. на аэродроме Фэрбенкс под руководством командира 1-го ПАП полковника Васина прошла обучение группа лётчиков-истребителей на вновь поступавший к перегонке учебно-тренировочный самолёт Ат-6. Во всех остальных перегоночных полках переучивание на Ат-6 лучших лётчиков истребительных эскадрилий и техников проводилось под руководством командиров полков и старшего инспектора по технике пилотирования дивизии подполковника Акулова. Всего было переучено на этот самолёт 49 лётчиков.

Кроме массового переучивания лётчиков, организуемого в масштабе дивизии, в полках постоянно проходило переучивание лётчиков с одного типа самолёта на другой. Ряд лётчиков-истребителей освоил бомбардировщики Б-25 и А-20, а часть лётчиков-бомбардировщиков переучилась на транспортный самолёт С-47. Большая работа по переподготовке лётного состава велась в 8-м ТАП, где из вторых пилотов было подготовлено 57 командиров кораблей, 16 командиров кораблей были оттренированы и выпущены для перевозки лётного состава и пассажиров ночью.

За три года работы дивизии переучено на десять типов самолётов - А-20, Б-25, С-47, Р-40, Р-39, Р-63, Ат-6, С-46, Б-24, Р-47 - 619 человек лётного и 363 инженерно-технического состава. В период переучивания лётчиков выполнено 13529 тренировочных полётов с общим налётом 6079 часов.

В августе 1944 г. начальником Управления ВТКУ был назначен М.И. Шевелёв.

ШЕВЕЛЁВ Марк Иванович (1904 – 1991). Один из организаторов полярной авиации, генерал-лейтенант авиации (1943), Герой Советского Союза (1937). В 1924 г. окончил факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения. В 1929 – 32 гг. заместитель начальника научно-исследовательского управления, начальник авиаслужбы Всесоюзного объединения Комсеверпуть. В 1933 – 41 гг. и 1955 – 60 гг. замести-



М.И. Шевелёв

тель начальника Главсевморпути и начальник управления полярной авиации. Руководитель шести арктических экспедиций, в том числе зам. начальника первой воздушной экспедиции на Северный полюс (1937). В 1941 – 46 гг. зам. командира авиадивизии, начальник штаба авиации дальнего действия, начальник УВТКУ. В 1947 – 52 гг. зам. начальника Главного управления ГВФ. В 1953 – 54 гг. помощник командующего, начальник штаба воздушной армии. В 1960 – 71 гг. начальник Полярного управления гражданской авиации, руководитель 15 высокоширотных экспедиций, в том числе перелёта Москва – Антарктида – Москва. В 1971 – 88 гг. инспектор Севморпути.

Награждён двумя орденами Ленина, орденами Кутузова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы народов, тремя орденами Красной Звезды. Лауреат Государственной премии СССР (1984)³⁰.

Вынужденная посадка на полюсе холода³¹.

20 октября 1944 г. после очередной перегонки самолётов 26 лётчиков 3-го ПАП возвращались из Якутска в Сеймчан на С-47, которым управлял экипаж П.Ф. Журавлёва.

Взлетели в 8 часов утра по местному времени. Облачность – 10 баллов, а прощ – сплошное “молоко”. Полёт проходил на высоте около 5500 м.



С.Я. Татушин. 1945 г.

Часа через два после взлёта, когда находились над Верхоянским хребтом, погода резко ухудшилась. Вдобавок – видимо, в этот день бушевала магнитная буря – стрелки компасов беспокойно раскачивались, не позволяя определить точное местонахождение самолёта.

С-47 сбился с курса. По времени должны быть над Сеймчаном, а его нет, значит, проскочили свой аэродром. Журавлёв развернул машину, и полетели обратно в сплошной облачности. Самолёт уже семь часов в воздухе, хотя рассчитывали через пять быть на месте.

Снижаться нельзя – внизу горы, разглядеть что-либо невозможно: облачность и сумерки. Горючее на исходе.

Командир корабля даёт распоряжение: надеть парашюты и приготовиться прыгать. Прыгать, по куда? В ночь и дикие горы? В снег и страшный мороз? К тому же всех раскидает по огромной территории, на которой будет практически невозможно разыскать лётчиков.

Не желая рисковать жизнями людей, Журавлёв медлит, команду “Покинуть самолёт!” не даёт. Он снизился, перейдя на визуальный полёт, и, лавируя между гор, искал место для посадки.

Нервы у всех на пределе, плюс усталость.

Наконец Журавлёв объявляет, что видит внизу на небольшой площадке два домика, будет садиться с выпущенным шасси и просит всех после касания колёсами земли быстро переместиться в хвост, чтобы избежать капотирования самолёта и сократить длину пробега.

Команда Журавлёва была выполнена чётко. И когда С-47 после небольшой пробежки остановился, все были живы и здоровы. Не считая синяков и царапин, полученных в суতোлке, когда толпой ринулись к хвостовому отсеку.

Выпрыгивают из самолёта пассажиры и экипаж, тут же проваливаются в метровый снег. Но это мелочь, даже приятно. В радостном порыве обнимаются, кричат “ура!”, качают Журавлёва, салютуют из пистолетов. Кто-то даже плачет от радости и спавшего напряжения.

Площадка, на которую сел самолёт, была очень ограниченных размеров. Два домика на самом деле оказались стогами сена, а на борту не было ни воды, ни продовольствия, ни запаса тёплой одежды. Горючее в баках кончалось. Вокруг темнота, мороз, снег, тайга, горы, глушь.

Сено из стогов пришлось пустить на костры. Топили снег и пили горячую воду. У кого-то оказалось с собой по плитке шоколада, по бутерброду, но это, конечно, не могло решить продовольственную проблему.

Забегая наперёд, скажем, что лётчики провели на месте вынужденной посадки четверо суток и за это время убили из пистолетов двух зайцев и трёх куропаток.

Утром отправились на разведку местности - в разные стороны, разделившись на четыре группы. Решили идти в выбранном направлении по два часа. Проваливались на каждом шагу по пояс в снег. Кругом не было ничего, кроме глухой тайги.

Только группе, ушедшей в западном направлении, посчастливилось набрести на шалаш из веток, обложенных снегом и облитых водой. Здесь жил ссыльный, охранявший стога сена. У него не было запасов продовольствия, чтобы поделиться с лётчиками, но узнали, что примерно в 20 км к северу живёт семья, которая держит домашний скот.

Собрав рублей четыреста (по тому времени неплохая сумма), отправили четырёх человек на поиски этой семьи. Они, действительно, набрали на незатейливое строение из тех, что именуют “курной избой”: ни комнат, ни окон. В одном помещении жили муж, жена и восемь детей. Здесь же скот и зарезанная тёлка.

Из-за языкового барьера долго не могли авиаторы растолковать хозяйкам избы, кто они и что им нужно. А когда женщина как будто догадалась, то большим ножом отхватила заднюю ногу тёлки и протянула при-

шельцам. Но деньги взять наотрез отказалась. Этим мясом “робинзоны” питались два дня.

25 октября установилась ясная морозная погода. Ближе к полудню в вышине увидели бомбардировщик Б-25, который шёл со снижением в направлении площадки, где сидел С-47. Сделав круг на малой высоте, он сбросил вымпел. С этим самолётом (его вёл командир 3-го авиаполка Н. Твердохлебов) радисту из экипажа Журавлёва удалось наладить связь. Он указал совершившим вынужденную посадку их координаты на Оймяконском нагорье, а также сообщил, что скоро прилетит за ними С-47.

Для подготовки посадочной площадки лётчики выстроились в шеренги по десять человек и начали утапывать снег, передвигаясь плотным строем вперёд и назад. Когда услышали гул приближающегося “Дугласа”, несколько человек легли на снег, обозначив посадочное “Т”. Самолёт низко пролетел над площадкой, покачал крыльями, построил маневр и пошёл на посадку.

Экипаж прибывшего самолёта возглавлял сам командир 8-го полка В.А. Пущинский. Быстро выгрузили из фюзеляжа продукты питания, тёплую одежду, горючее и масло для самолёта, подогреватели моторов, лыжи (на случай эвакуации пешим путём).

Посоветовавшись, решили эвакуироваться лётом, несмотря на ограниченные размеры площадки. Приступили к подготовке самолёта Журавлёва: заправили бензином и маслом, подогрели и опробовали моторы. В заботах быстро прошёл день.

Утром пассажиров разделили на две равные группы. Оба самолёта максимально облегчили, освободившись от всего лишнего. Разработали метод взлёта из снежного плена: на тормозах вывести моторы на полную мощность и, только после разбега и набора скорости по проложенной колее, выпустить щитки. В этот момент пилот берёт штурвал на себя и отрывает самолёт от земли...

Первым благополучно взлетел С-47, пилотируемый Пущинским. Самолёт Журавлёва во второй половине разбега уклонился от узкой колеи и, цепляясь за рыхлый снег, еле-еле оторвался от земли, задевая кустарник. Всё же взлетел. После посадки обнаружили в фюзеляже пробойны.

Когда самолёты сели в родном Сеймчане, их встречал весь гарнизон. А после завтрака и короткого отдыха последовала команда “По самолётам!”

За мужество и отвагу, проявленные при спасении лётчиков 3-го перегоночного авиаполка, командир корабля П.Ф. Журавлёв был награждён орденом Красного Знамени.

В конце октября 1944 г. дивизия сдала в Красноярске 5000-й самолёт, перегнанный из США для фронтов Великой Отечественной войны. Член ГКО Союза ССР народный комиссар внешней торговли А.И. Микоян, маршал авиации Ф.А. Астахов и начальник воздушной магистрали Москва -

Уэлькаль генерал-лейтенант авиации А.А. Авсеевич отметили отличное выполнение дивизией задачи по перегонке самолётов в тяжёлых условиях северной трассы и объявили благодарность всему личному составу дивизии, а Микоян - ещё и наградили месячным окладом в валюте³².

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 г. и приказом НКО СССР № 0401 от 25 ноября 1944 г. 1-я перегоночная авиадивизия ГВФ за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, проявленные при этом доблесть и мужество награждена орденом Красного Знамени. Во всех частях дивизии по этому случаю прошли митинги.

За 1944 г. по трассе было перегнано и сдано 3418 самолётов. Из них до Красноярска по трассе протяжённостью 6334 км доставлено 3342 самолёта и до Москвы по магистрали протяжённостью 9891 км — 76 самолётов. В

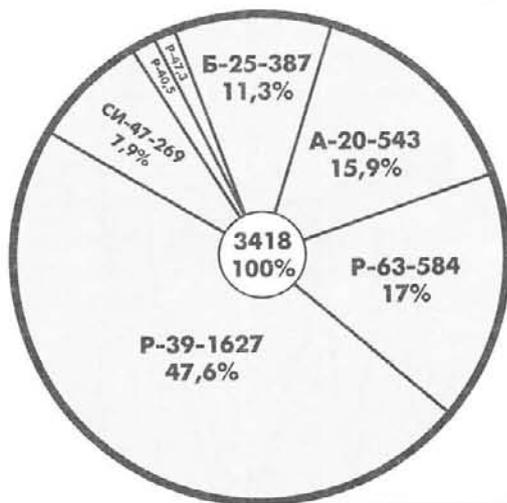


Диаграмма сдачи самолётов по типам за 1944 г.

Красноярске военной приёмке ВВС КА, АДД и ГВФ сдано 3425 самолётов, в том числе: бомбардировщиков В-25 — 387, А-20 — 543, истребителей Р-39 — 1627, Р-63 — 584, Р-40 — 5, Р-47 — 3, транспортных самолётов С-47 — 276³³. Для сравнения укажем, что отечественная авиационная промышленность в 1944 г. дала фронту 17872 истребителя, 10719 штурмовиков и 4039 фронтовых и дальних бомбардировщиков. Вместе с транспортными и учебными машинами было выпущено более 40 тыс. самолётов³⁴.

По сравнению с 1943 г., сдача самолётов в пунктах назначения возросла на 80%, а установленный правительством страны план перегонки самолётов в 1944 г. был выполнен на 114,6%. Лётные происшествия снизились почти вдвое,

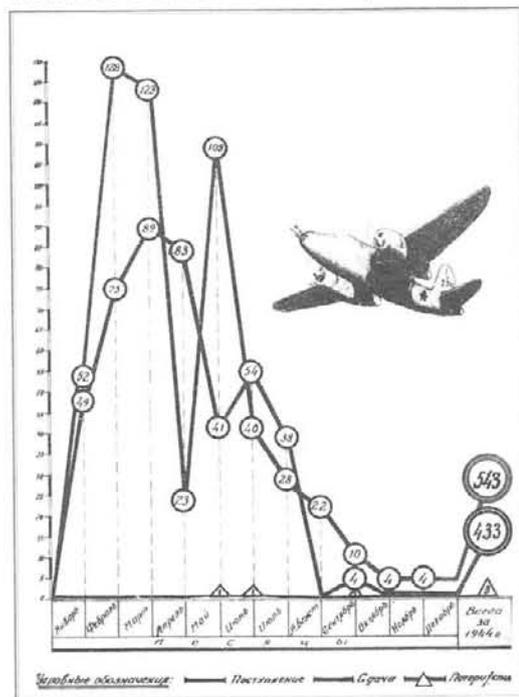


График поступления, сдачи и потерь самолётов А-20 за 1944 г.

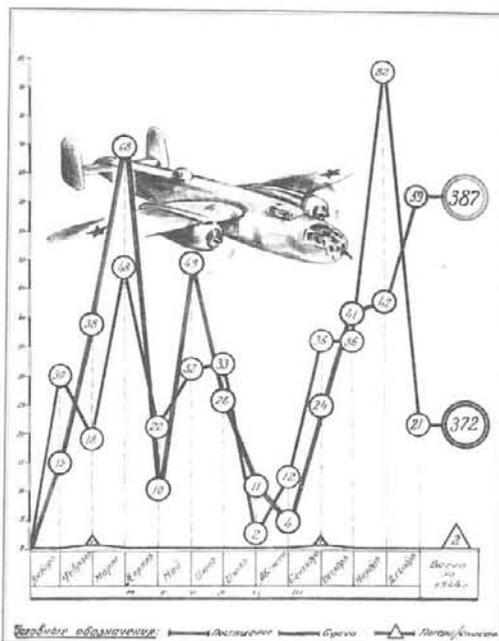


График поступления, сдачи и потерь самолётов Б-25 за 1944 г.

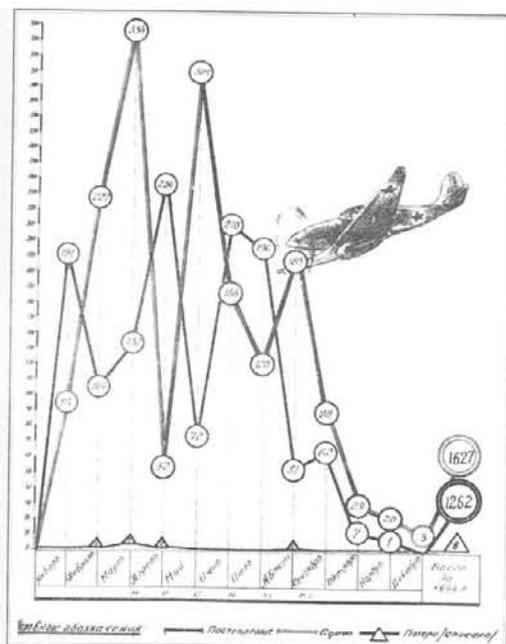


График поступления, сдачи и потерь самолётов Р-39 за 1944 г.

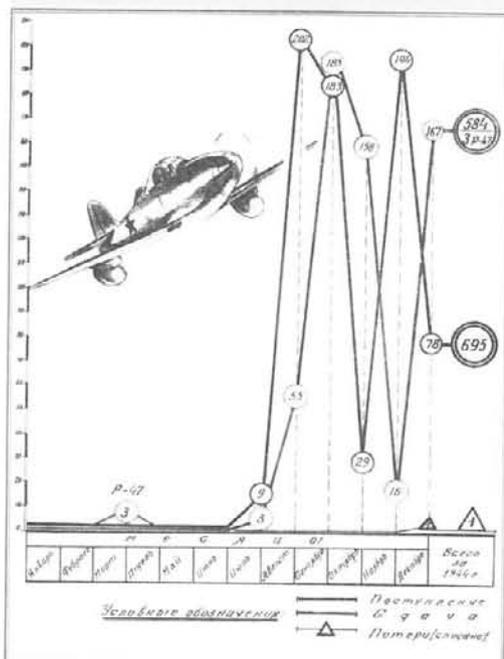


График поступления, сдачи и потерь самолётов Р-63 за 1944 г.

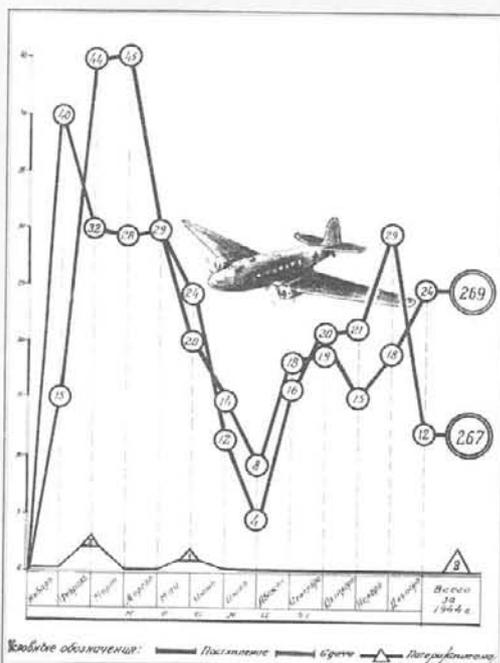


График поступления, сдачи и потерь самолётов С-47 за 1944 г.

а безвозвратные потери уменьшились в два с половиной раза³⁵. Максимальное число сдаваемых за месяц самолётов в 1944 г. составляло 573, в то время как в 1943-м оно не превышало 306 самолётов. Максимальное количество сдаваемых самолётов за один лётный день в 1944 г. доходило до 88, в 1943-м — не превышало 57 самолётов.

Метеоусловия лётной работы на трассе в 1944 г. были более трудными, чем в предыдущем, что подтверждается меньшим количеством лётных дней на конечных участках трассы и более высоким процентом лётных дней с усложнёнными метеоусловиями. Поэтому увеличение сдачи самолётов произошло за счёт возросшей квалификации лётно-технического состава, приобретённого опыта полётов в условиях трассы, улучшения организации перегонок самолётов и руководства лётно-технической работой в полках.

1944 г. показал, что личный состав 1-й КПАД и перегоночной трассы значительно улучшил свою работу. Это видно по таблице лётных происшествий³⁶:

	1-е полугодие	2-е полугодие	Всего за год	За 1944 г.
Катастроф	4	2	6	22
Пропаж без вести	1	—	1	6
Аварий	7	3	10	20
Поломок	24	11	35	76
Вынужденных посадок	9	8	17	17
Аварий моторов	5	1	6	9
Всего лётных происшествий	50	25	75	150



*Вручение Красного знамени и ордена Красного Знамени
1-й перегоночной авиадивизии 7 февраля 1945 г. на Якутском аэродроме*

Символом воинской чести, доблести и славы стало Красное Знамя, которое было учреждено для 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии постановлением Президиума Верховного Совета (ПВС) СССР от 31 января 1945 г. 7 февраля на лётном поле Якутского аэродрома депутат Верховного Совета СССР начальник воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль генерал-лейтенант М.И. Шевелёв перед строем личного состава дивизии от имени ПВС СССР вручил Знамя и орден Красного Знамени командиру КПАД генерал-майору А.Г. Мельникову. При вручении присутствовали секретарь обкома партии Г.И. Масленников, председатель ПВС Якутской АССР С.П. Сидорова и председатель Совнаркома ЯАССР И.Е. Винокуров.



Участники 1-й партийной конференции перегоночной дивизии. Слева направо: старший инженер дивизии подполковник Н.А. Лучников, командир 2-го ПАП М.И. Павленков, командир 8-го ПАП подполковник В.А. Пуцинский и командир 5-го ПАП подполковник И.И. Проношкин

7 — 8 февраля в Якутске прошла первая партийная конференция 1-й КПАД, а 11 — 13 февраля было проведено подобное же мероприятие в коллективе воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. Подвели итоги работы за 1944 г. по перегонке самолётов, скоростной доставке импортных грузов, а также по обеспечению перевозки пассажиров на международной воздушной трассе, связавшей Советский Союз с Североамериканским континентом. Отмечалось, что установленный правительством план перегонки самолётов в 1944 г. выполнен на 114,6%. Перегонка самолётов, по сравнению с 1943 г. увеличилась на 80%, а количество лёт-



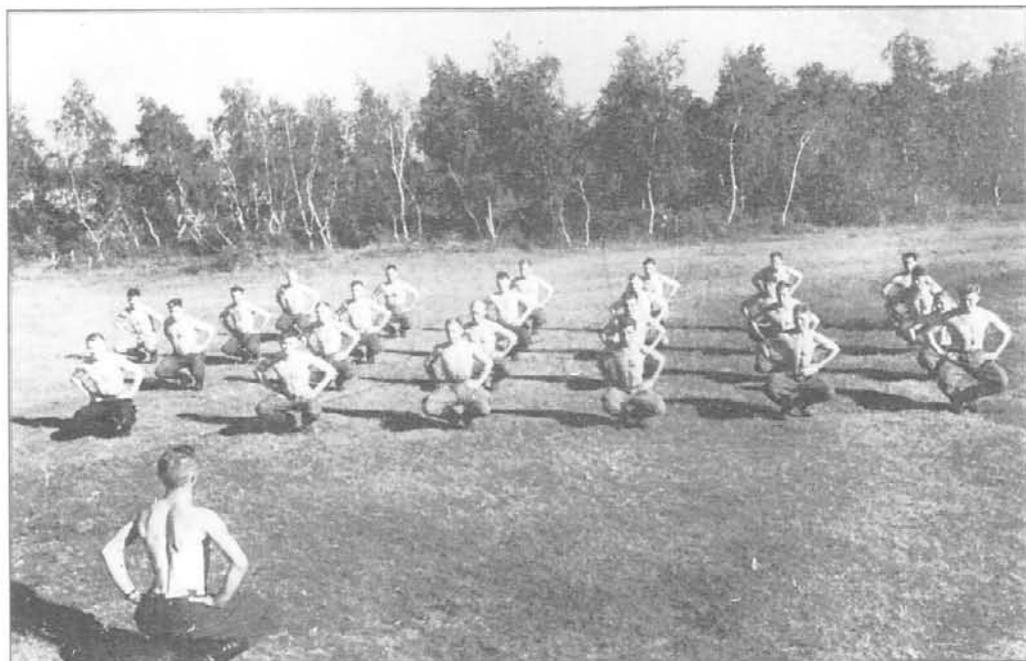
Партийная конференция перегоночной дивизии. Во время перерыва

ных происшествий снизилось почти вдвое, безвозвратные потери уменьшились в 2,5 раза. Всё это результат самоотверженной и умелой работы лётного и инженерно-технического состава, улучшения деятельности руководящего состава дивизии и трассы³⁷.



Стенная газета 4-го ПАП

Не хлебом единым жив человек. В свободное от работы время личный состав перегонных полков и трассы, в подавляющем большинстве молодёжь, организовывала свой досуг, занималась спортом. В мае 1945 г. прошёл смотр художественной самодеятельности ВТКУ, победителями в котором стали самодеятельные коллективы Сеймчанского гарнизона, Якутского и Красноярского аэропортов. А с 27 ноября по 5 декабря в Якутске ещё раз соревновались в мастерстве самодеятельные артисты аэропортов Уэлькаль, Сеймчан, Марково, Оймякон, Олёкминск, Якутск, Киренск и Управления гидрометеослужбы. Они дали 9 концертов для жителей столицы республики, выступали по радио 5 декабря в День Сталинской конституции.



Утренняя гимнастика у берёзовой рощи

20 - 23 августа в Якутске была проведена первая летняя спартакиада ВТКУ, в которой приняло участие девять команд. Соревнования проводились по лёгкой атлетике, волейболу и футболу. В общем зачёте первое место заняли физкультурники Уэлькаля. Были и свои чемпионы. Лучший результат в беге на 100 м - 12,2 секунды и на 400 м - 59 секунд показал старший сержант из Уэлькаля Хвостов, сержант Ушаковский преодолел планку на высоте 1,5 м, дальше всех (5,1 м) прыгнул Карпунин, старшина Чернышёв метнул гранату на 55,9 м.

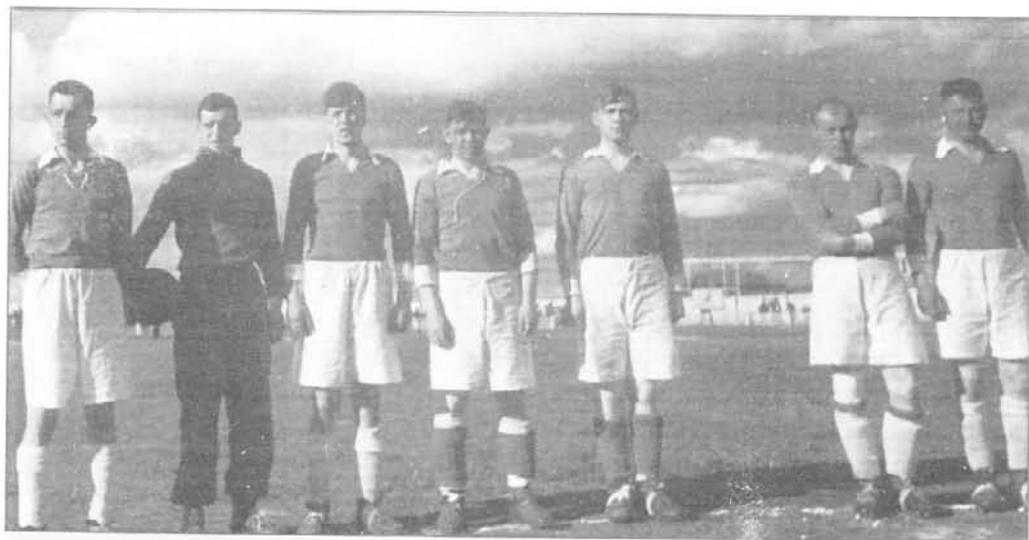
К весне уже просматривалось окончание войны с Германией, и Советский Союз, верный союзническим обязательствам, приступил к подготовке военной кампании на Востоке. В марте руководство дивизии и трассы, ос-

новые лидеры и их штурманы совершили на С-47 облёт маршрута предполагаемой перегонки американских самолётов для нужд Дальневосточного и Забайкальского фронтов, а также Тихоокеанского флота. На всех аэродромах посадки каждый начальник службы выяснял и согласовывал все вопросы, касающиеся обеспечения перелётов. Окончив облёт, штаб дивизии разработал подробные указания полкам по условиям перелёта, штурманской службе, связи и метеобеспечению. Было составлено описание маршрутов и все справочные данные.

После победы над Германией ещё четыре месяца продолжалась перегонка американских истребителей и бомбардировщиков. Они сосредотачивались на аэродромах Марково, Якутска и Красноярска. Например, на лётном поле в Красноярске в это время накопилось несколько сотен самолётов.



Открытие спартакиады перегонной трассы



Футбольная команда авиаполка



Комиссия руководящего состава 1-й ПАД на Камчатке. 1945 г.

Для ВВС Дальневосточных и Забайкальского фронтов, а также ВВС Тихоокеанского флота с 26 июня началась перегонка самолётов с Якутского аэродрома в Укурей, Куйбышевку и Владивосток. В июле был облётан маршрут и приступили к перегонке самолётов из Марково в Елизово (Камчатка). Интенсивная перегонка самолётов из Якутска, Марково и Красноярска в Петропавловск-Камчатский, Укурей, Читу, Хабаровск, Ворошиловск, 111-й разъезд и Владивосток продолжалась в августе и сентябре.

К началу войны с Японией, т.е. на 9 августа 1945 г., в составе трёх воздушных армий на Дальнем Востоке и в Забайкалье самолёты, полученные Советским Союзом по ленд-лизу, составляли 6,9% от общего числа фронтовых боевых самолётов³⁸.

Кроме этого, когда началась война с Японией, эскадрилья из семи экипажей самолётов С-47 8-го ТАП в составе 9-й воздушной армии (1-й Дальневосточный фронт) принимала непосредственное участие в высадке десантов в тылы Квантунской армии на аэродромы Харбин, Гирин и Чанчунь, а также доставляла горючее и боеприпасы войскам, действовавшим в районе Муданьдзян. За успешное выполнение этих операций весь личный состав эскадрильи (30 человек) был удостоен боевых правительственных наград³⁹. А за образцовое выполнение заданий по перегонке самолётов для авиационных частей фронтов Дальнего Востока 152 человека из личного состава 1-й КПАД награждено медалью «За победу над Японией». Несколькими месяцами раньше от име-

ни Президиума Верховного Совета Союза ССР в соответствии с Указом от 9 мая 1945 г. приказами командира 1-й КПАД и начальника воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль личный состав, участвующий в перегонке самолётов ленд-лиза, награждался медалями "За победу над Германией".

Какой же итог работы перегоночной трассы Аляска — Сибирь? К сожалению, в разных источниках приводятся несовпадающие данные. Воспользуемся "Докладом о работе 1-й Краснознамённой перегоночной авиационной дивизии за три года (с октября 1942 г. по 1 октября 1945 г.)", в котором записано, что за период работы дивизии поступило из США на нашу территорию 7908 самолётов. В том числе по типам и годам⁴⁰:

	P-40	A-20	B-25	P-39	C-47	P-47	P-63	C-46	At-6	Всего
1942 г. (с 1.10.)	41	54	8	11	-	-	-	-	-	114
1943 г.	6	771	186	1343	154	-	-	-	-	2462
1944 г.	-	433	372	1262	267	3	695	-	-	3032
1945 г. (по 1.10.)	-	97	163	-	284	-	1701	1	54	2300
Всего поступило по типам:	47	1355	729	2616	707	3	2396	1	54	7908
За это же время потеряно на тер. Аляски в результате лётн. происш.	2	8	3	4	2	-	1	-	-	20

За период работы дивизии перегнано по воздушной трассе и сдано в пунктах назначения всего 7756 самолётов. В том числе:

	расстояние	A-20	B-25	P-63	P-39	P-40	P-47	C-47	At-6	C-46	Всего
1. Фэрбенкс — Красноярск	6334	1232	697	2020	2591	43	-	429	47	-	7054
2. Фэрбенкс — Москва	9871	1	5	3	1	-	3	176	-	1	190
3. Фэрбенкс — Владивосток	6330	60	-	9	-	-	-	2	-	-	71
4. Фэрбенкс — Чита	5537	-	-	-	-	-	-	10	-	-	10
5. Фэрбенкс — Новосибирск	6928	-	-	-	-	-	-	10	-	-	10
6. Фэрбенкс — Иркутск	6170	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
7. Фэрбенкс — Хабаровск	5660	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9
8. Фэрбенкс — Петропавловск/К	3540	37	-	92	-	-	-	-	-	-	129
9. Фэрбенкс — Укурей	5540	-	-	266	-	-	-	-	-	-	266
10. Фэрбенкс — Спасск	6054	-	-	-	-	-	-	6	-	-	6
11. Фэрбенкс — Ворошиловск	6209	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
12. Фэрбенкс — Нерчинск	5569	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Итого перегнано и сдано в пункт назначения		1330	704	2390	2592	43	3	646	47	1	7756

Из числа поступивших на нашу территорию находились по состоянию на 1 октября 1945 г.:

	А-20	Б-25	Р-63	Р-39	Р-40	Р-47	С-47	Ат-6	С-46	Всего
На аэродромах трассы и подлежащие к перегонке	1	17	2	1	-	-	22	7	-	50
Закреплено за 8-м ТАП и перегонными полками	-	5	-	-	-	-	37	-	-	42
Списано в результате лётных происшествий на нашей территории	24	3	4	23	4	-	2	-	-	60

В конце августа 1945 г. Соединённые Штаты прекратили поставку самолётов Советскому Союзу, и началось поэтапное расформирование структур перегонной трассы. В октябре 1-ю Краснознамённую перегонную дивизию передали из Гражданского Воздушного Флота в состав ВВС Красной Армии⁴¹ с последующим расформированием. 8-й транспортный полк был выведен из 1-й КПАД в подчинение начальнику воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль, а затем передан в ГВФ. По состоянию на 11 января 1946 г., в 8-м транспортном полку было 127 человек личного состава, в том числе 29 командиров корабля, 21 второй пилот, 36 борттехников.

В начале 1946 г. перегонная трасса Аляска - Сибирь прекратила свою деятельность. Многим из тех, кто её обслуживал, полюбили северный край: после демобилизации они остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского управления гражданской авиации. В авиаотрядах - 14-м транспортном и 234-м спецприменения - стали работать получившие закалку и профессиональный опыт на трассе пилоты В.Л. Браташ, Н.А. Дьяков, Ф.М. Козин, В.И. Кузьмин, П.А. Кухто, Б.С. Осипов, Н.М. Сладков, бортмеханики К.Я. Масловец и А.Ф. Сороковой, бортрадисты В.Д. Глазков и Ю.И. Спиридонов, авиатехники Б.А. Гаринов, Н.М. Романченко и С.Н. Устинов, связисты И.З. Воробьёв, В.И. Китновский, В.В. Соболев, М.Ф. Мишин и другие.

В январе 1946 г. Енисейская авиагруппа Главсевморпути была преобразована в Красноярское управление ГВФ. Тогда же из расформированной 1-й перегонной дивизии одними из первых прибыли в транспортный отряд Красноярского управления командиры кораблей И.К. Колмаков, П.Р. Папанов и В.И. Хлопцев, бортмеханики М.И. Папуша и А.И. Скляренко, бортрадисты М.Ф. Богдашкин, Г.Т. Климацкий, С.И. Парфёнов, К.П. Селивёрстов и другие.

Часть специалистов 8-го транспортного и перегонных полков, а также других подразделений трассы влились в состав Восточно-Сибирского, Дальневосточного и других управлений Гражданского Воздушного Флота страны.

- ¹ *Шерль Д.С.* Авиамост: Аляска – Сибирь – фронт // На Севере Дальнем. – 1985. - № 1. – С. 59.
- ² *Шерль Д.С.* Авиамост: Аляска - Сибирь - фронт // На Севере Дальнем. - 1985. - № 1. - С. 58.
- ³ Директива Генштаба Красной Армии № 513180 от 25/29 мая 1943 г.
- ⁴ Акт комиссии № 02260, ноябрь 1944 г.
- ⁵ Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г. – С. 19. (Копия отчёта хранится у автора книги).
- ⁶ Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г. – С. 4.
- ⁷ *Перов В.М.* В начале перегонки // Трасса мужества и дружбы: Сборник. - Якутск: Нац. кн. изд-во РС(Я). 1992. - С. 192.
- ⁸ *Лебедев И.П.* “Кобры” летят к фронту. - М.: Воениздат, 1992. - С. 70.
- ⁹ *Перов В.М.* Перегонщик истребителей // Северная трасса. – 1991. - № 12.
- ¹⁰ *Бенкунский Г.С.* Пережитое заново // Гражданская авиация. - 1990. - № 11. - С. 18.
- ¹¹ *Ткаченко А.С.* Полёт начинается на земле // Трасса мужества и дружбы: Сборник. - Якутск: Нац. кн. изд-во РС(Я), 1992. - С. 185, 186.
- ¹² Архив ФСВТ РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, л. 32.
- ¹³ Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г. - С. 23, 24.
- ¹⁴ *Пестерев В.И.* Хроника авиации Якутии (1921 – 1987 гг.). – Новосибирск: “ЭКОР”, 1997. – С. 166.
- ¹⁵ *Лебедев А.А., Мазурук И.П.* Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1991. – С. 54.
- ¹⁶ В послевоенные годы Н.А. Дьяков летал командиром корабля на Ли-2, Ил-14 и Ан-24 в Якутском авиапредприятии. Погиб в авиакатастрофе над Олёкминском 12 января 1968 г.
- ¹⁷ *Герои Советского Союза.* Краткий биографический словарь. В 2-х т. - Т. 1. - М.: Воениздат, 1987.
- ¹⁸ Архив ФСВТ РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, лл. 29, 30.
- ¹⁹ Шифротелеграмма Командующего ВВС КА № 16/41 от 10 февраля 1943 г.
- ²⁰ Директива Генштаба Красной Армии № 513180 от 25/29 мая 1943 г.
- ²¹ Приказ Главного Политуправления РККА № 0492 от 26 июня 1943 г.
- ²² *Кожевников М.Н.* Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг. - М.: Наука, 1977. - С. 165.
- ²³ Отчётный доклад о работе перегоночной дивизии за 1943 г.
- ²⁴ Отчётный доклад за 1944 г. – С. 25.
- ²⁵ *Лебедев А.А., Мазурук И.П.* Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1991. – С. 57.
- ²⁶ Отчётный доклад за 1944 г.
- ²⁷ *Герои Советского Союза.* Краткий биографический словарь. В 2-х т. – Т. 1. – М.: Воениздат, 1987. – С. 272.
- ²⁸ *Твердохлебов Н.* погиб в авиакатастрофе в 1949 г. в пос. Запальное на Сахалине, где и похоронен вместе с экипажем.
- ²⁹ Приказ начальника ГУ ГВФ № 08 от 13 января 1945 г.
- ³⁰ *Авиация:* Энциклопедия. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 658.
- ³¹ По воспоминаниям бывшего пилота 3-го ПАП С.Я. Татушина.
- ³² Приказ начальника воздушной магистрали № 0232 от 4 ноября 1944 г. (Архив ФСВТ РФ, ф. 44С, оп. 623, д. 133, л.11).
- ³³ Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии за 1944 г.
- ³⁴ *Кожевников М.Н.* Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг. - М.: Наука, 1977. - С. 191.
- ³⁵ Приказ начальника ГУ ГВФ № 093 от 7 апреля 1945 г.
- ³⁶ Отчётный доклад 1-й Краснознамённой перегоночной авиационной дивизии за 1944 г. - С. 9.
- ³⁷ Приказ начальника ГУ ГВФ № 093 от 7 апреля 1945 г.
- ³⁸ *Лебедев И.П.* “Кобры” летят к фронту. - М.: Воениздат, 1992. - С. 71.
- ³⁹ Приказ командующего 9-й Воздушной армии № 0125 от 21 августа 1945 г.
- ⁴⁰ Архив ФСВТ РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, лл. 6,7.
- ⁴¹ Приказ начальника ГУ ГВФ № 0243 от 20 октября 1945 г.

Глава IX

АЛСИБ НА ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ СЛУЖБЕ

Немногочисленные международные воздушные линии, связывающие Советский Союз с зарубежными странами, с началом войны прекратили свою деятельность. Активные полёты осуществлялись лишь между Москвой и Тегераном. Однако, уже в марте 1942 г. Британская воздушная миссия в Москве запросила Отдел внешних сношений НКО об установлении воздушной линии связи между Великобританией и СССР весной или летом этого же года на самолётах Б-17 "Летающая крепость" с посадкой в Ярославле или Рыбинске. Но первые же полёты на линии показали её опасность, так как она проходила вблизи театра военных действий. После больших проволочек в середине 1943 г. от этого проекта пришлось отказаться¹.

К тому времени уже действовал воздушный мост Аляска - Сибирь. Он, помимо своего основного назначения, стал официально признанной международной воздушной трассой. Ею пользовались дипломаты, чуть ли не со дня открытия, первым - нарком иностранных дел СССР М.М. Литвинов. Наши лётчики доставили его через Уэлькаль и Якутск в Красноярск, а оттуда в Москву. По этой трассе летал в США член ГКО и нарком внешней торговли СССР А.И. Микоян, послы Советского Союза в США А.А. Громыко, в Мексике - К.А. Уманский, посланник в Канаде Ф.Т. Гусев, а также правительственные делегации. Не раз по трассе летали американские государственные и общественные деятели.

Многие из тех, кто воспользовался услугами трассы, кто перевозил делегации и высокопоставленных пассажиров, оставили о том времени свои воспоминания. Воспользуемся ими в этой главе.

В 1943 г. пролетел по авиатрассе вице-президент США Г. Уоллес, следовавший в Китай. Он с большим интересом ознакомился с её деятельностью.

Два происшествия с очень похожими обстоятельствами. Летом 1942 г. командующий военно-воздушными силами США генерал Ф. Брэдли получил от Рузвельта задание окончательно договориться об открытии перегонной трассы Аляска - Сибирь и проинспектировать её советскую часть. Командиром экипажа новенького, специально подготовленного для этой цели тяжёлого четырёхмоторного бомбардировщика Б-24

“Либерејтор” был майор Ли Файджел, а вторым пилотом - капитан Томас Дж. Уотсон-младший, в послевоенные годы работавший послом США в Советском Союзе.

Десять дней потребовалось “Либерејтору” на перелёт через Южную Америку, Атлантику, Африку в Каир, а затем были Палестина, Тегеран, Кавказ. В конце июля самолёт приземлился в Москве. Когда миссия в Москве была



*Дальний бомбардировщик
Консолидейтед В-24 “Либерејтор”*

закончена и воздушная трасса Аляска - Сибирь начала функционировать, генерал Брэдли и его сопровождающие вылетели по ней в ноябре домой на своём самолёте, который получил новое название - “Москвич”.

Самое памятное событие этого инспекционного перелёта по АЛСИБУ произошло в небе Якутии, когда самолёт вылетел из столицы северной республики.

Те испытания, которые выпали на долю американцев, описывает Т.Д. Уотсон-младший в своей книге “Моя жизнь в компании IBM и вне её”:

“Мы взлетели ночью, надеясь добраться сразу до Нома. Температура была 40°С ниже нуля, и такой холод отразился не в лучшую сторону на работе двигателей и системы смазки. Как второй пилот я должен был следить за работой двигателей. Ещё на земле четвёртый двигатель работал вполсилы, и, чтобы мы смогли взлететь, мне пришлось форсировать работу трёх исправных моторов. В течение 20 минут мы довольно успешно набирали высоту при лунном свете, пробиваясь через разрывы облаков. Я начал думать, что худшее позади. Но спустя полчаса после взлёта температура масла четвёртого двигателя подскочила, а давление масла стало падать. Это признаки серьёзных неполадок, и нужно было действовать очень быстро, так как при сильном перегреве двигатель может заклинить. Я сказал командиру:

- Думаю, нужно выключить двигатель.

Ответа не последовало. Мы все плохо соображали, что к чему, так как обогреватели не работали, и было ужасно холодно. Файджел ничего не говорил, и генерал, стоящий между нами, тоже молчал. Тогда я сказал:

- Если мы сейчас ничего не сделаем с этим двигателем, то не сможем потом его отключить. Предлагаю заглушить этот чёртов двигатель!

Генерал ответил:

- Да, полагаю, следует это сделать, Том.

Я нажал на пульте большую красную кнопку, и двигатель остановился. Три остальных двигателя к тому времени уже работали не в полную силу - давали примерно 65% мощности, так как второй имел признаки неисправности.

В это время появилась ещё одна проблема: обледенение. Мы не могли удерживать высоту, но всё равно продолжали двигаться к Ному, до которого оставалось около трёх тысяч километров. Я выждал несколько минут и сказал:

- Слушайте, парни, не говорите мне, что мы сможем долететь до Номы на трёх двигателях. Обледенение усиливается. Продвигаясь всё дальше и дальше на восток, где нет аэродромов, мы попадём прямо в ад.

Наконец Брэдли сказал, что нужно повернуть обратно.

Огни Якутска были самым желанным зрелищем, которое я когда-либо видел, потому что я уже не надеялся, что мы вернёмся живыми. К тому времени пошёл сильный снег. Закрылки не сработали, и нам едва удалось выпустить шасси. Мы стали стремительно снижаться, и я выжал из двигателей всё возможное, чтобы хоть немного удерживать скорость. Самолёт стал таким тяжёлым в управлении, что мы вдвоём, я и Ли, едва удерживали штурвал. Сделали последний разворот у самой земли, и мне показалось, что самолёт вот-вот развалится. С трудом попали в створ посадочной полосы, которая чуть виднелась. Впереди я заметил деревья и крикнул об этом Ли: он ничего не видел из-за снега на лобовом стекле.

Я потянул штурвал на себя и дал полную мощность двигателям. Парни, сидевшие в кабине, сказали потом, что генерал в этот момент закрыл глаза. Мы пронеслись над верхушками деревьев и мягко приземлились в начале посадочной полосы. Я полагаю, мы все были довольны, как будто закончилась война².

В своём дневнике Уотсон записал, что после того, как они посадили перегруженный обледеневший самолёт с отказавшим двигателем и с другими, работавшими с перебоями, генерал Брэдли сказал: "Отличная работа, ребята!" И тогда Уотсон задал себе вопрос: "Знал ли генерал Брэдли, что они были на волосок от катастрофы?" Очевидно, знал, так как добился того, чтобы Файджел и Уотсон получили награды ВВС Соединённых Штатов за посадку в Якутске. К слову, сам генерал Ф. Брэдли за успешно проведенные переговоры в Москве был удостоен президентом Ф. Рузвельтом высшей награды США - медали "За выдающиеся заслуги". В приказе о награждении говорилось, что успех миссии генерала Брэдли "обеспечил быстрое снабжение чрезвычайно необходимой Советскому Союзу авиационной техники, что явилось главным фактором в быстром увеличении авиационной мощи СССР в критический момент".

В ожидании советского транспортного самолёта Ли-2 американская делегация и её экипаж провели в Якутске, как пишет Уотсон, “наслаждаясь гостеприимством”, неделю. Они знакомились с городом, побывали в краеведческом музее. Мазурук даже сводил американцев в русскую баню.

Когда самолёт с американцами сел для дозаправки в Марково, там уже находились самолёты ленд-лиза, направлявшиеся по трассе АЛСИБ на советско-германский фронт.

В Фэрбенкс миссия генерала Брэдли прибыла только в декабре.

А что случилось с “Либереитором”? Механики-якутяне отремонтировали его, и Мазурук, скомплектовав экипаж из опытных лётчиков, перегнал бомбардировщик в Москву. Он остался служить советским ВВС, как один из самолётов ленд-лиза.

Кстати, обязанности второго пилота в том экипаже Мазурука исполнял командир-лидеровщик бомбардировочной эскадрильи 4-го ПАП М.А. Ворона. С июня 1943 г. и до конца перегонки он командовал эскадрильей 1-го ПАП, был награждён двумя орденами Красной Звезды. После расформирования перегоночной дивизии Михаил Андреевич до 1977 г. летал в Харьковском авиапредприятии, имел самый большой в отряде налёт - свыше 25 тыс. часов.



“Либереитор” на советско-германском фронте. Слева направо: неизвестный, командир авиаэскадрильи В.П. Яковлев, командир экипажа Герой Советского Союза С.А. Фроловский, бортмеханик А.С. Рудь и бортрадист А.С. Лисягин. 1944 г.

Об очень похожем происшествии, случившемся с другим “Либереитором” и тоже после вылета из Якутска рассказывал сам Мазурук. Вот его изложение.

В январе 1944 г., возвращаясь из Китая в Вашингтон на четырёхмоторном Б-24 "Либерейторе", в Якутске остановилась американская делегация, возглавляемая видным политическим деятелем - сенатором, лидером республиканской партии и кандидатом в президенты У. Уилки. В большом вояже американцы побывали во многих странах. В Москве их принимал сам Сталин.

Гостеприимно встреченные руководителями Якутии Уилки и сопровождающие его лица два дня знакомились с автономной республикой.

В день вылета американский экипаж явился на аэродром навеселе. А за время длительной стоянки, при сильных якутских морозах, "Либерейтор" основательно промёрз. Старший инженер дивизии Н.А. Лучников посоветовал гостям подогреть двигатели и системы самолёта, предложив свои услуги. Союзники отказались. Отказались даже с некоторым высокомерием: у вас, дескать, дедовские методы работы, а в конструкции ультрасовременного "Либерейтора" предусмотрено в моторах разжижение масла бензином, что позволяет обойтись без трудоёмкого подогрева.

Закончилась церемония прощания, и сенатор со свитой занимают свои места в самолёте. "Либерейтор" бежит по заснеженной полосе, отрывается, и в наборе высоты один за другим у него останавливаются - заклинило от масляного голодания - два двигателя...

С крутым разворотом самолёт плюхнулся на аэродром, выкатился за пределы полосы и уткнулся в снежный сугроб. От катастрофы "Либерейтор" спасло высокое мастерство американских лётчиков.

Уилки попросил Мазурука доставить их на Аляску нашим самолётом (просьба была на следующий же день выполнена) и, конечно, если советский сенатор будет в Штатах, нанести ему визит. Но до этого к Мазуруку подошёл американский второй пилот и торжественно объявил, что он желает ему... подарить "Либерейтор", так как самолёт его личный. Тут же на аэродроме, вызванный по такому случаю, нотариус оформил дарственный документ.

Со временем наши инженеры и техники во главе с И. Коваленко, В. Чечиным и Д. Островенко отремонтировали самолёт, покрасили американские опознавательные знаки, нарисовали на нём красные звёзды. Мазурук лично тщательно облетал "подарок" и перегнал его в Москву.

Самолёт попал в хорошие руки - Герою Советского Союза и Народному герою Югославии А.С. Шорникову, спасшему в своё время И.Б. Тито от фашистского плена³.

Осенью 1944 г. Мазурук с группой советских лётчиков вылетел из Москвы по АЛСИБу в США для получения четырёх летающих лодок "Каталина". Торопились. За четверо суток преодолели более 10 тыс. км, не прекращая полёты ни днём ни ночью. 16 сентября прибыли в Фэрбенкс, затем через Канаду в США. Но из-за какой-то волокиты получение гидросамолётов откладывалось со дня на день, дни складывались в недели.

А тем временем наступали холода, водоёмы на Севере вот-вот могли замёрзнуть. Тогда и вспомнил Илья Павлович о приглашении Уилки, выказанном им перед вылетом из Якутска. Тот принял Мазурука и представителя нашего посольства 4 октября. Выбрав подходящий момент, Илья Павлович сказал сенатору о затруднении с получением самолётов, выказал озабоченность по поводу предстоящего перелёта в Арктику.

Несколько дней спустя после этого визита Мазурук получил на базе Элизабет-Сити нужные самолёты. Однако из-за наступивших холодов лететь в Советский Союз пришлось длинным южным маршрутом - через Бразилию, Атлантический океан, Африку, Иран и Азербайджан. Только в ноябре "Каталины" приводинились на Химкинском водохранилище, совершив перелёт протяжённостью около 40 тыс. км. Доставленные самолёты использовались в Арктике при проводке морских судов и поиске подводных лодок противника⁴.

Ещё один бомбардировщик Б-24 "Либерейтор" был перегнан из Петропавловска-Камчатского в Якутск. 17 мая 1945 г. экипаж командира дивизии генерал-майора Мельникова вылетел на этой машине из Якутска и Москву. Вероятно, советское руководство рассчитывало на получение этих самолётов по ленд-лизу, так как в октябре 1945 г. лучшие экипажи бомбардировочных эскадрилий были выделены для переучивания на "Либерейтор" и приступили к изучению его материальной части⁵. В итоговом отчёте о работе 1-й ПАД значится, что на Б-24 было переучено пять лётчиков.

"Потёмкинские деревни" на Колыме. По возвращении в штаты У. Уилки написал книгу о своём вояже. Советские работники трассы читали её в переводе, и она вызвала у них "недоумение своей явной неправдоподобностью"⁶. Гораздо лучшее мнение у авиаторов было о книге вице-президента США Г.Э. Уоллеса⁷ "Миссия в Советскую Азию", изданной в США в 1946 г. В ней Уоллес изложил свои впечатления от поездки в мае-июне 1944 г. во главе специальной американской делегации по нашему Северо-Востоку и Сибири, а затем в Китай. Путь миссии пролегал через Чукотку, Колыму, Якутию, Сибирь и Среднюю Азию.

23 мая самолёт вице-президента пересек Берингов пролив и приземлился в Уэлькале. Для американцев, живущих в умеренном климате, был непривычен снег в конце мая, сугробами лежащий вдоль посадочной полосы. Здесь делегацию встретил начальник АЛСИБа генерал-майор И.С. Семёнов и официальные лица, специально прилетевшие из Москвы, чтобы сопровождать высокопоставленного американского деятеля во время его пребывания на нашей территории.

Как вспоминал Уоллес, Семёнов очень гордился Уэлькалем: "Ему всего четыре года, а посмотрите на него. - Широким жестом он указал на 35 деревянных и каркасных домиков: здание диспетчерской аэропорта, ра-

диометеостанцию, больницу и жилые дома. - Всё это построено, чтобы ускорить переброску самолётов, поступающих по ленд-лизу”.

Наряду с руководством АЛСИБа и московскими представителями делегацию сопровождал один из подручных Лаврентия Берии, начальник управления НКВД по Хабаровскому краю С.А. Гоглидзе, исполнявший на многочисленных банкетах роль тамады. Он был представлен вице-президенту как “близкий друг маршала Сталина” и председатель исполкома Хабаровского края, в подчинении которого находилась территория Дальнего Севера.

Оставив в Сеймчане свой самолёт “Скаймастер”. Уоллес в сопровождении Семёнова и Гоглидзе, с которыми, как он пишет, “близко подружился”, вылетел в Магадан на С-47, управляемом полковником Мазуруком. Наверно, не зря весь 200-мильный путь летели на высоте 13 тыс. футов. С такой высоты гости любовались прекрасными гористыми пейзажами Колымского края, но не могли рассмотреть многочисленные лагеря.

В Магадане гостей встречал начальник Дальстроя генерал-майор И.Ф. Никишов, безраздельный царь и бог Колымского края, и его ближайшие соратники. Читая о впечатлениях Уоллеса о пребывании на Колыме, удивляешься, как ловко сумели дальстроевские руководители обставить приём заокеанских вояжёров! А может, высокий гость из дипломатических соображений, видя надувательство, помалкивал? Кто его знает! И всё же создатели пресловутых “потёмкинских деревень” в подмётки не годятся магаданским очковтирателям.

Свидетелем некоторых эпизодов визита Уоллеса на Колыму был писатель Варлам Шаламов, тамошний зэк. Он описал увиденное в рассказе “Иван Фёдорович”, посвящённом Никишову и его высокому гостю.

Уоллес посетил прииск, встречался с “золотодобытчиками” (читателям, надеюсь, не надо разъяснять, кто были настоящие золотодобытчики). Конечно же, это был лагерь, из которого убрали зэков, заменив их переодетыми охранниками. Колючую проволоку аккуратно смотали (пригодится!), караульные вышки убрали, столбы ограждения спилили, дорожки между бараками посыпали белым песком, а в самих бараках заправили постели простынями невиданной ранее белизны и добротными шерстяными одеялами. Заключение тоже не остались внакладе: они получили долгожданный выходной день. На полки поселкового магазина выбросили всю “зачку” - имитировалась будничная торговля⁸.

А теперь послушайте, что писал вице-президент:

“Золотодобытчики Колымы - рослые и сильные молодые люди, приехавшие сюда из европейской России. Я разговаривал с некоторыми из них. Все они очень обострённо воспринимали известия с фронта и страстно желали победы в войне. “Мы написали Сталину и просили отправить нас на фронт, но Сталин ответил, что мы нужнее здесь”, - ска-

зал один из них. Сталин сделал золотодобычу приоритетной военной индустрией, и люди, работающие в ней, получили броню...

Наше двухдневное пребывание в Магадане завершилось посещением концерта, данного местными талантами - балетом Полтавской труппы, эвакуированной сюда с Украины, и оркестром, состоящим из местных непрофессиональных музыкантов. Гвоздём программы было выступление хора военнослужащих, части которых расположены в Магадане. Не думаю, что я когда-нибудь видел столько талантов в одном городе”⁹.

Уж действительно, только сталинско-бериевская система могла собрать в Магадане “столько талантов”! Никишов похвалялся: “Нам здорово пришлось здесь потрудиться, чтобы сдвинуть всё с места. Двенадцать лет назад здесь появились первые поселенцы (!)..., а сегодня Магадан населяет 40 тысяч человек, и у всех хорошее жильё”.

Да, Уоллес на прощанье сфотографировался с упитанными и довольными жизнью “золотодобытчиками”. Снимок поместили в популярном американском журнале “Нэшнл Географик” с подписью “Ты должен быть сильным, чтобы пережить суровую колымскую зиму”. А ещё так называемые “советские горняки” передавали привет и наилучшие пожелания американским профсоюзным лидерам С. Хиллману и Ф. Мюррею.

В один из вечеров Никишов пригласил гостей посмотреть американский фильм “Звезда Севера” - голливудскую версию жизни советского колхоза - имевший, якобы, шумный успех в Советском Союзе (вы слышали о показе такого фильма в советском кинопрокате?). “Прекрасно, что американцы создали такой фильм о нас!” - проникновенно сказала Уоллесу после просмотра “госпожа Никишова”. Не знал, конечно, вице-президент, что “госпожой Никишовой” в действительности была Анна Романовна Гридасова, начальник управления магаданских лагерей.

Но видели гости и приметы ленд-лиза. На рейде стоял американский ледокол “Ветер Севера”, который использовался здесь в зимнюю навигацию для проводки судов. На складах делегация видела множество товаров со знакомыми наклейками, по Колымской трассе в большом количестве деловито сновали “студебеккеры”. Даже “золотодобытчики” были экипированы в резиновые сапоги американского производства.

Расставаясь с вице-президентом США, Никишов подарил ему фотоальбом “Дальстрой СССР. 1942 - 1943”. Сохранился ли этот, уверен, сказочный альбом? Вот бы посмотреть!

Вернувшись в Сеймчан, Уоллес со свитой вылетел в Якутск на своём самолёте, которым управлял экипаж полковника Р.Т. Найта. На вице-президента большое впечатление произвела Якутская республиканская библиотека, располагавшая, по объяснению её директора, 500-ми тыс. томов и имевшая 20 тыс. названий на иностранных языках.

Не обошлось, однако, в Якутске и без мелких накладок. Вот одна из них. Когда Уоллесу поздно вечером показывали город, то возле одного из немногих каменных домов дореволюционной постройки, в котором размещался банк, они увидели трёх женщин, спешно докрашивающих забор. Шедший позади других американский корреспондент спросил у них по-русски, что они здесь делают. И те, не задумываясь, объяснили, что “чёрт принёс в город какого-то американца, и их заставили работать”...

Вечером гости в Русском театре слушали оперетту, поставленную труппой, эвакуированной из Ленинграда. Уоллес пишет:

“Тысяча людей заполнила до отказа маленький зал, где давались спектакли четыре раза в неделю. Между действиями публика прогуливалась по двое и по трое под руку, как это делают в Москве, как это делают везде в России... Меня познакомили с девушкой, говорящей по-английски. “Приятно познакомиться. Да, я беженка из Москвы. Я учитель английского языка”¹⁰.

В Якутске Уоллес проявил себя более наблюдательным визитёром, чем в Магадане. Его интересовала и особенность возведения домов на вечной мерзлоте, и полярное земледелие, и то, что в слоях вечной мерзлоты сохраняются нетронутыми остовы и плоть вымерших в предледниковый период мамонтов, и многое другое... На “местной экспериментальной станции” ему дали семена, чтобы он передал их в Фэрбенкс.

В свою очередь “президент Якутской республики” (председатель Совнаркома Якутской АССР - И.Н.) И.Е. Винокуров расспрашивал вице-президента США о сельском хозяйстве на Аляске. На банкете в честь гостей Илья Егорович высказал пожелание обмениваться с Аляской семенами, а также “информацией об оленеводстве, поскольку у нас многие живут разведением оленей, так же, как и ваши эскимосы и индейцы. Я хотел бы знать, какие методы они используют в этой отрасли”.

Для “фермеров” Якутии Уоллес оставил в городской библиотеке подборку журналов, состоящую из семи “Сельскохозяйственных ежегодников Соединённых Штатов”.

Из Якутска Уоллес совершил двухдневную поездку в Комсомольск-на-Амуре, а затем отправился в Иркутск, Красноярск...

Раз мы уж коснулись темы ГУЛАГа, то отметим, что не избежали “тесного знакомства” с этим ведомством и некоторые работники перепочной трассы. Как писала мне переводчица Е.А. Макарова, в 1945 г., ещё до закрытия советской миссии на Аляске, “органы” заинтересовались главным инженером приёмки полковником П.С. Киселёвым, и он отсидел десять лет, а потом, как водится, был реабилитирован. За что его посадили, Елена Александровна не знала, а бывший начальник Ки-

селёва генерал-лейтенант М.Г. Мачин ответил кратко: "Поосторожнее надо было ему языком болтать".

Справедливости ради, скажем, что и в США в послевоенные годы "охоты на ведьм" пострадало много моряков и авиаторов только за то, что они имели деловой контакт с русскими.

В соответствии с Декларацией четырёх государств (СССР, США, Великобритания и Китай) по вопросу о всеобщей безопасности, принятой в октябре 1943 г. на Московском совещании, на август 1944 г. было запланировано провести в США конференцию. На ней предстояло подготовить предложения о создании международной организации безопасности, которые легли затем в основу Устава Организации Объединённых Наций.

Надо отметить, хотя к началу войны отечественное авиастроение достигло определённых успехов, но всё ещё не был создан нормальный многоместный пассажирский самолёт, а тем более комфортабельная машина для полётов правительственных делегаций за рубеж. Вспомним, что второе лицо нашего государства В.М. Молотов в мае-июне 1942 г. совершал ответственный визит в Великобританию и США на самом мощном отечественном бомбардировщике Пе-8.

Поэтому, когда встал вопрос о доставке советской делегации в США, было решено использовать для выполнения этого задания самолёт С-47 8-го транспортного полка. В состав экипажа вошли командир корабля Г.С. Бенкунский, второй пилот Н. Максименко, бортмеханик П.Н. Борисов и бортрадист В.Д. Глазков.

Ранним утром 3 августа самолёт Бенкунского поднялся с Якутского аэродрома, а уже в следующий полдень приземлился во Внуково. Самолёт срочно поставили на авиаремонтную базу и за неделю переоборудовали до неузнаваемости: грузовая кабина преобразилась в уютный салон с десятью мягкими креслами по левому борту и столиком с двумя креслами - по правому. В отсеке между пилотской кабиной и салоном на стоящих по бортам дополнительных топливных баках оборудовали два спальных места. Потолок и боковые панели до уровня окон обтянули голубым бархатом, а ниже, до пола - светло-коричневым дерматином. На полу лежал ковёр.

Вечером 9 августа экипаж перегнал самолёт в Москву на Центральный аэродром и приступил к скрупулёзной подготовке



Г.С. Бенкунский

предстоящего перелёта. Сложность задания состояла в том, что надо было покрыть расстояние в 16 тыс. км через Урал, Сибирь, Якутию, Чукотку, Аляску, Канаду и США на двухмоторном самолёте, который развивал относительно небольшую скорость, порядка 250 - 260 км/ч. Большая часть маршрута была экипажу незнакома. Кроме того, в составе экипажа не предусматривалось штурмана. Его обязанности возлагались на командира корабля.

Утром 12 августа готовность самолёта к вылету проверило лично руководство Главного управления ГВФ во главе с его начальником маршалом авиации Ф.А. Астаховым. Как вспоминал Г.С. Бенкунский, маршал придирчиво осмотрел все кабины самолёта, провёл по отдельным агрегатам белоснежным носовым платком и, убедившись, что на платке не остаётся следов пыли, остался доволен.

К 10 часам утра прибыли пассажиры - глава советской делегации на конференции посол СССР в США А.А. Громыко, члены делегации: известные дипломаты А.А. Соболев и С.К. Царапкин, контр-адмирал К.К. Родионов, генерал-майор Н.В. Славин, профессора С.А. Голунский и С.П. Крылов, Г.Г. Долбин, секретарь делегации М.М. Юнин и секретарь-переводчик В.М. Бережков.

После кратковременной стоянки в Кольцово (Свердловск) к вечеру самолёт был в Красноярске, где заночевали. Ранним утром следующего дня снова в полёте. Теперь под самолётом расстилается тайга, и только иногда на солнце поблескивают реки.

После десятичасового полёта, сделав четвёртый разворот над полноводной Леной, идут на посадку в аэропорт Якутск. Здесь делегацию встречали первый секретарь обкома партии Г.И. Масленников, председатель Совнаркома республики И.Е. Винокуров, командир перегоночной дивизии А.Г. Мельников и его заместитель К.С. Ефимов. На ночлег делегацию определили в только что построенную, шикарную по тем временам гостиницу аэропорта.

А назавтра, 15 августа, снова - полёт. Вот впереди на фоне тёмно-зелёной тайги начинает появляться поблескивающий на утреннем солнце Алдан, а за ним - предгорье и Верхоянский хребет.

Г.С. Бенкунский вспоминал:

“ Монотонно гудят моторы... Всё реже и реже пользуемся радиоконпасом, постепенно переходя на ориентировку только по радиопеленгам, которые наш бортрадист Глазков берёт регулярно, давая нам возможность идти по трассе без отклонений. Так, в напряжённой работе вроде бы незаметно проходим Оймякон, Берелёх, и вот в разрывах облаков видим Сеймчан, где предполагалась посадка, но, прикинув остаток горючего и получив погоду из Марково, принимаем решение Сеймчан пройти пролётом и следовать в Марково. Глазков регулярно

держит радиосвязь с землёй, а в положенное время выходит на связь непосредственно с Москвой. В общем, каждый занимается своим делом. Мой второй пилот Коля Максименко ведёт боржурнал, Паша Борисов регулирует работу моторов.

Примерно за час до прилёта в Марково Глазков получил по радио сообщение о высадке союзных войск на юге Франции. Вместе с Виктором мы немедленно вышли в пассажирскую кабину и передали эту новость А.А. Громыко и другим членам делегации.

Сообщение вызвало бурную реакцию”¹¹.

После Марково был Уэлькаль, где пришлось остановиться на непредвиденный отдых - лететь дальше нельзя, Аляска закрыта туманом. А наутро увидели, что и здесь всё затянуто белой мглой: явление для этих мест довольно частое. Метеостанция дала малоутешительную информацию - всё наше побережье закрыто туманом, зато на Аляске погода улучшилась, принимают и Ном, и Фэрбенкс. Только поздно вечером 18 августа туман немного ослаб, видимость улучшилась, и экипаж получил возможность взлететь.

Аляска встретила хорошей погодой. В Фэрбенксе вместо второго пилота взяли на борт американского военного лётчика, а также офицера связи, который выполнял по совместительству обязанности переводчика.

Из Фэрбенкса путь лежал на юг. Пересекли границу США, и потянулись просторы Канады: бескрайняя тайга с отвоёванными у неё полями и лугами, поблескивающими в лучах заходящего солнца озёрами и небольшими речками. Чем дальше на юг, тем чаще под крылом проплывали населённые пункты. После девятичасового полёта глубокой ночью приземлились в Эдмонтоне. На следующий день опять пересекли границу. Теперь летели над Соединёнными Штатами. Как вспоминал Бенкунский, там он вёл самолёт, почти не пользуясь картой. Дело в том, что полученный в Фэрбенксе сборник расположения всех радиомаяков на территории США позволял идти точно по трассе при помощи имеющегося на самолёте радиоконпаса или просто по слуху, держась равносигнальной зоны.

Экипаж Бенкунского с задачей справился отлично: советская делегация прибыла на конференцию вовремя.

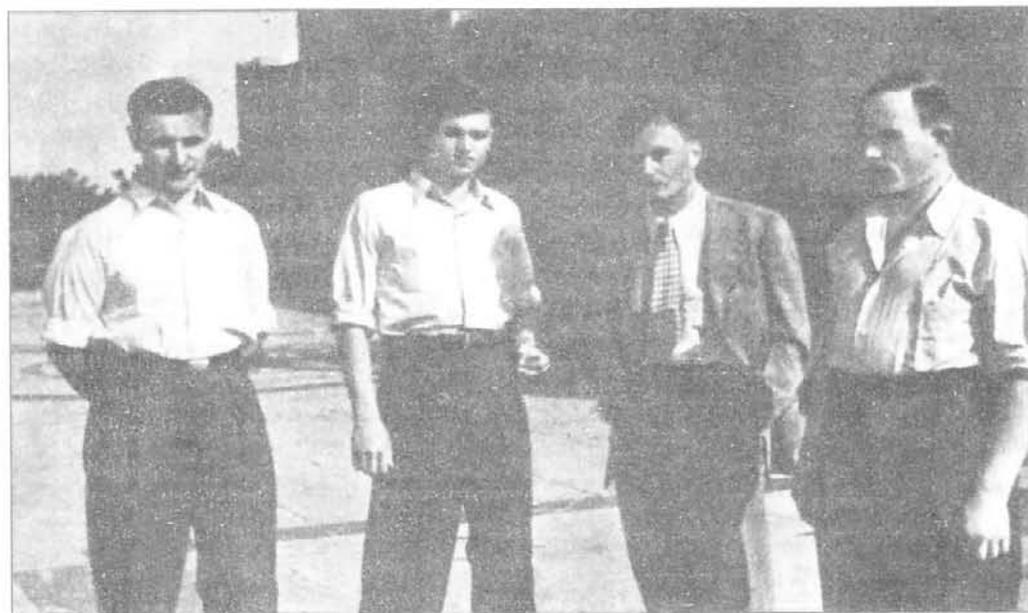


*В президиуме конференции в Думбартон-Оксе.
Слева направо: А. Кадоган, Э. Галифакс, К. Хэлл,
А.А. Громыко и Э. Стеттиниус. 1944 г.*



Советская делегация на конференции в Думбартон-Оксе. 1944 г.

Пока проходила конференция на вилле Думбартон-Окс близ Вашингтона, экипаж выполнил ещё одно задание: доставил из Фэрбенкса в Мандриал советскую торговую делегацию. Затем наши лётчики, в ожидании завершения конференции, отдыхали по программе, составленной при активном участии Громыко.



Бенкунский, бортрадист В.Д. Глазков, сотрудник советского посольства в США (фамилия неизвестна) и бортмеханик П.Н. Борисов. Нью-Йорк.

30 сентября "отдохнувший" краснозвёздный самолёт С-47 принял на борт наших дипломатов и отправился в путь домой. После посадки в Чикаго самолёт вышел на уже знакомую трассу через Канаду, Аляску и Берингов пролив к берегам родной земли...

В апреле 1945 г. по АЛСИБу на двух самолётах - С-54 и С-47 - летала в Сан-Франциско на Международную конференцию Объединённых наций советская делегация во главе с наркомом иностранных дел СССР В.М. Молотовым. Штурманом на его самолёте был начальник Управления связи ГУ ГВФ М.И. Коконин, бортрадистом - А.И. Челышев.

Ответственный за радиообеспечение перелёта по АЛСИБу Н.А. Овсиенко рассказывал, что на следующий день после прилёта высоких гостей в Якутск ему приказали обеспечить резервирование радиосредствами трассы прямого радиоразговора Молотова со Сталиным. В этих целях был задействован десятикиловаттный передатчик в Гимеине, подключено новейшее приёмное оборудование в Магане.

“Прослушивание велось в нашем городском радиобюро. Вся подготовка, организация и обеспечение самих переговоров велись в строжайшей секретности, с привлечением проверенных лиц. Контроль и обеспечение этих переговоров дали мне возможность частично прослушать эту беседу.

Расскажу о том, что сохранилось в моей памяти. Прежде всего, Сталин поздоровался: “Здравствуйте, товарищ Петров!” Услышав в ответ: “Здравствуйте, товарищ Ста...”, он предупреждающе закашлял. Тогда Молотов сказал: “...товарищ Иванов”. Сталин поинтересовался причиной задержки делегации в Якутске и, узнав, что уже третий день стоит нелётная погода, недовольно заметил, что опоздать к началу конференции нельзя ни в коем случае, что мало ли о чём могут договориться за нашей спиной союзники. Иносказательно дал понять Молотову, что закончена подготовка операции по окончательному освобождению от немцев Прибалтики, и это надо использовать, как дополнительный козырь в переговорах.

Затем последовал вопрос, что собой представляет Якутск, чем он примечателен. Молотов ответил, что город довольно большой, но весь из дерева, каменных всего три-четыре дома, кажется, церковь, банк и тюрьма. На это сообщение Сталин иронически хмыкнул.

В заключение он ещё раз напомнил Молотову, что задерживаться никак нельзя, надо торопиться с отлётом”¹².

На следующий день делегация вылетела из Якутска. Все сообщения бортрадиста Челышева о пролёте аэродромов трассы сразу же передавались из Якутска в Москву. Напряжение в штабе АЛСИБа спало только тогда, когда было получено сообщение с борта самолёта о благополучном приземлении в Сан-Франциско.

Делегацию Украины, которую возглавлял нарком иностранных дел республики Д.З. Мануильский, доставлял в Сан-Франциско на самолёте С-47 экипаж В.Л. Браташа. После приземления в Якутске произошёл забавный эпизод, о котором рассказывает в своих воспоминаниях М.И. Шевелёв:

“Дмитрия Захаровича Мануильского и делегацию приехало встречать всё местное начальство. Встреча была шумная, с возгласами, рукопожатиями... Потом все стали садиться по машинам, а Мануильский исчез! Что случилось? Все были в полной растерянности. Поехали

в город. В конце концов, Мануильский нашёлся в русском театре на спектакле! На него все набросились - нельзя же так, всех напугал. А он рассказал, что пока все здоровались, он в суматохе сел в подошедший автобус и поехал в Якутск, который его очень интересовал: когда-то царские жандармы везли его сюда в ссылку, но не довезли. Он сбежал и не попал в Якутск. А теперь захотелось посмотреть город, а со всеми же не помотришь!¹³.



Советская делегация на международной конференции по авиации в Эдмонтоне. Слева направо: генерал-майор А.И. Перминов, генерал-майор И.М. Макаров, генерал-майор Березин, дипломат Н.В. Новиков, генерал-лейтенант А.А. Авсеевич и подполковник М.И. Коконин

В мае тем же маршрутом делегации, участвовавшие в учредительной конференции ООН, были доставлены экипажами 8-го транспортного полка в Москву. Услугами АЛСИБа пользовались и другие советские делегации, одна из них участвовала в международной конференции по авиации в Эдмонтоне (Канада).

После завершения войны в Европе АЛСИБ, как международная воздушная трасса, потерял свою актуальность.

¹ По странам и континентам. - М.: Федеральная авиационная служба РФ, 1998. - С. 27.

² Лонг Э., Негенбля И. Кобры над тундрой. - Фэрбенкс, США: Арктика Интерпрайзиз, 1992. - С. 4.

³ Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой. - М.: Мысль, 1991. - С. 55, 56.

⁴ По странам и континентам. - М.: Федеральная авиационная служба РФ, 1998. - С. 35.

⁵ Приказ ГУ ГВФ № 0243 от 20 октября 1945 г.

⁶ Шерль Д.С. Авиамост: Аляска - Сибирь - фронт // На Севере Дальнем. - 1985. - № 1. - С. 63.

⁷ Уоллес Генри Эдгард (1888 - 1965 гг.). В 1933 - 1940 гг. - министр сельского хозяйства США, приверженец политики Ф. Рузвельта. В 1941 - 1946 гг. - вице-президент США. В 1945 - 1946 гг. - министр торговли. В 1948 г., потерпев поражение в выборах на пост президента, отошёл от активной политической деятельности.

⁸ Шаламов В.Т. Левый берег. - М.: Современник, 1989. - С. 283.

⁹ Уоллес Г.Э. Первые дни на земле Советской Азии // Краеведческие записки. Выпуск XVIII. - Магадан: Кн. изд-во, 1992. - С. 105, 106.

¹⁰ Там же. - С. 107.

¹¹ Бенкунский Г.С. СССР - США: сорок шесть лет назад // Гражданская авиация. 1991. - № 1. - С. 31 - 34.

¹² Овсиенко Н.А. Связист на перегоночной трассе // Авиаторы Якутии в годы войны. - М.: Воениздат, 1995. - С. 180, 181.

¹³ Шевелёв М.И. Арктика - судьба моя. Воспоминания первого начальника полярной авиации. - Воронеж: Изд-во НПО "МОДЭК", 1999. - С. 133.

Глава X

В АЭРОПОРТ ПОСАДКИ НЕ ПРИБЫЛИ

Когда ноль равен сорока четырём

В книге американского историка Дж. Коэна “Забытая война” есть глава “Русский ленд-лиз”, посвящённая перегоночной трассе Аляска — Сибирь. На одной из страниц можно прочитать фразу, взятую из отчёта американского президента перед конгрессом: на трассе АЛСИБ над Североамериканским континентом разбилось 133 самолёта, над Сибирью — ни одного (!).

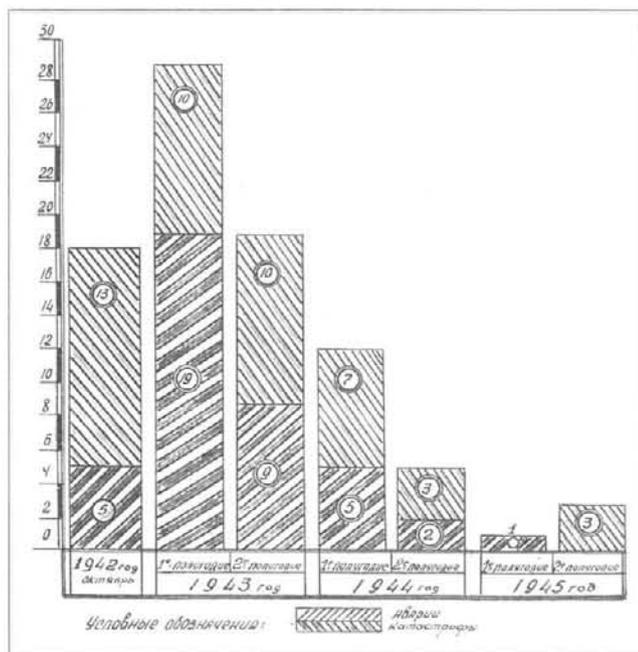
* * *

В конце 80-х г., приступая к изучению истории перегонки самолётов на АЛСИБе, я интересовался разными сторонами жизни этой воздушной трассы: узнал и о том, что на части этой гигантской магистрали, обслуживаемой советскими авиаторами, не обходилось без катастроф, аварий и вынужденных посадок. Но сведения эти были отрывочные, а хотелось иметь полную картину. Из опыта своей многолетней работы в гражданской авиации я знал, что под грифом “секретно” ведётся тщательный учёт лётных происшествий, как на авиапредприятиях, так и на более высоких уровнях. Значит, была такая учётная книга и в 1-й перегоночной авиадивизии. Попытки получить копию этого документа из архива Министерства гражданской авиации, где хранился фонд АЛСИБа, были безуспешными; обращался я за помощью и в другие инстанции, в том числе и расположенные в Якутске. Все мои просьбы отскакивали, как от стенки горох.

И вот, когда я совсем уже разуверился в возможности заполучить вожделенный документ, он лёг на мой письменный стол. В начале марта 1990 г. ко мне зашёл инструктор обкома КПСС и с вопросом: “Вы интересуетесь этой бумагой?” передал из рук в руки десять сдвоенных листов машинописного текста, озаглавленных: “Выписка из журнала потерь личного состава 1-й Краснознамённой перегоночной авиадивизии ГВФ за 1942 — 1945 гг.”. В правом верхнем углу первой страницы красовалось: “Секретно”.

Я тут же углубился в чтение развёрнутого списка, где в десяти графах, кроме фамилий, имен и отчеств погибших авиаторов, значились

другие данные о каждом из них: воинское звание, должность, место и год рождения, когда и по какой причине погиб, место захоронения, имя, отчество и фамилия жены или родителей и их домашний адрес... Этот документ стал хорошим подспорьем в моей работе. Используя его, я составил уточнённый список погибших на перегоночной трассе: в 44 катастрофах погибло 113 советских авиаторов.



А-20 зацепил плоскостью за землю и разбился. Новгородский и штурман самолёта капитан Николай Анисимович Шведов погибли, а третий член экипажа Николай Яковлевич Гребенников получил тяжёлое ранение.

Много позже он писал:

“В тот день экипаж Новгородского вылетел из Уэлькаля на разведку погоды в направлении аэродрома Марково... Густые снежные заряды накатывались на нас один за другим. Мы успели сообщить в Уэлькаль, чтобы группу самолётов не выпускали: погода нелётная, но сами вернуться на базу не смогли. Кончался бензин, единственный выход — пробиваться в Марково и садиться там... Я чудом остался жив лишь потому, что при ударе меня выбросило из самолёта метров на пятьдесят в глубокий снег, как на перину”.

Большую помощь в изучении документов об обстоятельствах гибели перегонщиков и поиске их родственников оказывает мне живущий в Москве ветеран перегоночной трассы, инженер гражданской авиации

Вот вам и ноль потерь!

Мне захотелось как можно больше узнать о трагических судьбах этих преимущественно молодых людей и хотя бы выборочно рассказать в статьях и очерках о погибших...

Открывает этот скорбный список командир звена 1-го перегоночного авиаполка лейтенант (по другим сведениям — капитан) Александр Дмитриевич Новгородский. 14 октября 1942 г. при заходе на посадку в сложных метеоусловиях на аэродром Марково его бомбардировщик

А.С. Ткаченко. Ему удалось установить адрес вдовы А.Д. Новгородского, а потом и съездить к ней в подмосковный посёлок авиаторов Быково. Вот что он сообщил:

“ Живёт Софья Александровна Новгородская недалеко от аэровокзала в незавидной квартирке на первом этаже длинного двухэтажного дома. Вся обстановка небольшой комнатки – стол, диван и один стул. Как пенсионер трудового фронта, она получает более чем скромную пенсию. Как все пожилые люди, она часто хворает, а лекарства приходится покупать за полную стоимость...

Её муж - уроженец Батайска Ростовской области. Отец, паровозный машинист, погиб в железнодорожной катастрофе, и матери пришлось в одиночку поднимать на ноги троих детей. С 1931-го по 1934 г. Саша учился в Батайской школе пилотов, а затем работал там же командиром звена. Был хорошим спортсменом – вратарём футбольной команды. В 1936 г. Софья Александровна поступила в эту школу, в так называемый женский отряд. Здесь молодые авиаторы познакомились и через два года поженились.

В 1939 г. молодожёны переехали в Минеральные Воды, где Александр Дмитриевич работал инструктором школы высшей лётной подготовки (ШВЛП). В ноябре 41-го ШВЛП – и Новгородские с ней – эвакуировались в Ташкент.

В сентябре 1942 г. Новгородский был направлен в Якутск в 1-ю перегоночную авиадивизию и погиб в одном из первых своих полётов на Крайнем Севере.

Софья Александровна с 1939 г. летала пилотом на У-2 в Новопятигорске, а в 1943 г. окончила во Фрунзе (ныне Бишкек) курсы радистов и работала диспетчером в аэропортах Куйбышев и Быково; с 1978 г. на пенсии...”

В 1984 г. школьники посёлка Марково обнаружили на местном кладбище обветшалое деревянное надгробие, на котором смогли разобрать надпись: “А.Д. Новгород”. В результате переписки с архивами и расспросов старожи-



А.Д. Новгородский



Ветеран перегоночной трассы И.И. Моисеев возлагает венок на могилу А.Д. Новгородского и Н.А. Шведова. 29 мая 1990 г.

лов посёлка ребятам удалось установить фамилии похороненных лётчиков — А.Д. Новгородский и Н.А. Шведов. Летом 1985 г. в Марково у могилы мужа и его сослуживца побывала Софья Александровна, потом она приезжала ещё раз...

...и он ушёл в тайгу — искать людей

За годы работы перегоночной трассы не раз бывало, что на ней терялся самолёт, тогда организовывали его поиск. Если осмотр с воздуха района предполагаемого происшествия не давал результата, то снаряжались наземные поисковые партии. Расскажем об одном таком событии.

5 марта 1943 г. из Якутского аэропорта вылетел Ли-2, принадлежавший 8-му транспортному полку. В пункт назначения — Олёкминск — самолёт не прибыл, осмотром трассы с воздуха его не обнаружили.

Тогда заместитель Председателя Совнаркома Якутской АССР Кузнецов направил райсовету в Покровск телеграмму:

“Пятого марта в одиннадцать часов местного времени на территории вашего района сделал вынужденную посадку или потерпел аварию двухмоторный самолёт, вылетевший из Якутска. Предлагается организовать поиски посылкой специальных наземных отрядов вверх по Лене

до границы Олёкминского района по обоим берегам с удалением вглубь на тридцать километров. При обнаружении самолёта окажите помощь экипажу и пассажирам, сообщив Совнаркому местонахождение. Телеграфируйте, в каком пункте был виден или слышен самолёт между одиннадцатью и двенадцатью часами пятого марта”.

Телеграммы подобного содержания были отправлены из Совнаркома в Саняхтах, Олёкминск, Синск и Исить.

Через некоторое время в Якутск стали поступать ответные телеграммы. Вот выдержки из них:

“Из Саняхтахта. На территории Саняхтахского Совета поиски самолёта были организованы в ночь на 6 марта посылкой специальных бригад в четырёх направлениях по левому берегу Лены на участке Марха, Мархачан, Саняхтах, Еловка в количестве 28 человек, но поиски положительного результата не дали... Предполагаем направить из Саняхтахта в глубь тайги бригаду. Райком. Репин”.

“Из Олёкминска. Седьмого марта дано указание Урицкому и Саняхтахскому советам об организации поиска самолёта. По поступившим сведениям на их территории самолёт не обнаружен. Райсовет. Ашурков”.

“Из Исיתי. Разыскивать выехали в северную часть Исיתי в 11 часов ночи. Совет”.

Позже пришла ещё одна телеграмма из Исיתי:

“Розыски самолёта продолжаем правом берегу Лены в верховьях речек на расстоянии 40 – 50 километров. Не обнаружено. Совет”.

“Из Покровска. Для поиска самолёта были организованы пешие и лыжные бригады, которые приостановили поиски десятого марта, так как нет результатов. Райсовет. Павлов”.

18 марта из Якутска в Саняхтах, Олёкминск, Исить, Покровск и Синск отбили:

“Поиски самолёта прекратить. Зампред Совнаркома Кузнецов”.

Давно по крупицам я собираю сведения об этом лётном происшествии. Как инженера гражданской авиации меня особо интересовало, какая же неисправность матчасти могла привести к катастрофе самолёта. Запросил соответствующие документы в архиве тогдашнего Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РФ и вскоре получил из Москвы пакет. Приведу выписку из приказа от 14 апреля 1943 г. по Красноярской воздушной трассе ВВС Красной Армии:

“5 марта 1943 г. вследствие неорганизованности и бесконтрольности предполётной подготовки, низкой дисциплины командира корабля Червякова и бортмеханика Коломыткина произошла катастрофа самолёта Ли-2. В результате чего погибли лейтенант Червяков, второй пилот Пивоваров и бортмеханик Коломыткин... Лейтенант Червяков вылетел в Олёкминск, имея на борту пассажиров и груз. Полёт совершался с отклонением от трассы на 100 — 150 км на высоте 100 — 200 м над тайгой. Через 50 — 55 минут полёта в условиях сильного снегопада правый мотор начал давать перебои с выхлопами в карбюратор. Стажёр Зебров стал регулировать подогрев карбюратора, но, не имея опыта, не мог этого сделать своевременно и грамотно. Бортмеханик Коломыткин в течение полёта отдыхал в пассажирской кабине. Через 15 — 20 минут и левый мотор стал давать перебои. Самолёт пошёл на снижение, зацепился за верхушки деревьев и с левым креном врезался в лес. В течение десяти суток люди не могли дать о себе знать, так как катастрофа произошла в глухой тайге. На борту самолёта не оказалось ни пилы, ни топора, ни аптечки. Только на одиннадцатый день люди были перевезены в посёлок и затем доставлены на самолёте в Якутск”.

...Катастрофа произошла, когда самолёт пролетал над Шологонским наслегом Горного района. На борту, кроме экипажа, находились пассажиры: два офицера штаба перегоночной дивизии, первые секретари Олёкминского, Ленского и Токкинского райкомов комсомола, возвращавшиеся домой со своего пленума, и работник кооперативного объединения “Холбос”.

Наталья Кузьминична Слепцова, секретарь Токкинского райкома комсомола вспоминала:

- При ударе носовой частью о землю самолёт переломился пополам, но пожара не было. Те, кто находился в хвостовой части фюзеляжа, остались живы. Когда я очнулась, то увидела, что лежу на полу рядом с Катей Соловаровой — первым секретарём Олёкминского райкома, потом ко мне подошёл секретарь из Мухтуи Коля Терёшкин. Он, как только мы пришли в себя, поднял нас на спасение экипажа. Мы стали их откапывать. Лётчики оказались мёртвыми. Бортмеханик Михаил Коломыткин был тяжело ранен и на десятый день умер. Были ранены бортрадист, бортмеханик-стажёр и оба офицера штаба. Им мы оказали посильную первую медпомощь...

В хвостовой части самолёта устроили, как смогли, жилой уголок, утеплили его паклей. Надо было думать о спасении оставшихся в живых. Все, кто был в состоянии, вышли на обследование окрестностей, на поиски следов деятельности человека. Но безрезультатно.

В разбитом самолёте нашли пшено, сало, спирт и шоколад — всё в мизерном количестве. Продукты распределяли буквально по граммам. Спиртом обрабатывали многочисленные раны.

Душой маленького коллектива стал Ростислав Сергеевич Иванов, политработник. Несмотря на сильные боли — у него было несколько переломов, и он лежал недвижимо, — держался молодцом, подбадривал остальных, фактически стал руководителем потерпевших бедствие.

В конце декады положение потерпевших стало критическим, кончались продукты. Тогда Николай Терёшкин (он получил тяжёлую контузию), сделавший к этому времени перочинным ножом примитивные лыжи из фанеры пола фюзеляжа, вызвался уйти в тайгу искать людей. Подходящего напарника не было. Остальные еле двигались или не могли встать...

Сутки шёл Николай по глубокому снегу и бурелому. Запинался, падал, поднимался и брёл всё дальше. Где-то в полдень второго дня, когда уже совсем выбился из сил, он заметил далеко-далеко столбик дыма, потом услышал лай собак. Двинулся в этом направлении и вскоре с горы увидел впадину, а на ней — поляну или замерзшее озеро. У подножья горы наткнулся на следы человека и оленьих копыт. Они привели Терёшкина поздно вечером к избушке, в которой жила старуха — колхозный сторож. Она накормила Николая и указала дорогу в село Ерт...

Предоставим слово Николаю Семёновичу Алексееву, работавшему в годы войны председателем колхоза имени К. Маркса в Горном районе:

- Терёшкин зашёл в контору колхоза около полуночи, где я, несмотря на поздний час, вёл заседание правления колхоза. Выслушав его, срочно направили нарочного с сообщением о происшествии в районный центр Бердигестях, находящийся в десяти километрах от села. Всю ночь искали пасущихся оленей. Под



Н.Д. Терёшкин

утро нарты с Терёшкиным и ездовым умчались к месту катастрофы. Они увезли продукты. Чуть позже отправили туда десять оленьих упряжек... Ко времени возвращения в село нарт с потерпевшими открыли столовую и выделили дом для их размещения.

Вскоре прилетел самолёт и, кружась над селом, сбросил письмо, продукты и медикаменты. До позднего вечера селяне расчищали на озере посадочную площадку, утром следующего дня здесь приземлился самолёт. Он привез из Якутска врача и комиссию по расследованию обстоятельств катастрофы. Она побывала на месте происшествия, а врач занялся лечением раненых. Самолёт прилетал несколько раз. Был даже кто-то из Москвы. Раненых увезли в Якутск, а остальных переправили на нартах в Бердигестях. Там они отдохнули, привели себя в порядок и спустя три дня также улетели в Якутск.

Сейчас, оценивая события тех далёких лет, могу с уверенностью сказать, что только благодаря Николаю Терёшкину люди, попавшие в экстремальную ситуацию, остались живы.

Николай Дмитриевич Терёшкин — уроженец села Толон Ленского района. В послевоенные годы он был на партийной работе, а с 1957 по 1961 г. — председателем Якутского горисполкома. Умер Николай Дмитриевич, прожив неполных пятьдесят лет.

Истинно говорят: везде есть место подвигу. В годы войны за тысячи километров от линии фронта юноша-якут Николай Терёшкин, проявив лучшие человеческие качества, спас терпящих бедствие.

Как известно, вплоть до середины 80-х гг. работа перегоночной трассы Аляска — Сибирь в нашей стране замалчивалась. Её значение в победе над фашизмом всячески приуменьшалось. А значит, и говорить о замечательном поступке Николая Терёшкина считалось неуместным. Только в 1993 г. президент России за мужество и находчивость, проявленные при спасении терпящих бедствие людей, наградил Николая Дмитриевича Терёшкина медалью “За отвагу” (посмертно)...

События, описанные в этом очерке, события, разыгравшиеся в якутской тайге по всем законам приключенческого жанра, — легли в основу сюжета повести народного писателя Якутии Н. Мординова “Беда”.

Сад капитана Лобарева

О чём думал командир экипажа капитан Дмитрий Лобарев, когда его самолёт стриг крылом клубящиеся облака, когда, снижаясь, пробивался через их серую неприветливую толщу? Может, вспомнилось далёкое детство, когда его родители накануне революции переехали на жительство из Екатеринослава в тихую белорусскую деревню Заходы под Оршей и стали собственниками небольшого земельного надела?

На первых порах семья из семи человек еле сводила концы с концами. Но постепенно трудолюбивые и дружные Лобаревы встали на ноги. Под поветью появилась телега, заготовленное для скота сено, в сарае — корова, лошадь, другая живность. Завели сад. С ним у Димы были связаны первые радости — покрытые белым цветом, как кипенью, яблони, небогатый урожай сочной вишни, и печали — после суровой, малоснежной зимы усохло любимое дерево — груша-бессемянка...

Дмитрия призвали в армию в феврале 1928 г., а вскоре, когда началась коллективизация, на родителей обрушилась беда — их объявили кулаками: увезли со двора всё до последнего куска, до последней нитки. Отобрали сад, известный во всей округе. Отец не вынес такого насилия, слёг, а мать, чтобы как-то прокормить семью, пошла по окрестным сёлам побираться.

Обо всём этом Дмитрий узнал из отцовского письма. Что делать? В отчаянии написал самому Ворошилову. Через какое-то время в часть, где он служил, пришёл ответ: дано, мол, указание в соответствующие инстанции. Но то ли авторитет “первого красного офицера” был недостаточен в делах коллективизации, то ли ответ был просто отпиской, то ли имелись другие причины, но семье Лобаревых ничего не вернули. Ещё пригрозили: скажите спасибо, что не выслали туда, куда Макар телят не гонял.

Дмитрий, проявив небывалую находчивость, разжился пудом не ахти какой муки, выслал домой. Кое-как Лобаревы дотянули до весны. А там перешли на подножный корм (природа всегда добра к человеку) — лесную и огородную зелень, грибы, ягоды — спаслись от голодной смерти...

О чём думал в том последнем полёте Дмитрий Лобарев и члены его экипажа — штурман Михаил Ершов и стрелок-радист Василий Нечепуренко — мы никогда не узнаем...

Сержант И.З. Воробьёв летал стрелком-радистом в 4-м перегоночном авиаполку с января 43-го, и с самого начала — в экипаже капитана Лобарева. Вплоть до трагического дня.

Илья Захарович вспоминает:

- В тот день мы должны были лететь на А-20В “Бостон” с Лобаревым и штурманом Ершовым в составе перегоночной группы из Якутска в Киренск. Взлетел лидер, взлетали с полуминутным интервалом “Аэрокобры”, готовились вырुлить на старт и мы. Лобарев запросил разрешение вырुливать на старт, а в ответ приказ — высадить радиста, то есть меня. Двигатели Лобарев не выключал, только убавил обороты. Я взял парашют, нажал кнопку и, когда открылся внизу люк, спустился на землю. Смотрю, к самолёту бежит мальчишка — стрелок-радист Вася Нечепуренко, уроженец Усть-Маи. Это был его

первый полёт. Меня же пересадили в следующую перегоночную группу к командиру эскадрильи майору Камайкину, на лидерный бомбардировщик Б-25, на котором почему-то не оказалось радиста, может, заболел, или была какая другая причина, не знаю. На лидере должен летать опытный радист, а я тогда уже считался таковым.



Д.М. Лобарев

Как всегда, на кругу в стороне от аэродрома выстроились: лидер впереди, за ним, как за поводырём, клином истребители "Аэрокобры", замыкающим на А-20В капитан Лобарев. Погода была сносная, но перед Витимом вошли в сплошную, как молоко, белую облачность и около часа летели вслепую. Выскочили из облаков за несколько минут до подхода к Киренску. Вся группа приземлилась, а самолёта Лобарева нет...

С ним должен был погибнуть и я... Случайно остался жив...

Вскоре в военный городок на станции Бакарица близ Архангельска, где проживала жена Лобарева, Юлия Николаевна с дочерьми, пришло извещение:

"Заместитель командира эскадрильи капитан Лобарев Дмитрий Михайлович, верный военной при-

сяге, проявив мужество, погиб за нашу социалистическую Родину при выполнении правительственного задания 24 марта 1943 года.

*Командир 4-го перегоночного авиаполка —
полковник ДМИТРИЕВ
Начальник штаба 4-го перегоночного авиаполка —
майор ЖУЛАЕНКО".*

А всего за несколько дней до этой печальной вести Лобаревы получили от мужа и отца последнее, как оказалось, письмо, отправленное из Якутска 17 марта 1943 г. В нём были такие слова:

"...Самое главное — скорее расправиться с врагом, освободить своих родных и близких, весь наш любимый народ, временно находящийся

под пятой немца. И чем раньше мы решим эту задачу, тем скорее вздохнём свободно...”.

Капитан Лобарев летал на перегоночной трассе с сентября 1942 г., с первых дней её открытия. Прибыл сюда опытным командиром. После окончания Ленинградской военно-теоретической школы лётчиков, а затем, в 1933 г., военной школы лётчиков в городе Энгельсе, он служил в Военно-Воздушном Флоте. В должности командира звена бомбардировщиков участвовал в войне с Финляндией, награждён орденом Красного Знамени.

Июнь 1941 г. застал заместителя командира эскадрильи Лобарева в Архангельске. Здесь в военном городке жила и его семья.

Старшая дочь Лобарева, Алевтина Дмитриевна, рассказывает:

- Моя сестра Лора папу не помнит, ей в сорок первом был всего годик, а мне — шесть. Когда началась война, мы переехали в Холмогоры. Так как аэродром, в районе которого мы жили, часто бомбили немцы, то в середине лета детсад, куда меня определили, отправили на остров, на дачу. Я там заболела. Смутно сохранилось в памяти, как пришёл папа. Я лежала в отдельной палате-изоляторе, и его ко мне не пустили. Каким запомнился папа? Стоит в кожанке, пилотке с планшетом через плечо, смотрит на меня через дверное стекло, что-то говорит и улыбается. Это он прощался со мной перед отъездом на фронт, вероятно, куда-то на юг, потому что позже папа в письме упоминал, что там очень жарко.

...Когда время, отведенное на поиски, прошло и место гибели экипажа Лобарева не нашли, в журнале боевых потерь 4-го авиаполка 1-й перегоночной дивизии сделали запись: “Заместитель командира эскадрильи капитан Д.М. Лобарев, штурман звена М.К. Ершов и воздушный стрелок-радист В.Н. Нечепуренко пропали без вести 24 марта 1943 г. на участке Якутск — Киренск в 80 км восточнее Киренска”.

Сорок четыре года глухая тайга хранила тайну гибели бомбардировщика А-20В, прежде чем её приоткрыла поисковая группа молодых пилотов Киренского авиапредприятия под руководством Владимира Сафонова. Она обнаружила разбитый самолёт и останки экипажа в 28 км от Киренска.



М.К. Ершов

Осмотр места катастрофы даёт возможность приблизительно восстановить аварийную ситуацию, в которую попал экипаж Лобарева. Из-за невозможности в облаках точно определить своё местонахождение, Лобарев начал снижаться не за 25 км до аэродрома, как положено, а несколько раньше. Когда до земли по высотомеру должна была оставаться ещё добрая сотня метров, неожиданно в разрывах облаков мелькнули шетинистые верхушки деревьев. Лобарев рванул штурвал на себя, дал сектора газа вперёд до упора... Но было поздно. Прямо по курсу вырос лесистый крутой склон сопки. Уклониться от него или преодолеть препятствие не удалось...

Исковерканные куски металла и останки людей разметало в радиусе 300 м. Горючее в баках кончалось, поэтому не было ни взрыва, ни пожара. До сих пор растут на месте катастрофы немые свидетели трагедии — деревья со срезанными вершинами.

В аэропорту Киренск местные авиаторы организовали музей перегонщиков. Там можно увидеть вывезенные с места гибели экипажа часы, штурманскую линейку, рацию, посуду (котелок и ложку), ложе под две торпеды, часть конструкции самолёта А-20В "Бостон" с бортовым номером 13587 и даже консервы (одну банку вскрыли — там оказался сыр... съедобный!).



Захоронение экипажа Д.М. Лобарева

Для участия в захоронении погибших 31 августа 1988 г. в Киренск приехали их родственники. На следующий день они были в школах города на уроках мира, рассказывали ребятам о погибших, а лётчики из группы "Поиск" о том, как они искали и нашли место катастрофы.

В день похорон погода в Киренске была хорошая, как по заказу. На траурный митинг собрались не только киренчане, но и жители близлежащих сёл. Было много цветов, звучала траурная музыка - торжественно и трогательно, грустно и печально. На гражданской панихиде выступали ветераны войны и молодые авиаторы...

Сказала слово и Алевтина Дмитриевна:

- Наша мама стала вдовой в 29 лет и до конца своих дней оставалась верна папе. Десятилетия мы не знали, что случилось с нашим отцом, где покоится его прах. Теперь, 45 лет спустя после трагедии, у нас с сестрой появилась вторая родина — земля, в которой будет похоронен близкий нам человек. Мы, родственники погибших, благодарны киренчанам за всё сделанное. Низкий вам поклон, дорогие!

...Минули грозные, смертельно опасные для многострадальной белорусской земли военные годы. Пережившая их деревня Заходы в не столь отдалённые от нас времена была признана неперспективной и захирела. Разъехались жители, кто куда. Покинули отчий дом и последние Лобаревы. Но тянут, зовут к себе родные места. Несколько лет назад побывал там младший брат Дмитрия Михайловича — Леонид. Он рассказывал:

- Ни одной постройки не осталось от деревни Заходы. Огороды, дворы и улицы покрылись бурьяном и кустарниковой порослью. Но, что удивительно, среди этого запустения сохранился наш старый сад и ещё щедро плодоносит...

Катастрофа в устье реки Бирюк

Изучая историю перегоночной трассы Аляска — Сибирь, я старался как можно глубже проникнуть в судьбы участников тех событий, в их пересечение и переплетение.

Нередко на многотрудную, полную опасностей и смертельного риска жизнь авиационных специалистов накладывалась история самих самолётов, тоже имеющих свою судьбу.

Одним — таким, как истребитель “Аэрокобра”, - повезло, они стали широко известны. Другие, например, торпедоносцы А-20 “Бостон”, тысячами успешно применялись на фронте, особенно над морскими просторами, но о них найдёшь лишь беглые упоминания в литературе. Третьи — конструкции явно неудачные, и союзники сплавляли их нам по принципу: “на тебе, боже, что мне негоже”. Именно таким самолётом был американский истребитель Р-40 “Киттихаук”. Его перегоняли наши лётчики по трассе Аляска — Сибирь в 1942 — 1943 гг.

С первых дней функционирования трассы В.М. Перов служил командиром истребительной эскадрильи 4-го перегоночного полка. Он рассказывал:

- Самолёт Р-40 доставил нам много хлопот, особенно, в зимнее время: видать, конструкторы проектировали его для полётов не иначе как в Сахаре, а волею случая он оказался в Сибири. Так вот, его создатели, конечно же, руководствуясь добрыми побуждениями, чтобы у лётчика был хороший обзор из кабины, оснастили этот истребитель широченым остеклённым фонарём. Как и большинство самолётов того вре-

мени, Р-40 имел хвостовое колесо, и при движении по земле его фюзеляж находился в наклонном положении. Из-за этого горячие выхлопные газы от движка попадали, в аккурат, на фонарь, и в сильные морозы, пока самолёт доругивал от стоянки до старта, стёкла покрывались слоем непрозрачного льда.

Приняв на старте нужное направление для полёта, лётчик убирал газ до минимума, а техник, сопровождающий самолёт, влезал на плоскость, из бутылки смачивал ветошь спиртом и оттирал фонарь ото льда. Лётчик тут же, не мешкая, увеличивал мощность двигателя до максимальной и отпускал тормоз, а техник кубарем летел на землю.

Вот такая "дикая" технология применялась при взлёте Р-40 в сильные морозы.

Когда же в середине разбега хвост самолёта отрывался от земли, струя выхлопных газов проходила ниже фонаря, и он оставался прозрачным весь полёт.

Зимой 42-го, в один из первых перегонов Р-40, лётчик моей эскадрильи лейтенант Ефремов почему-то задержался на старте, и на разбеге фонарь начал обмерзать. Плохо видя полосу, Ефремов не выдержал направление движения и выскочил в сторону, за её пределы. Самолёт долго бежал по заснеженному полю, пытаясь оторваться от земли, но на границе аэродрома столкнулся с деревянным ограждением и потерпел аварию.

В то время был строжайший приказ Сталина: за поломку боевой техники в тылу виновников отдавали под трибунал, который выносил строгий приговор. Но осуждённых в тюрьму не сажали, а направляли на фронт в штрафные батальоны.

Там провинившимся ставились самые трудные, губительные задачи, например, завладеть высотой или выбить врага из сильно укрепленного района. Как правило, штрафники добивались успеха ценой больших потерь. Тех же, которые оставались в живых, прощали и возвращали на прежнюю службу...

Военный трибунал приговорил Ефремова к семи годам за аварию истребителя, и он вместе с авиатехником 4-го авиаполка Д.И. Зайцевым и инженером аэродромной службы Олёкминского аэропорта лейтенантом Шауловым отправились на фронт. Первый был осуждён за некачественное обслуживание самолёта, второй — за несвоевременную подготовку взлётно-посадочной полосы к приёму самолётов.

Через какое-то время в Якутск вернулись Ефремов и Зайцев, искупившие свою вину кровью — были ранены, а Шаулов погиб во время атаки. Возвратившегося Ефремова командир эскадрильи Перов отретенировал к полётам и включил в группу, которая 29 ноября 1943 г. повела "Аэрокобры" из Якутска в Киренск.

Неожиданно из-за обильного снегопада закрылся аэропорт Киренск, и лётчикам пришлось посадить свои самолёты в Олёкминске. Здешний аэродром строился в спешке и, несмотря на то, что эксплуатировался уже год, был плохо оснащён. Особенно это ощущалось зимой: не хватало средств подогрева самолётов, отсутствовал маслоснабщик. Эти узкие места в работе инженерно-авиационной службы не замедлили сказаться.

В ночь на 30 ноября резко похолодало, да ещё и разыгрался сильный ветер, порывы которого по замерам метеостанции доходили до 13 м/сек. Но погода, тем не менее, была лётной, и с раннего утра истребители стали готовить к вылету.

Взлетевший вслед за ведущим, капитаном Перовым, младший лейтенант Суворов пристроился к его левому крылу, и они начали делать круги, ожидая, когда к ним присоединятся остальные.

На третьем круге Суворов почувствовал уменьшение тяги воздушного винта, а через несколько секунд мотор совсем сдал. Лётчик немедленно развернул самолёт в сторону аэродрома, сбросил подвесной топливный бак, выпустил шасси, выключил зажигание и пошёл на вынужденную посадку.

При посадке с попутным ветром и без выпущенных щитков (не удалось это сделать из-за дефицита времени) самолёт приземлился с перелётом около 500 м от начала полосы. И, хотя Суворов давил на тормоза, сколько хватало сил, машина выкатилась за пределы ВПП — всего на двадцать метров, но и этого оказалось достаточно: попал передним колесом на неровность и подломал амортистопку. Самолёт на малой скорости ткнулся в мёрзлую землю лопастью воздушного винта, погнул её и замер с нелепо поднятым вверх хвостом. Лётчик, к счастью, остался невредим.

Всё это — и как садился самолёт, и как вылез из него Суворов — видел с высоты полёта Перов. Остальные истребители были уже в воздухе, заняли место в строю. Командир эскадрильи направил свою машину на Киренск, ведомые — за ним.

Минут через пять, когда набрали высоту 3000 футов, лейтенант Ефремов доложил лидеру:

- Давление масла в редукторе упало до нуля.

- Немедленно возвращайся в Олёкминск, - приказал Перов.

В момент выхода из строя группы Ефремов передал:

- У меня мотор обр...

Попытки Перова установить связь с Ефремовым ни к чему не привели. Догадывался: "обр..." значило "обрезал". Гнетущее чувство, кошки скребут на душе Перова, а приходится так — в неведении о судьбе подчинённого — продолжать полёт, продолжать любой ценой: самолёты нужны фронту, как воздух.

На Олёкминский аэродром Ефремов не приземлился. К исходу дня из колхоза “Комбайн” сообщили, что в устье речки Бирюк в 150 м от берега Лены упал самолёт.

Свидетелем этой трагедии был А.Е. Корнилов, работающий сейчас учителем Мархинской средней школы. Афанасий Егорович вспоминает:

- В 1943 году я учился в третьем классе Кудайской начальной школы Первого Нерюктяйского наслега Олёкминского района. Тогда мы, мальчишки, подбрасывая шапки вверх, с криками на все лады: “Ура, смерть фашистам!” - провожали пролетающие над нашим селом группы самолётов, поставляемых по ленд-лизу.

В один из последних дней ноября школьники после третьего урока, как всегда, высыпали шумной гурьбой из классов. Был ясный день. С крыльца школы мы увидели в небе один-единственный самолёт, летящий очень низко над холмистой местностью Кытыл на левом, противоположном берегу Лены.

Машина на наших глазах резко повернула в сторону, и мы с тревогой заметили за ней шлейф дыма. Но огня не было. Кто-то из ребят высказал предположение, что лётчик, спасая самолёт, собирается посадить его на ленский лёд, другие уже кричали во всю мочь: “Прыгай, прыгай!”.

Через несколько секунд самолёт, задев верхушки деревьев на склоне возвышенности, врезался в землю. Какое-то время мы все стояли в оцепенении, у многих на глазах появились слёзы.

Взметнулось в небо огромное пламя, а чуть погодя от мощного взрыва всколыхнулся морозный воздух, задребезжали оконные стёкла в школе. Начал гореть лес.

Я и несколько моих товарищей тут же ушли из школы и на лыжах отправились через Лену к месту катастрофы. У всех было одно на уме: спасти экипаж самолёта. По мере приближения к холмам мы начали терять ориентировку, но, немного поблуждав, всё же достигли цели.

Увидев место катастрофы – пожарище с разметанными кусками искореженного металла – мы растерялись. Потом, придя в себя, начали аукать, звать; надеялись, что кто-то откликнется. В ответ – безмолвная тишина. Только растрескивалась кора обгоревших деревьев, создавая всхлипывающие звуки, похожие на плачущих от горя женщин...

А вот выписка из официального документа – акта расследования причин катастрофы самолёта Р-39 “Аэрокобра” №220200, пилотируемого лейтенантом Д.Е. Ефремовым:

“...Самолёт врезался в землю с большим углом пикирования. При ударе о землю с последующим сильным взрывом самолёт был разрушен

на мелкие части, разлетевшиеся в радиусе ста метров. Воздушный винт, редуктор и фюзеляжные пулемёты вошли глубоко в замерзший грунт и имеют следы пожара. Мотор отброшен на 70 метров в сторону от места столкновения с землёй. Лётчик погиб, отдельные части его тела разбросаны на большой площади. Возможно, Ефремов пытался выбраться на парашюте. На эту мысль наводит найденная в 200 метрах от места падения самолёта исправная дверь кабины, сброшенная аварийно”.

Указывалась в акте и причина катастрофы. Она произошла из-за недостаточного подогрева мотора и редуктора на земле, а это, в свою очередь, вызвало “масляное голодание” (недостаточную смазку) и внутреннее разрушение мотора. Оборвавшиеся шатуны проббили в нижней части картер, что привело к пожару.

Но почему же Ефремов не воспользовался парашютом? Этот вопрос в акте комиссии не исследуется...

Можно по крупицам собрать разрушенный самолёт и достоверно установить техническую причину катастрофы. Но за пределами человеческих возможностей находится разгадка того, что думал лётчик в секунды, предшествующие его гибели, почему он поступил так, а не иначе. Об этом можно только догадываться.

Может, Ефремов, зная, как безжалостно с ним обошлись за аварию самолёта, не отважился оставить истребитель. Ведь запросто могли поставить ему, недавнему штрафнику, в вину потерю самолёта: время было не только военное и суровое, но жестокое и не всегда справедливое. А когда решил покинуть машину, сбросил дверку - было уже поздно.

Похоронили останки лётчика Дмитрия Ефремовича Ефремова в Олёкминске. Известно ли родным погибшего, где похоронен близкий им человек? Не знаю.

В книге потерь 1-й перегоночной авиадивизии записано, что жена Ефремова, Анна Филипповна Колесникова, жила в городе Уссурийске, по улице Трудовая, 22.

Написал по этому адресу, ответа не последовало. И не мудрено. Сколько лет прошло, почитай, полвека...

“Бостон” упал в Лену

12 мая 1944 г. командир эскадрильи 4-го перегоночного полка подполковник Камайкин повёл из Якутска на Киренск группу из трёх бомбардировщиков А-20G “Бостон”. Ведомые самолёты пилотировали экипажи лётчиков Глушцова и Шумилова.

По какой-то причине группа вынуждена была прервать полёт и посадить машины в аэропорту Олёкминск. Здесь самолёт Глушцова принял техник-лейтенант Шелудько. Как всегда, он спросил пилота и стрелка-радиста Шевчука о работе матчасти и получил ответ:

- Матчасть работает хорошо. Мы эту машину будем гнать дальше.

Шелудько опробовал двигатели и внимательно осмотрел их, облазил и ощупал весь самолёт. Состоянием матчасти остался доволен. Он же готовил самолёт к вылету. Лично проверил заправку бензина и масла в баках, ещё раз опробовал двигатели. Нормал!

16 мая около полудня самолёты вылетели из Олёкминска на Киренск. Через двадцать минут полёта лейтенант Глушцов доложил комэску о падении давления бензина при расхождении его из подвешного бака и одновременно попросил разрешения у лидера уклониться — на всякий случай — несколько севернее, чтобы продолжать полёт вдоль долины Лены.

- Переключи бензокран на плоскостные баки, поработай на них, потом переведи питание на шестой бак. Включи кран кольцевания, - посоветовал Камайкин.

Выполнив эти указания, Глушцов сказал:

- Давление бензина стало нормальным, моторы работают хорошо.

Лидер пропустил самолёт Глушцова вперёд, чтобы удобнее было наблюдать за ним в полёте. Вскоре Камайкин и второй ведомый лётчик Шумилов увидели на самолёте Глушцова дым, струящийся из-под капота левого двигателя, а затем — выбросы сгустков чёрного дыма из выхлопного патрубка. Камайкин немедленно передал об этом на борт неисправной машины.

- Показания приборов левого мотора нормальные, оба мотора работают хорошо, - спокойно ответил Глушцов.

На подлёте к аэродрому Витим Камайкин, не сводящий глаз с самолёта Глушцова, с тревогой заметил, что выбросы дыма из выхлопного патрубка левого двигателя увеличились, и отдал приказание:

- Садись в Витиме для выяснения неисправности.

- Моторы работают хорошо, показания приборов нормальные. Полёт можно продолжать, - принимает решение Глушцов.

Камайкин подвёл свой самолёт на минимально близкое расстояние к машине Глушцова и внимательно осмотрел её: течи бензина и масла не обнаружил.



А.В. Глушцов

Примерно через полчаса, когда Витим остался далеко позади, Глушцов сообщил лидеру о падении давления масла в левом двигателе, а вскоре последовал доклад о его заклинивании.

- Иди на вынужденную посадку. Выбирай пашню на берегу Лены, - немедленно передал Камайкин.

“Ещё что выдумал, - подумал Глушцов (могу я, автор, это предположить?). — Стану я уродовать новенькую машину: при вынужденной посадке никак не обойтись без поломки. А сколько потом изведёшь бумаги на объяснительные, сколько будет допросов и расспросов?! Справлюсь!”

Глушцов считался опытным лётчиком. В 1939 г. он окончил Батайскую школу пилотов гражданской авиации. Успел полетать в мирном небе, и на “Бостонах” имел уже немалый налёт — 258 часов.

Нажав кнопку переговорного устройства, он обратился к стрелку-радисту:

- Ну что, Володя, дотянем до Киренска?

- Как говорят в моём родном селе Ясынки, что на Винничине...

- Короче, - оборвал Глушцов балагура, никогда не унывающего Шевчука. — Короче, Владимир Сергеевич.

- Дотянем, Александр Васильевич, - в тон ему ответил Шевчук.

- Тогда передаю лидеру, слушай: “Правый мотор работает хорошо. Дойдём на одном до Киренска”.

Прошло ещё минут пять, и Глушцов, не скрывая волнения, сообщил комэску о падении давления масла в правом двигателе.

- Немедленно садись на пашню! — с ноткой раздражения в голосе приказал Камайкин, хотя теперь Глушцов и без команды лидера знал, что делать.

Самолёт, лишившись тяги воздушных винтов, круто планировал, теряя драгоценную высоту. При умолкших двигателях слышно было шуршание воздуха, обтекающего фонарь кабины. Досадливая мысль мелькнула: “Надо же, каких-нибудь пятьдесят-шестьдесят километров осталось до Киренска”. Глушцов выбрал для приземления вспаханное поле у деревни Никудино, направил туда самолёт. Нелегко сделать расчёт на посадку самолёта в безмоторном полёте, опыта в этом деле Глушцов не имел никакого и в результате вывел машину на поле с большим перелётом: коснул-



В.С. Шевчук

ся земли воздушными винтами и мотогондолами, когда до берега Лены оставалось пятьдесят метров. Самолёт оттолкнулся от земли и упал в воду посередине недавно вскрывшейся ото льда реки...

Руководивший расследованием обстоятельств этого лётного происшествия полковник Мельников записал показания очевидца события, председателя колхоза "Сибиряк" Никулина:

"Самолёт пролетел низко над домами, чуть не сшиб крыши амбаров, упал в середину Лены и загорелся. В этот момент один человек из экипажа, выбравшись на хвост самолёта, снял куртку и с криком "Спасайте!" бросился в реку. Вода вокруг самолёта окуталась огнём и дымом, из-за которого лётчика никто не видел. Пожар продолжался несколько минут.

Лодки поблизости не оказалось. Пока её искали, спустили на воду и подошли к месту происшествия, пожар прекратился и самолёт погрузился в воду. Поиски лётчиков результатов не дали".

А вот выдержка из рапорта подполковника Камайкина:

"...Я увидел, что самолёт Глушцова лежит на фарватере, фонарь кабины был открыт. Я не удержался и крикнул: "Плывите!"

Правому ведомому лётчику Шумилу приказал следовать в Ки-ренск, чтобы он не мешал мне наблюдать, и подал команду своему штурману не упускать из виду самолёт Глушцова. На высоте ста метров я ввёл машину в правый вираж — кабина приводнившегося самолёта ещё не была затоплена. В конце второго виража заметил пламя на воде: горел бензин, а на третьем вираже увидел, что самолёт полностью погрузился в воду, только киль был виден. Машина держалась на плаву две-три минуты.

В пламени и дыму спасающихся людей на воде не рассмотрел".

Как водится, для расследования катастрофы была создана комиссия. В её состав вошли старший инженер перегоночной дивизии инженер-подполковник Лучников, старший инспектор по технике пилотирования подполковник Акулов и старший инженер по эксплуатации инженер-капитан Панин.

С помощью Ленского речного пароходства самолёт извлекли из воды, осмотрели и пришли к выводу, что из-за серьёзных повреждений он подлежит списанию. Выяснили причины отказа левого двигателя — разрушение кривошипно-шатунного механизма. Падение давления масла в правом двигателе было вызвано перегревом головок цилиндров.

Искушённый в авиации читатель уже догадывается, на кого комиссия "повесила" эту катастрофу... Правильно! На экипаж.

В констатирующей части приказа командира 1-й перегоночной дивизии, изданного по результатам расследования этого происшествия, читаем:

“...Лейтенант Глушцов нарушил приказ: не произвёл посадку на аэродроме Витим. При полёте на одном правом моторе он не выдержал наивыгоднейший режим полёта — держал скорость по прибору без снижения 180 — 190 миль/час, чем перефорсировал правый мотор и вызвал перегрев и падение давления масла.

При вынужденной посадке Глушцов не учёл особенности захода и расчёта на посадку с убранными шасси, планировал на повышенной скорости. В результате чего допустил перетягивание выбранной им для посадки площадки.

Лидер, подполковник Камайкин, не проявил командирской настойчивости в обеспечении безопасности полёта своего подчинённого, лейтенанта Глушцова, не потребовал произвести посадку в Витиме... Приказы подавались в форме советов, которые Глушцов не выполнял. Камайкин не подсказал Глушцову наиболее подходящую площадку для посадки и не прокорректировал правильность захода и расчёта на посадку”.

Дальше в десяти пунктах приказной части этого документа раздавались взыскания живым, но основными виновниками катастрофы определялись мёртвые — экипаж самолёта А-20G “Бостон”.

Просматривая материалы расследования катастрофы бомбардировщика А-20G № 253652 - документы более чем полувековой давности, я не раз ловил себя на мысли: как они похожи на те, которые составляются в подобных случаях в наше время: и стилем, и направленностью. Безнравственной направленностью — свалить вину на тех, кто не может защищаться, на погибших.

Представьте, как развивались бы события, доведи лейтенант Глушцов неисправный самолёт до Киренска. Определённо, были бы подняты на щит такие качества экипажа, как мужество и находчивость, мастерство и чувство долга, не преминули бы много раз возвестить с трибун всевозможных собраний, приводя этот случай как положительный пример, о высоком уровне политико-воспитательной работы в полку и так далее и тому подобное...

Расследующим это и многие другие сходные происшествия надо всегда осознавать, что профессия пилота — одна из сложнейших, и в полёте могут происходить ситуации, не предусмотренные никакими наставлениями и руководствами. Там, в небе, один пилот или экипаж вступают в единоборство со стремительно надвигающейся опасностью. Идёт борьба за бесценную жизнь, за спасение дорогостоящей техники. Не всегда, к сожалению, в этой схватке побеждает человек.

Испытание на прочность

Во всех случаях, когда человек берёт верх в схватке с разбушевавшейся стихией или укрощает вышедшую из подчинения технику, испытываешь радость, радуешься вдвойне, если победитель остаётся цел и невредим. Но всегда ли мы в полной мере отдаём себе отчёт, каких моральных и психических сил ему стоил отважный поступок? Осознаём ли, какая душевная травма таится за такой победой? Предполагаем ли, что бескровная рана в любой момент может обернуться бедой?

20 июля 1943 г. с Якутского аэродрома взлетела очередная группа американских самолётов – восемь истребителей Р-39 “Аэрокобра” и один бомбардировщик А-20 “Бостон”. Их вёл на бомбардировщике Б-25 сам командир дивизии полковник Мазурук, имевший позывной “Лидер 200”.

Когда группа легла на курс, Мазурук опросил по радиации ведомых о работе материальной части. Ответы были предельно лаконичны и одинаковы: всё нормально.

Вот из-за подёрнутого сизой мглой горизонта неспешно выполз огромный багровый диск солнца. Его косые лучи через стёкла фонарей кабин осветили приборные доски, заиграли розовыми бликами на сосредоточенных лицах пилотов. Из-за дымки от таёжных пожаров пришлось забраться на высоту 10000 футов. После пролёта речки Синяя минуло полчаса, когда вышел на связь пилот “Аэрокобры” старший лейтенант Василий Суслов:

- Я – восемьдесят седьмой. У меня почему-то идёт выработка горячего только из резервного бака и по показаниям прибора осталось всего 15 галлонов. Приём.

- Проверь правильность переключения баков и поставь кран на правый, - даёт команду “Лидер 200”.

- Проверил. Осталось десять галлонов.

Тогда Мазурук обратился к летящему следом за Сусловым старшему лейтенанту Филюрину:

- Посмотри, не течёт ли бензин из восемьдесят седьмого.

Филюрин внимательно присмотрелся:

- Норма. Никаких признаков течи нет.

- Осталось пять галлонов, - доложил с тревогой в голосе Суслов, а через несколько минут доложил, что мотор отказал.

Его самолёт выпал из “клина” и пошёл на снижение.

- Переключи кран на подвесной или следующий, не выработанный бак, - советует Мазурук, всё ещё надеясь избежать аварийной ситуации.

- Всё это сделал. Мотор не забирает!

“Лидер 200” передаёт:

- Разворачивайся на обратный курс, в район хорошей видимости.

Подбери площадку для посадки, если не найдёшь — выбрасывайся с парашютом.

Суслов выполнил команду, продолжая планировать. Замыкающий группу на бомбардировщике А-20 капитан Лебедев тоже покинул строй и стал сопровождать Суслова.

О том, чтобы дотянуть до Якутска, не могло быть и речи — не хватало запаса высоты. Подходящей для посадки площадки тоже не просматривалось: кругом холмистая местность, сплошной лес. Об этом Суслов доложил лидеру и получил приказ:

- Если до высоты 5000 футов мотор не заработает — прыгай. Семьдесят пятый за тобой проследит.

Суслов догадывался, что причина дефекта кроется в кране переключения бензобаков. И так и сяк крутил он рукоятку крана, проделывал другие манипуляции с рычагами и переключателями — мотор не запускался. На высоте 4600 футов Суслов сбросил подвесной бак с горючим, чтобы он не вызвал пожара в тайге при падении самолёта, дёрнул красную ручку аварийного сброса правой дверки кабины, толкнул её плечом. Дверка с лёгким треском выскочила из проёма и подхваченная потоком воздуха улетела. Как ни жалко было Василию покидать практически исправную машину, он ещё раз бросил прощальный взгляд на приборы, рычаги управления, вздохнул и, взявшись руками за проём двери, оттолкнулся от самолёта.

Управляя стропами, Суслов нацелился на еле заметный просвет между деревьями. Но купол парашюта всё же захлестнуло на крону огромной сосны, и пилот завис. Посмотрел вниз. До земли, устланной рыжими прошлогодними иголками, было метра полтора. Отстегнул лямки и мягко спрыгнул на жухлый упругий ковёр. Осмотрел себя: ни единой царапины. Слышен был гул удаляющегося самолёта. В воздухе пахло гарью и хвоей. Раздался мощный взрыв. Суслов пошёл в его направлении и вскоре увидел на маленьком, не больше 30 м окружности, болотце останки своего самолёта. Слабо дымились разбросанные взрывом изуродованные части красавца-истребителя.

Лебедев следил за Сусловым до самого приземления, пометил это место на полётной карте, доложил Мазуруку и, развернув самолёт, взял курс на Киренск.

В тот же день по поручению Мазурука экипаж возвращавшегося из Киренска в Якутск транспортного самолёта С-47 осмотрел место приземления Суслова, но пилота не обнаружил. В следующие два дня дым ещё гуще затянул район падения самолёта. Летавшие на поиски Суслова майоры Зорин и Морозов безрезультатно, до боли в глазах всматривались в марево: видимость была ограничена — только вертикально вниз.

23 июля искать Суслова вылетели на С-47 майор Морозов и капитан Кобусов. В 12 км от Лены и в 2 км от речки Большая Русская они увидели

на склоне сопки два белых знака "Г", выложенных, вероятно, из материн парашютного купола, и костёр. Сделав несколько пристрелочных заходов, с самолёта сбросили на парашюте самое необходимое. При очередном заходе увидели и Суслова, который сигнализировал двумя белыми флажками, что груз принят. Он получил и вымпел с картой, на которой был нанесён маршрут выхода к населённому пункту, и запиской-инструкцией командира 4-го перегоночного полка полковника Дмитриева. Этот же самолёт сбросил вымпел в селе Русская Речка с просьбой к местным властям выслать поисковую партию навстречу пилоту, потерпевшему аварию...

Через несколько дней Суслов прибыл в Олёкминск и был принят на борт С-47, доставившего его в Якутск.

В одном из следующих полётов Суслова, из-за разрушения трубки приёмника температуры охлаждающей жидкости двигателя, который неудачно располагался под креслом пилота, в кабину начали поступать горячие пары охладителя. Ему опять пришлось покинуть самолёт, и тоже его долго искали.

Что позже случилось с лётчиком, вспоминает бывший техник 4-го ПАП А.С. Ткаченко:

- Спустя какое-то время после второго возвращения Суслова из тайги, я помогал ему перед вылетом запустить мотор, с которым он сам никак не мог справиться. Было заметно, что лётчик очень волновался, рука на ручке управления дрожала, но я по молодости не придавал этому значения.

Сразу после взлёта Суслов сбивчиво, срывающимся голосом доложил по радио, что не видит землю и что на него "лезут приборы". Тут же к хвосту самолёта Суслова пристроился командир эскадрильи майор Зорин и начал руководить его посадкой. Долго самолёты кружились над аэродромом: Суслова никак не удавалось завести в створ полосы. Наконец, в один из удачных заходов его машина задела колёсами землю, но тут же, высоко подпрыгнув, опять понеслась над аэродромом...

После многих попыток майор Зорин сумел-таки посадить "Аэрокобру" Суслова. В конце полосы самолёт остановился, и из него вышел Суслов - бледный, как полотно.

После длительного лечения он ещё некоторое время находился в полку, не летая, а потом его куда-то откомандировали. Больше я Суслова никогда не видел, и как сложилась его дальнейшая судьба, не знаю.

Погибли в небе Аляски

Случались лётные происшествия и на Аляске, где базировался 1-й перегоночный полк. Открывает этот скорбный список инженер-майор Б.В. Кисельников, который погиб в декабре 1942 г. вместе с американскими лётчиком-инструктором капитаном Глассом и бортмехаником (его фами-

лию не удалось узнать) во время контрольного облёта бомбардировщика Б-25 перед отправкой его в Советский Союз.

14 марта 1943 г. при взлёте с аэродрома Ном на бомбардировщике А-20 отказали оба двигателя. Самолёт разбился в районе аэродрома. Погибли командир эскадрильи старший лейтенант А.И. Савинкин, штурман эскадрильи капитан М.Н. Нуриев и стрелок-радист старший лейтенант М.К. Муравьёв.

12 июня 1943 г. над аэродромом Ледд-Фильд при полёте для построения в группу, чтобы следовать через Ном в Уэлькаль, на Р-39 "Аэрокобра", пилотируемом младшим лейтенантом С.С. Бокаревым, из-за разрушения коленчатого вала отказал двигатель. Самолёт потерял управление и упал в реку около аэродрома. Лётчик погиб.

27 июня 1943 г. ведущий самолёт А-20 (экипаж: командир эскадрильи капитан И.Н. Монсеев и штурман лейтенант К.И. Заремба) и ведомый А-20 (экипаж: лётчик младший лейтенант А.Д. Скореднев и стрелок-радист старший сержант С.И. Шекочихин), следуя в группе при перелёте из Фэрбенкса в Уэлькаль, при подходе к Ному столкнулись на малой высоте в сплошной облачности. Оба экипажа погибли.

Все 9 советских авиаторов были погребены в Фэрбенксе или Номе, а 22 октября 1946 г. перезахоронены американской администрацией на Аляскинском национальном кладбище в Форте Ричардсон, в нескольких километрах от Анкориджа. Здесь хоронят погибших и умерших ветеранов войны штата Аляска.

Для погребения советских авиаторов отведен отдельный участок. На каждой могиле установлена стандартная плита, на которой высечены краткие данные о похороненном: имя, первая буква отчества, фамилия, звание, гражданство, дата гибели.

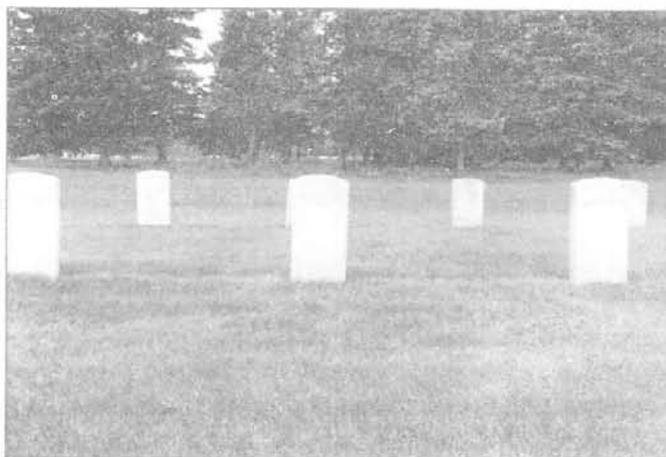
Кроме названных девяти авиаторов, на этом участке кладбища имеется ещё пять могил якобы советских граждан, о кото-

рых нам пока ничего неизвестно... Стоит ли говорить, что кладбище содержится в идеальной чистоте и порядке.

3 июня 1990 г. делегация советских ветеранов перегонной трассы впервые посетила национальное кладбище в Форте Ричардсон и возложила цветы на могилы наших соотечественников.



*Въезд на Национальное кладбище Аляски
в Форте Ричардсон*



Ребята из Магаданского подросткового военно-спортивно-технического клуба "Подвиг" на Национальном кладбище в Форте Ричардсон. Лето 1991 г.

10-м нашим авиатором, погибшим на Аляске при перегонке американских самолётов, был майор Н.М. Сенченко. Удалось восстановить обстоятельства его трагического полёта.

Метеостанции Аляски прогнозировали хорошую погоду на весь день 24 декабря 1944 г. по маршруту Фэрбенкс — Ном: нижняя кромка облачности на высоте 4000 — 5000 футов, видимость 20 миль.

Прочитав такую сводку, командир 1-го перегоночного полка Н.С. Васин решил перегнать из Фэрбенкса в Ном четыре группы самолётов. Первой поднялась в воздух эскадрилья майора Сенченко в составе шести истребителей Р-63 "Кингкобра". Лидировал группу на бомбардировщике Б-25 "Митчел" экипаж майора Лебедева.

Через два часа полёта командир самолёта С-47 старший лейтенант Хлопцев, который летел впереди группы и имел задание информировать лидера о фактической погоде, сообщил о сильном снегопаде на подходе к Ному.

Когда до Номы оставалось лететь 8 минут, группа Лебедева попала в сплошной снегопад с горизонтальной видимостью не более 5 миль. Находящийся на аэродроме метеоролог 1-го полка старший лейтенант Б.С. Бродкин предложил поторопиться с посадкой — погода ухудшалась. Синоптик на этот раз оказался прав: в зоне аэродрома на высоте 1500 футов группа встретила видимость всего 2 мили, а затем, за каких-нибудь 15 секунд, пока Лебедев летел с восточной окраины аэродрома к западной, видимость уменьшилась до полмили, а высоту визуально определить не было возможности. О посадке самолётов в Номе не могло быть и речи.

Группа, следуя за лидером, сделала левый разворот и ушла на запасной аэродром.

Минут через десять в офисе лётной службы аэродрома Ном раздался звонок: сообщили, что севернее аэродрома упал истребитель Р-63 "Кингкобра" № 190. Это была машина майора Сенченко. Комиссия, расследовавшая это происшествие, установила, что лётчик из-за плохой погоды потерял пространственное положение и врезался в землю.

Шквалистый снегопад в районе Нома продолжался не более 30 минут и так же внезапно прекратился. По заявлению американских синоптиков, эти осадки не отмечались ни одной метеостанцией побережья, и предсказать их было нельзя. Объясняли же возникновение снежной волны, как местное явление, обусловленное близостью моря.

Майор Николай Маркович Сенченко похоронен в посёлке Уэлькаль.

Обстоятельства гибели некоторых других перегоночных экипажей АЛСИБа приводятся в “Приложении”.

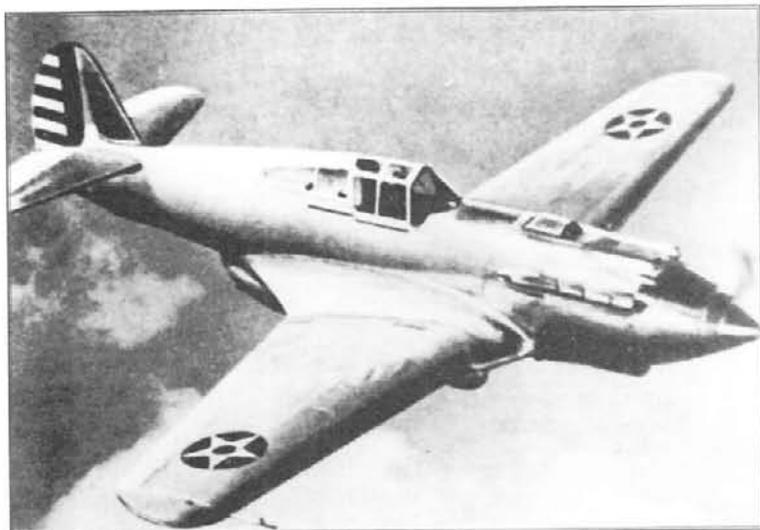
Глава XI

САМОЛЁТЫ ЛЕНД-ЛИЗА

Истребитель P-40 “Киттихаук”

В 1937 г. американская фирма “Кертисс” решила на планер Модель 75 установить рядный двигатель Аллисон мощностью 1150 л.с. Этот истребитель, получивший обозначение XP-37, был запущен в малую серию. Уже на десятой машине двигатель несколько модифицировали, и самолёт, к этому времени названный XP-40, в мае 1939 г. участвовал в конкурсе с истребителями других типов. Он был выбран для производства, как наиболее отвечающий требованиям Авиационного корпуса США.

Ровно через год три первых истребителя P-40В поступили на эксплуатационные испытания. Они имели два синхронных пулемёта калибра 12,7 мм в носовой части фюзеляжа и два пулемёта калибра 7,62 мм — в крыльях. К сентябрю 1940 г. армии США было поставлено 200 таких машин.



Кертисс P-40В “Томогаук”

Следующая версия самолёта, предназначенная для ВВС Великобритании, получила обозначение Томагаук (Tomahawk). Она была, в основном, схожа с моделью P-40В, имела герметизирующиеся топливные баки, броню и дополнительно в крыльях два пулемёта калибра 7,62 мм.

Это привело к значительному увеличению веса машины и ухудшению её лётных характеристик. Всего было построено 930 самолётов версии P-40С для ВВС Великобритании, где они получили название “Киттихаук”.

Первые такие самолёты были поставлены в Советский Союз во второй половине 1941 г.: 49 — из Соединённых Штатов и 146 — через Великобританию.

Как же оценивали эту машину лётчики? Американский лётчик Ф. Эверест, воевавший с немцами в Африке и Италии, в своих воспоминаниях о самолёте P-40 пишет:

“Это был один из самых скоростных самолётов, и я с волнением ждал того момента, когда мне придётся на нём летать. ...Я никогда ещё не летал на самолёте, имеющем скорость 640 км/ч (по данным, приведенным в книге А.С. Яковлева, максимальная скорость P-40 была 520 км/ч¹).

Я прижал голову к предохранительной подушке на спинке сиденья, убеждённый в том, что при разбеге скорость будет расти невероятно быстро, и я непременно ударюсь затылком. Затем я дал полный газ и затаил дыхание. Разбег P-40 был необычно медленным... Тяжело пробежав всю длину взлётной дорожки, самолёт, наконец, оторвался от земли. Я ушёл далеко от аэродрома, прежде чем решился убрать шасси, ибо скорость достигала 200 км/ч. ...Максимальная скорость, которую я мог выжать, была значительно меньше 640 км/ч. В последующие два года я совершил на самолётах P-40 более ста боевых вылетов, но так никогда и не смог достигнуть такой скорости.

P-40 не могли равняться с более маневренными немецкими истребителями, и после каждого боя мы не досчитывались нескольких самолётов”².

Да, увлекшись дальностью полёта истребителя, которая равнялась 1070 км и нужна была для сопровождения бомбардировщиков, американские конструкторы перетяжелили конструкцию P-40. Он, конечно же, уступал в маневренности более лёгкому немецкому Me-109. Но были у истребителя “Киттихаук” и положительные качества, которые нравились советским лётчикам: просторная кабина с возможностью обзора назад, хорошее оборудование, тормоза, вооружение, хотя и пулемётное, но с большим секундным залпом (4,4 кг против 1,7 у Me-109C)³.

Освоение в нашей стране истребителей ленд-лиза — “харрикейнов”, “томагауков” и “киттихауков” — на первых порах шло нелегко. Чаще всего эти самолёты приходили без всякой документации, то есть без инструкций по эксплуатации и боевому применению. Неудовлетворительно снабжали нас союзники и боеприпасами, хотя знали, что снаряды и патроны советского производства не подходят к их пушкам и пулемётам. Пришлось нашим вооруженцам подгонять отечественные боеприпасы к зарубежному оружию⁴.

В советских авиационных и политических кругах критически оценивали достоинства и недостатки самолётов ленд-лиза. Примечателен в этом отношении рассказ лётчика-испытателя П.М. Стефановского о совеща-

нии в Кремле во время войны, в котором участвовали члены Политбюро, руководители ВВС и авиапромышленности, конструкторы.

“...я стал пояснять свою мысль. Плексиглас, выпускаемый нашей промышленностью, тёмный, как пивная бутылка. Фонарь в полёте забрызгивается маслом, на солнце растрескивается и совершенно теряет прозрачность. Кроме того, фонари на наших самолётах не имеют обзора назад, их нельзя сбросить в случае аварии. На пикировании они не открываются. Лётчик повреждённого в бою самолёта лишается возможности покинуть неуправляемую или горящую машину. В то же время на самолётах Кертисс Р-40 “Томагаук” имеется прекрасный фонарь. Он выполнен из отличного плексигласа, открывается в любом промежуточном положении. На самолёте установлена специальная система аварийного сброса фонаря кабины в полёте.

Один из руководителей минавиапрома спросил:

- Вы утверждаете, что наши самолёты имеют плохой обзор, а разве обзор у “мессершмиттов” лучше?

Вопрос был рассчитан на ликвидацию моих доводов:

- Не лучше, и тем хуже для них! — ответил я и тут же рассказал, как однажды мне удалось незаметно пристроиться в самую середину колонны вражеских машин и сбить одну из них буквально на глазах фашистских лётчиков. И ни один из фашистов не заметил меня.

- Вот что значит плохой обзор у истребителя, - закончил я”⁵.

Доводы Стефановского были приняты. Вскоре качество плексигласа улучшили, а формы фонаря на всех серийных советских истребителях изменены, было сделано приспособление для аварийного сброса фонаря.

Всего Советский Союз получил от союзников приблизительно 2100 самолётов Р-40 разных модификаций. Их боевые качества оценивались по-разному, чаще в сравнении с другими однотипными машинами. Если хвалили, то имели в виду, что они лучше английских “Харрикейнов”, а тем более советских И-16 и И-153. В первый год войны наши лётчики мужественно сражались на Р-40 на разных фронтах, в том числе и под Москвой.

Немало побед одержал на английском истребителе известный ас авиации Северного флота Б.Ф. Сафонов, сбивший за первый год войны 30 самолётов противника. Примечателен его последний бой. 30 мая 1942 г. четыре истребителя Р-40 во главе с командиром 2-го гвардейского авиаполка Героем Советского Союза подполковником Б.Ф. Сафоновым вылетели накрытие от вражеских бомбардировщиков конвоя союзников, который следовал в Мурманск. Самолёт майора А.Н. Кухаренко вынужден был вернуться на базу из-за неисправности мотора. При подходе к каравану лётчики увидели, что с высоты 2000 м шесть “Юнкерсов-88” бомбят корабли.

Сафонов пропустил первый Ю-88, атаковал второй, когда тот выходил из пикирования. Старший лейтенант В.П. Покровский атаковал с задней полусферы третий “юнкерс”. Четвёртый “юнкерс” при выходе из пикирования зашёл в хвост самолёта Покровского, но сам был в свою очередь атакован капитаном П.И. Орловым.

Покровский и Орлов стали преследовать два “юнкерса”, которые отвернули в сторону и со снижением перешли на бреющий полёт. Сафонов продолжал один вести бой с четырьмя Ю-88. Покровский порастил самолёт противника, и он горящим факелом упал в море. Орлов на высоте 30 м с дистанции 200 м выпустил шесть очередей по фашисту. У “юнкерса” загорелся хвост... После боя Покровский и Орлов, договорившись по радио, встретились над конвоем, но самолёта командира не обнаружили. Внизу на воде горели обломки двух Ю-88. Израсходовав боезапас и имея очень мало горючего, лётчики возвратились на свой аэродром.

О некоторых подробностях боя, который вёл Сафонов, можно судить по его переговорам с командным пунктом. Он докладывал: “Обнаружил противника, иду в атаку”. Затем вскоре после начала воздушного боя передал: “Одного сбил”. Через несколько минут сообщил: “Двух трахнул! Бью третьего... Готов третий!”

Наступила пауза. Но через две-три минуты в эфире на высокой ноте снова прозвучал голос Сафонова: “Бейте их, сволочей! Подбили мне мотор!” Последнее, что передал Сафонов, был сигнал “Ракета”, что означало: повреждён мотор, иду на вынужденную посадку. На запросы с командного пункта Сафонов больше не отвечал.

Гибель Б.Ф. Сафонова была тяжёлой утратой для североморцев. За 11 месяцев войны он совершил около 300 боевых вылетов, лично сбил 25 и в группе 14 самолётов врага. Гвардии подполковнику Сафонову, одному из первых участников Великой Отечественной войны, было присвоено звание дважды Героя Советского Союза⁶.

Привести достаточно подробное описание обстоятельств гибели Сафонова побудили бытующие в печати неточности в описании этого события, да и в количестве сбитых асом самолётов есть разночтения⁷.

На трассе Аляска – Сибирь произошла одна катастрофа самолёта Р-40. 18 октября 1942 г. на участке перелёта Уэлькаль – Сеймчан, погиб младший лейтенант А.Е. Федоренко.

Всего по АЛСИБу было доставлено 43 истребителя “Киттихаук”.

Истребитель Р-39 “Аэрокобра”

По перегоночной трассе Аляска – Сибирь за время войны доставлено из США в Советский Союз около 8 тыс. самолётов. Первое место среди них по количеству занимают истребители Р-39 “Аэрокобра”.

Рождение и совершенствование этого самолёта было непростым делом, и об этом стоит рассказать подробнее.

В июне 1936 г. группа конструкторов американской фирмы “Белл Эйркрафт Корпорейшн” приступила к проектированию одномоторного, одноместного перехватчика и создала новую, непривычную глазу машину. В отличие от истребителей подобного класса этот, получивший маркировку Р-39, имел трёхколёсное шасси с передним (носовым) колесом. Двигатель находился за кабиной лётчика, под сиденьем которого проходил длинный вал к редуктору воздушного винта. Лётчик садился в кабину не через верхний сдвижной или откидной фонарь, а сбоку, через дверь автомобильного типа. Ещё одно новшество “Аэрокобры” — двойная защита лётчика: сзади — двигатель, за которым находилась бронеплита, за головой пилота стояло бронестекло толщиной 63,5 мм, а ниже его ещё одна бронеплита; спереди — редуктор воздушного винта и пулестойкое лобовое стекло толщиной 35 мм, а ниже его бронеплита. В общую защиту лётчика также входили бронелисты-капоты редуктора.

По замыслу конструкторов, нововведения позволяли самолёту иметь ряд преимуществ. Улучшалась маневренность истребителя за счёт группировки наиболее тяжёлых агрегатов в центре машины. В освобождённой от габаритного двигателя носовой части фюзеляжа компактно размещалось вооружение: 20-мм (боезапас 60 снарядов) пушка, стрелявшая через втулку воздушного винта, и два синхронных пулемёта калибра 12,7 мм (200 — 270 патронов).

Самолёт стал более обтекаем, улучшился обзор из кабины. Трёхстоечное шасси исключало опасность опрокидывания самолёта на нос, появилась возможность рулить на гораздо большей скорости, а на пробеге применять энергичное торможение. Но все эти достоинства достигались значительным утяжелением самолёта. Он весил на полтонны больше советских истребителей с такой же дальностью и мощностью двигателя.

7 октября 1937 г. фирма “Белл” получила заказ на изготовление опытного образца самолёта XP-39, который совершил свой первый полёт 6 апреля 1938 г. После выполнения множества доработок в августе 1939 г. с фирмой “Белл” был заключен контракт на серийное производство истребителей. Они, получившие обозначение Р-39D, были оснащены ещё двумя пулемётами калибра 7,62 мм, протектированными топливными баками и подфюзеляжным узлом для подвески бомбы массой 227 кг или сбрасываемого топливного бака ёмкостью 284 л.

Испытания его различных вариантов длились вплоть до 1941 г. Неудача была очевидна: самолёт имел малый потолок, низкую скороподъёмность, явно проигрывал по тактико-техническим данным истребителям предполагаемого противника — немецким и японским.

Но вторая мировая война была уже на пороге, что и выручило фирму “Белл”. Война потребовала огромного количества самолётов и была не

очень разборчива. В апреле 1940 г. правительство Великобритании заказало 675 самолётов Р-39, названных “Аэрокобрами”. Получив американские машины и совершив на них первые полёты, англичане были крайне разочарованы. “Самолёт оказался плохим перехватчиком, практически бесполезным на высоте”, -- пишет английский историк В. Грин в книге “Боевые самолёты второй мировой войны”⁸. Правда, самолёт оказался “живучим” -- способным летать при больших повреждениях конструкции, поэтому ему была отведена роль штурмовика: использовать на малых высотах для поражения наземных целей.

В декабре 1941 г. недовольные англичане приняли на вооружение ВВС метрополии лишь около 80 машин, а от остальной части заказа постарались избавиться. Около 200 самолётов Р-39 отправили на окраины Британской империи: в Австралию, Новую Гвинею и на Ближний Восток. После того как США вступили во вторую мировую войну, они приобрели у фирмы “Белл”, из предназначавшихся англичанам, столько же машин.

Когда же потребовалось, в соответствии с программой военной помощи, поставить в советские ВВС истребители, Великобритания не преминула частично избавиться от “Аэрокобр”! В январе 1942 г. в СССР из “туманного Альбиона” поступили первые 20 самолётов Р-39, а до конца года их было поставлено более 250. Доводку и внедрение в эксплуатацию, а также обеспечение наиболее эффективного применения этих машин поручили группе из Государственного Краснознамённого научно-испытательного института Военно-воздушных сил (НИИ ВВС) под руководством инженера И.Г. Рабкина.

Доводчики изрядно повозились с самолётом Р-39. Рабкин в книге воспоминаний “Время, люди, самолёты” пишет, что с первых дней эксплуатации “Аэрокобр” в январе — феврале 1942 г. выявился серьёзный недостаток в конструкции маслосистемы. Из неё невозможно было слить полностью масло. Его остатки в картере мотора, в редукторе и в некоторых трубопроводах быстро замерзали, и, чтобы запустить мотор, требовалось долго разогревать все эти места.

Пришлось поставить в маслосистеме несколько дополнительных сливных краников и придумать специальный коллектор, который позволил подводить горячий воздух одновременно ко всем местам, требовавшим подогрева перед запуском мотора. Эта конструкция выдержала испытания и была затем рекомендована для внедрения в практику эксплуатации самолёта.

Едва успели наши инженеры справиться с этой “болезнью” истребителя, как выяснилось, что стоявший на “Аэрокобре” двигатель “Аллисон” может работать на масле только самой высокой очистки, а также не выдерживает частых выходов на предельные обороты (как без этого вести маневренный воздушный бой?) — разваливается, не отработав и половины ресурса.

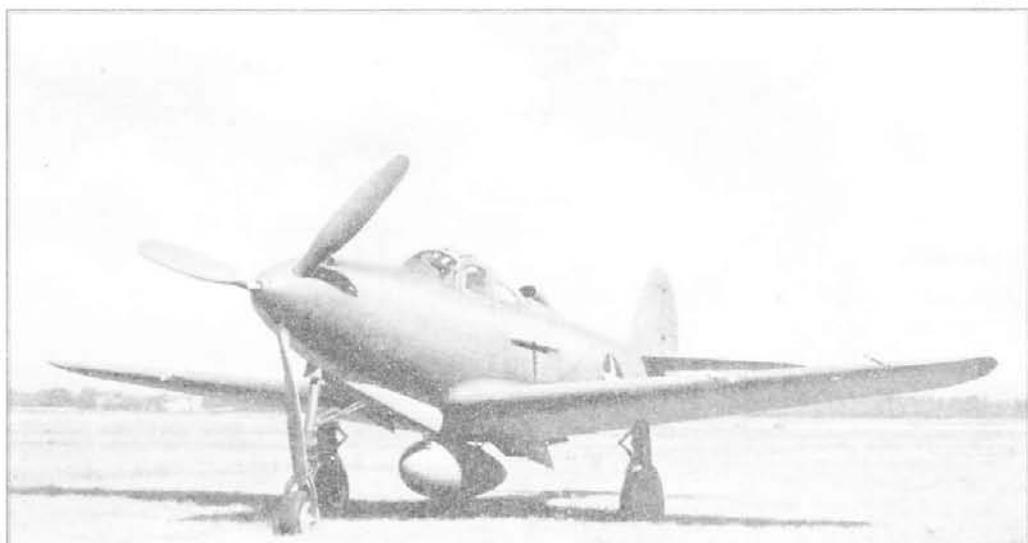


Командир эскадрильи 11-го гвардейского истребительного полка ВВС Черноморского флота майор Д.Е. Нихамин. Воюя на "Аэрокобре", сбил 24 самолёта противника

Группа НИИ ВВС провела большие лабораторные исследования и лётные испытания. Удалось уменьшить число лётных происшествий из-за отказа двигателей, деформации хвостовой части самолёта и сваливания машины в плоский штопор.

Благодаря проведенным доработкам, во время испытательных полётов в мае 1942 г. "Аэрокобра" стала развивать максимальную скорость у земли 493 и на высоте 4200 м — 585 км/ч. Высоту 5000 м она могла набирать за шесть минут. Все эти и другие лётные данные находились на уровне серийных отечественных и вражеских истребителей. Был сделан вывод: самолёт Р-39 может успешно использоваться для ведения воздушного боя со всеми типами фашистских самолётов, а также для нанесения ударов по наземным объектам противника на фронте. Доводка "Аэрокобры" коллективу НИИ ВВС досталась дорогой ценой — погибли лётчики-испытатели Груздев, Автономов и Овчинников.

Непосредственно в фронтовых условиях также проводились доработки самолётов Р-39 и приспособление их технической эксплуатации к сложным климатическим условиям Заполярья. Чтобы расширить сферу применения истребителей, специалисты одного из гвардейских полков разработали устройство для подвески под "Аэрокобры" топливных баков, фугасных в 100 и 250 кг авиабомб. Самолёты-истребители стали использоваться для нанесения бомбовых ударов⁹.



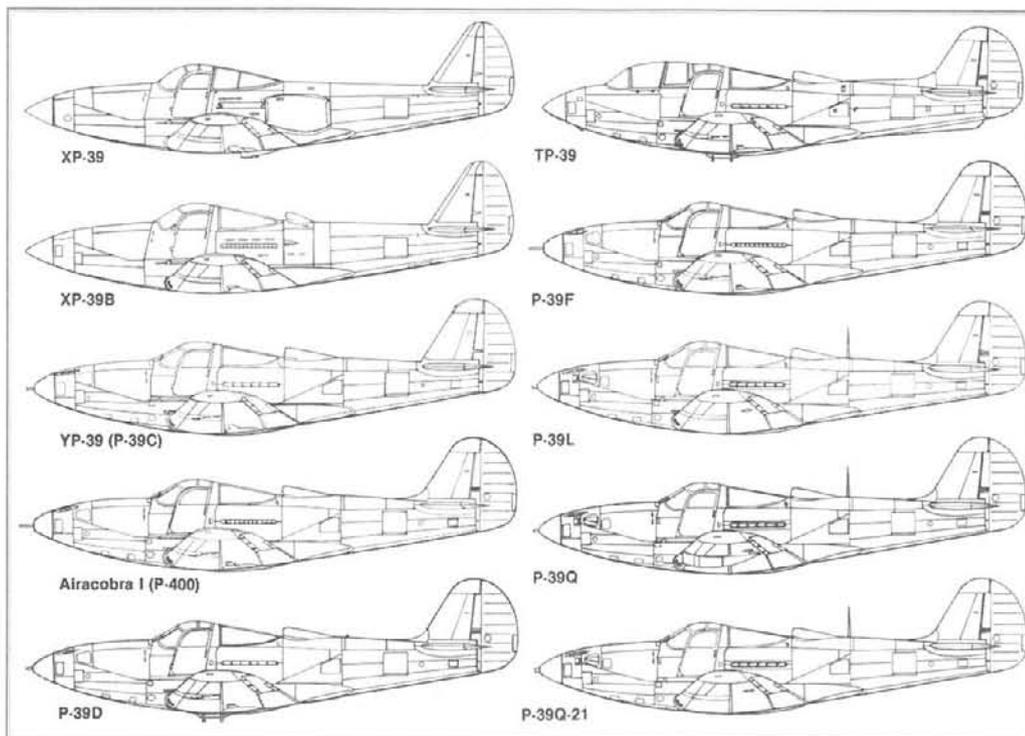
Белл Р-39Q-1 "Аэрокобра"

Фирма "Белл" заинтересованно следила за доработками её детища в Советском Союзе, оперативно откликалась на предложения наших инженеров, оказывала техническую помощь и, со своей стороны, продолжала совершенствовать "Аэрокобру". Начиная с 1943 г., фирма стала поставлять нам самолёты Р-39N и Р-39Q. Для улучшения лётных характеристик Р-39N имел уменьшенную массу горючего и броневой защиты, новый воздушный винт диаметром 3,52 м (построено 2095 экз.), а Р-39Q -- усиленное вооружение: в подкрыльных обтекателях два пулемёта калибра 12,7 мм и на модификациях Р-39Q21 – Р-39Q25 – четырёхлопастной воздушный винт.

И всё же самолёт Р-39, вероятно, так и остался бы в истории второй мировой войны истребителем-посредственностью, не попади он в руки Александра Покрышкина – выдающегося мастера тактики воздушного боя. "Аэрокобре" повезло. Лётчик-новатор творчески подошёл к возможностям этого самолёта, "выжав" из него всё, что можно. В частности, по предложению Покрышкина управление всем вооружением машины вывели на одну гашетку: достаточно было одного меткого залпа, чтобы любой фашистский самолёт разламывался в воздухе на куски...

4773 "Аэрокобры" передали союзники в ВВС нашей страны. Мы ещё приведём беспристрастную сравнительную таблицу тактико-технических характеристик советских, американских и немецких самолётов. Здесь же приведём лишь одну цитату из авторитетной фундаментальной монографии:

"Эскадрилья, полк и дивизия, которыми последовательно командовал А.И. Покрышкин, начиная с 1943 года и до конца войны, летали на Р-39. Мастерство и отвага советских лётчиков принесли славу "Аэрокобре".



Модификации истребителя P-39 "Аэрокобра"

Из американской газеты 1944 года: ...Истребители "Аэрокобра" – лучшие в мире!.. Пятнадцать советских асов, воюющих на "кобрах", сбили пятьсот самолётов нашего общего врага – фашизма! Покрышкин, Глинка, Глинка (два брата - **И.Н.**), Речкалов, Клубов, Фёдоров, Труд, Трофимов...". Конечно, в этом газетном утверждении по поводу "лучшего в мире" допущено определённое преувеличение. Но нельзя не отметить, что нашим лётчикам "Аэрокобра" пришлось, что называется, "по душе". Лёгкая и послушная в управлении, простая по технике пилотирования и вполне доступная для освоения лётчику средней квалификации, обладающая мощным вооружением и отличной безотказной радиосвязью, в руках опытного лётчика "Аэрокобра" становилась грозным оружием"¹⁰.

Добавим к этому: из 59 самолётов врага, сбитых трижды Героем Советского Союза А.И. Покрышкиным, 48 ас уничтожил, летая на "Аэрокобре", причём в одной из воздушных схваток над Кубанью весной 1943 г. сбил четыре "мессершмитта"¹¹.

Опыт применения нашими авиаторами на советско-германском фронте одного из самых интересных по конструкции самолётов второй мировой войны P-39 "Аэрокобра" – яркий пример плодотворного сотрудничества двух великих держав.

Истребитель Р-63 “Кингкобра”

Фирма “Белл”, в целом не меняя компоновки истребителя Р-39, непрерывно продолжала его совершенствовать. Для улучшения лётных характеристик машины на неё было установлено новое крыло и существенно доработано хвостовое оперение. Этот самолёт, отличавшийся большими размерами и более мощным двигателем (1325 л.с.), получил обозначение Белл Р-63 “Кингкобра”. Две опытных машины совершили первый полёт 7 декабря 1942 г. и 8 февраля 1943 г. Оба самолёта были потеряны в катастрофах во время испытаний. Третий образец — Р-63А впервые поднялся в воздух 26 апреля 1943 г., а в сентябре уже был запущен в серию.

Истребитель Р-63А-1 имел 37-мм пушку, стреляющую через втулку винта, и два пулемёта калибра 12,7 мм в подкрыльных обтекателях. Другие подварианты самолёта имели два дополнительных пулемёта такого же калибра, установленных в носовой части фюзеляжа. Под центропланом можно было подцепить бомбу массой 237 кг или 662-литровый сбрасываемый топливный бак. Модификация самолёта Р-63А-6 имела подкрыльные держатели для двух таких же бомб или дополнительных топливных баков.

Вскоре после начала поставок этих истребителей в Правительственную закупочную комиссию поступило тревожное сообщение: имелось несколько случаев, когда после отстрела боеприпасов “Кингкобра” входила в плоский штопор. Были жалобы и на недостаточную жёсткость хвостового оперения самолёта при больших перегрузках в воздушном бою с потерей управляемости самолётом. В фирме “Белл” отнеслись к этим претензиям с недоверием.

Тогда 17 февраля 1944 г. из Москвы в США были командированы лётчики-испытатели НИИ ВВС А.Г. Кочетков и М.П. Супрун. 1 апреля они прибыли в Буффало. В их распоряжение передали две модифицированных “Кингкобры”, на которых, как полагала фирма, были учтены все замечания и предложения советской стороны по дефектам, выявленным на фронте, а также закрепили ведущего инженера У. Хеслера. Он, как писал впоследствии Супрун, “крепко помог в выполнении ответственного задания...”.

После изучения самолёта на специальных 12-дневных курсах Кочетков и Супрун получили соответствующие свидетельства, а 21 апреля Кочетков выполнил на “Кингкобре” первый ознакомительный полёт. Не вдаваясь в подробности всех испытательных полётов, расскажем о двух критических ситуациях.

“28 – 29 апреля 1944 года было проведено два полёта на исследование штопорных особенностей машины. Первый – при нормальной центровке, а второй – при предельно задней центровке.

После первого полёта Кочетков сказал, что машина штопорит нормально и полёт прошёл благополучно. Контрольно-измерительная аппаратура подтвердила сказанное лётчиком.

На следующий день самолёт был подготовлен без боекомплекта в носовой части, с небольшим запасом горючего, то есть воспроизводились условия, которые складывались в конце воздушного боя при израсходованном боекомплекте.

Сознавая всю опасность этого полёта, приходилось идти на осмысленный риск, так как лётчики на фронте гибли именно в этой ситуации и с недоверием относились к "Кобре". Кроме того, надо было доказать фирме наличие этого дефекта.

Кочетков поднялся на высоту 5000 метров и в зоне пилотажа сделал по одному витку штопора вправо и влево. Машина нормально слушалась рулей и прекращала вращение как обычно, о чём лётчик сообщил по радио. Дальше он сказал: "Выполняю три витка влево". После этих слов радиосвязь прекратилась.

Позже Кочетков рассказывал ход дальнейших событий. После третьего витка "Кингкобра" вдруг завертелась как-то необычно, вскидывая нос к горизонту и перестав реагировать на дачу рулей. Не помогло и последнее — попытка использовать силу двигателя.

Самолёт сделал больше двадцати витков, прежде чем Кочетков принял решение его покинуть... Кочетков выключил двигатель и перекрыл пожарный кран (кран между бензобаком и двигателем), чтобы на земле уменьшить вероятность возникновения пожара при ударе самолёта.



Кочетков в кабине "Кингкобры" перед испытанием на штопор. Буффало (США), 1944 г.

Потом он отстегнул привязные ремни и рванул за красную ручку правой дверцы, которая тут же улетела.

Вывалившись с большим трудом из кабины на правую консоль крыла, он приложил невероятное усилие для того, чтобы добраться до задней его кромки: тело прижимала к поверхности крыла огромная сила, не давая возможности сдвинуться с места.

*Рискуя удариться о хвостовое оперение самолёта, Андрей Григорьевич оттолкнулся ногами от задней кромки крыла и, находясь в свободном падении, рванул кольцо парашюта...*¹².



“Кингкобра” после падения в плоском шторме. Буффало (США), 1944 г.

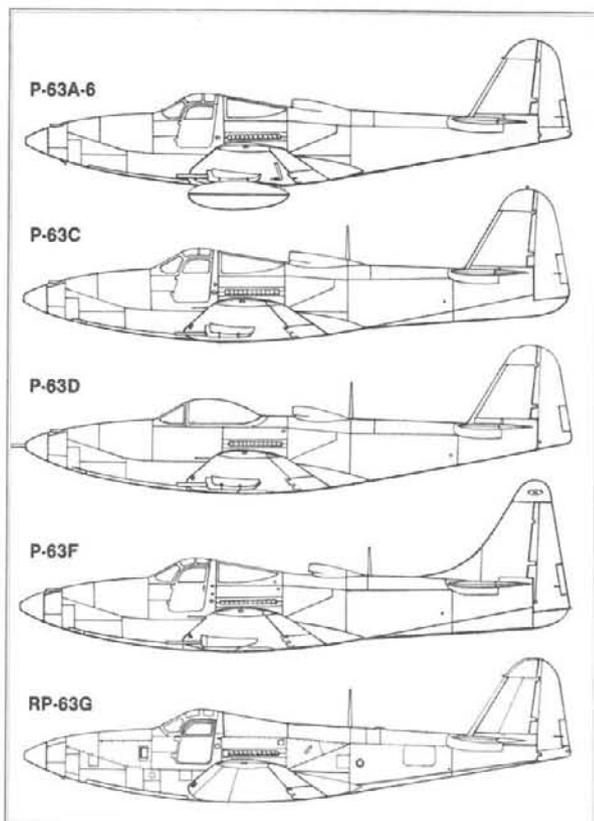
В фирме “Белл”, проанализировав результаты этого испытательного полёта, приняли решение сдвинуть на Р-63 предельно допустимую заднюю центровку вперёд, ввели доработки в конструкцию истребителя. Кочетков испытал усовершенствованный самолёт, и в дальнейшем серийная “Кингкобра” выпускалась уже без этого дефекта.

Кочетков проверил также поведение самолёта после предельно допустимых перегрузок при выводе из пикирования. При осмотре машины оказалось, что обшивка крыла и фюзеляжа (между двигателем и хвостовым оперением) была деформирована. Фирма вынуждена была усилить обшивку этих частей самолёта.

Как и на “Аэрокобрах”, на “Кингкобрах” уже в процессе перегонки в нашу страну обнаруживались массовые дефекты топливной и масляной систем. Доработки зачастую выполнялись, что называется, на ходу, но были случаи, когда из-за неисправностей на маршруте перегонки останавливались все “Кингкобры”. Так было, например, в октябре 1944 г., когда на нескольких самолётах обнаружилась деформация хвостовой части фюзеляжа.



“Кингкобра” на ВПП в Уэлькале



Модификации истребителя P-63 "Кингкобра"

Истребители P-63 непосредственно на советско-германском фронте не применялись, ими оснащались авиация ПВО нашей страны. И это неудивительно. Ведь "Кингкобра" имела хороший потолок, а наличие на приборной доске новейшего радиоконуса существенно облегчало навигацию ночью и в облаках. В первую очередь эти самолёты поступали в части, ранее вооружённые "Аэрокобрами". Например, к августу 1945 г. по десять истребителей P-63 прибыли в 17-й и 21-й авиаполки.

В связи с подготовкой к войне с Японией весной 1945 г. привычный маршрут перегонки части "Кингкобр" был изменён. Они направлялись с Уэлькаля на Петропавловск-Камчатский, а из Красноярска трасса продлялась до Укурея в Забайкалье — для перевооружения частей 12-й воздушной армии. Часть машин летела сюда прямо из Якутска¹³.

В июне 1945 г. 190-я истребительная авиадивизия, которой командовал бывший заместитель Мазурука на перегоночной трассе генерал-майор В.В. Фокин, перебазировалась с советско-германского фронта в Забайкалье и, вероятно, одной из первых стала получать "Кингкобры". На боевые операции в Маньчжурии лётчики дивизии летали с аэродромов,

Из-за дефектов маслорадиаторов советская военная приёмка в Фэрбенксе целиком забраковала и возвратила на доработку одну из первых партий истребителей P-63.

Не все "Кингкобры" благополучно преодолевали трассу Аляска — Сибирь. На её части, обслуживаемой советской стороной, было две катастрофы: 24 декабря 1944 г. в Номе (пилот майор Н.М. Сенченко) и 8 июня 1945 г. в Сеймчане (пилот лейтенант А.Н. Терентьев).

За время производства, закончившегося в 1945 г., на заводах фирмы "Белл" в Буффало построили 3303 самолёта "Кингкобра" нескольких вариантов и большая их часть, 2640, была отправлена в СССР по трассе Аляска — Сибирь.



“Кингкобра” над Камчаткой

расположенных около города Чойбалсан. Несколько позже истребители Р-63 получили 9-я и 10-я воздушные армии.

В июле — августе 45-го “Кингкобры” стали поступать в 128-ю авиадивизию, которая базировалась на Камчатке. Для обучения её лётного состава туда была направлена группа инструкторов 1-й перегоночной дивизии, в которую входил командир эскадрильи 4-го ПАП капитан В.М. Перов.

Японские лётчики уклонялись от воздушных боёв с “Кингкобрами”. Известен лишь один бой. Его провёл 15 августа на Р-63 лётчик И.Ф. Мирошниченко. Вместе с ведущим Героем Советского Союза Сиротинным они атаковали два японских истребителя, которые напали на выполнявшие посадку транспортные самолёты в районе Ванемяо. Был сбит один “японец” - самолёт устаревшей конструкции, поэтому исход боя был предрешён.

Летом 45-го несколько десятков “Кингкобр” поступили на вооружение ВВС Тихоокеанского флота, но поучаствовать в боевых действиях они не успели.

С наступлением мирных дней “Кингкобры” стали самым массовым импортным самолётом советских ВВС. Наши лётчики при переучивании на реактивные истребители МиГ-9, а затем МиГ-15, имеющие шасси с носовым колесом, в виде переходной машины отрабатывали взлёты и посадки на Р-63, так как все наши поршневые истребители имели шасси с хвостовым колесом. После снятия с вооружения Р-63 ещё использова-

лись в лётных училищах, как переходные машины, до второй половины 50-х гг.

Кто даст оценку самолёту лучше лётчика, применявшего машину в боевой обстановке? О “Кингкобре” пишет генерал-лейтенант авиации в отставке Герой Советского Союза Г. Лобов:

“В своё время мне и моим боевым товарищам доводилось летать на американском истребителе “Кингкобра”. Это был надёжный самолёт, довольно быстро осваиваемый даже лётчиками средней квалификации”¹⁴.

Подводя итоги рассказа об истребителях ленд-лиза, небезынтересно привести мнение Р. Джексона – видного английского специалиста в области военной авиации, автора книг по истории военно-воздушных сил некоторых государств:

“В многочисленных статьях и книгах, посвящённых войне на советско-германском фронте, появившихся после войны, утверждается, что эти союзнические поставки самолётов помогли русским в 1942 году переломить ход войны в воздухе. Но эти утверждения абсолютно лживы. Дело в том, что многие из самолётов, поставлявшихся Советскому Союзу, значительно уступали военной авиационной технике, которая в массовом количестве выпускалась советскими авиационными заводами. Это относится, безусловно, к таким самолётам, как “харрикейн” и “томагавк”. Истребители P-39 и P-63 поставлялись главным образом потому, что они не отвечали оперативным требованиям американских ВВС, хотя русские лётчики с похвалой отзывались об этих самолётах”¹⁵.

Бомбардировщик А-20 “Бостон”

“Дуглас Эйкрафт Компани” занялась разработкой лёгкого бомбардировщика-штурмовика А-20 в 1936 г. Самолёт с двумя двигателями Пратт-Уитни R-1830, мощностью 1100 л.с. каждый, имел традиционную компоновку. Однако были в нём и новшества: трёхстоечное шасси с носовым колесом, взаимозаменяемые носовые секции фюзеляжа под штурмовой или бомбардировочный варианты.

Впервые самолёт А-20 поднялся в воздух 26 октября 1938 г., а первыми его покупателями стали ВВС Франции. В момент нападения Германии в мае 1940 г. Франция имела немногим более 60 этих машин под обозначением DB-7 (DB – Дуглас Бомбер), из которых 12 принимали участие в боевых действиях¹⁶.

Тем временем компания “Дуглас” занималась совершенствованием бомбардировщика. За счёт установки дополнительного оборудования его полётный вес увеличился на 24%, что потребовало установки более мощ-

ных двигателей — звездообразных Райт Циклон, увеличения площади киля и руля направления.

Вариант самолёта, названный “Бостон” Mk II, закупили Королевские ВВС Великобритании и стали применять как ночной истребитель. Зимой 1940 г. на него установили радиолокатор перехвата, дополнительную бронезащиту и восемь пулемётов калибра 7,7 мм в носовой части. Следующим новшеством был монтаж в кабине стрелка-радиста дублирующего управления самолётом. Такие машины получили наименование Хавок (Havoc) Mk I, впервые вступили в бой 7 апреля 1941 г. В ходе войны они модернизировались и пополняли ВВС Великобритании.

В военно-воздушные силы США самолёты DB-7, под обозначением А-20, поступили в мае 1939 г. и использовались как ночные истребители, разведчики и аэрофотосъёмщики. А самым распространённым вариантом этого самолёта — было построено 2850 машин — стал бомбардировщик А-20G. Он имел в носовой части два 12,7 мм пулемёта и четыре 20-мм пушки, а также один или два пулемёта калибра 12,7 мм и один 7,62

мм пулемёт в задней части кабины, были также подкрыльные бомбодержатели. Разрабатывались и другие варианты компоновки вооружения. Кроме того, предусматривалась установка дополнительных топливных баков в бомбовом отсеке, что обеспечи-



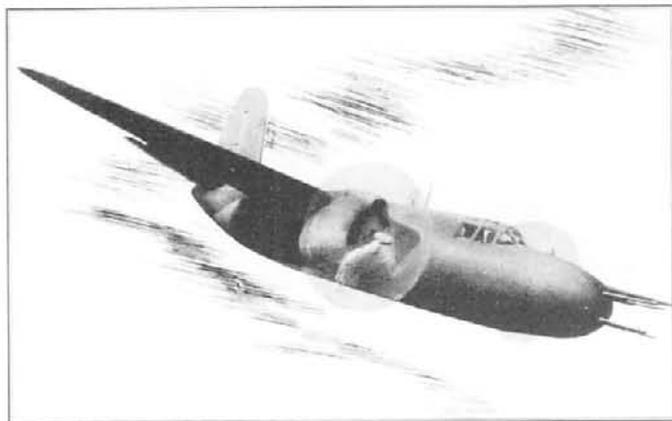
“Бостон” приземляется в Уэлькале

вало дальность полёта свыше 3200 км. На самолётах А-20G были улучшены навигационное оборудование и устройства для прицельного бомбометания, а также они были приспособлены для использования в условиях низких температур.

Модификации А-20J и А-20K выпускались с целиком прозрачной (остеклённой) носовой частью, в которой размещался оператор бомбометания.

Компания “Дуглас” прекратила производство этих самолётов 20 сентября 1944 г., выпустив 7385 экземпляров всех модификаций¹⁷.

Надо отметить, что специфика войны, которую вели союзники, и сражений на советско-германском фронте была разной. Главной ударной силой авиации США и Великобритании были соединения тяжёлых бомбардировщиков и самолётов для их обеспечения — разведывательных и тяжёлых дальних истребителей. Значительную часть боевых действий союзники проводили над морем, поэтому широкое развитие у них получили гидросамолёты и палубная авиация. Вся эта техника, исходя из стоящих перед ней задач, имела большую дальность полёта и высоту, оснащалась прекрасным навигационным и радиооборудованием.



Бомбардировщик А-20

На советско-германском фронте боевые действия велись преимущественно над сушей и в прифронтовой зоне. Полем боя истребителей были высоты до 5000 м, а цели фронтовых бомбардировщиков — точечные или сосредоточенные на небольших площадях. Поэтому в советской авиации делался упор на лёгкие манев-

ренные истребители, штурмовики (ничего подобного советскому “летающему танку” Ил-2 ни американцы, ни англичане не производили) и средние бомбардировщики. Большую часть поставок союзников составляли самолёты именно такой категории. Кроме истребителей “Аэрокобра” и “Кингкобра”, советской концепции ведения боевых действий более всего соответствовал А-20 “Бостон”, как тактический самолёт малых и средних высот, хотя строился он для “другой войны”.



Бомбардировщик А-20. Предполётный осмотр

Самолёты ленд-лиза не всегда использовались в нашей стране по их первоначальному назначению. Так было и с бомбардировщиком-штурмовиком А-20 “Бостон”. У нас он стал торпедоносцем, для этой цели использовались даже его штурмовые варианты А-20G и А-20J.

Одним из центров, в котором, начиная с 1942 г., боевые экипажи проходили переподготовку на самолёт А-20, был 45-й запасной авиаполк, базировавшийся в Красноярске.

В этом полку авиамехаником начинал свой путь в авиации В.М. Сидорчук. Отсюда в 1943 г. его направили в лётное училище, а после окончания учёбы оставили для инструкторской работы. В послевоен-

ные годы Василий Михайлович стал видным организатором воздушного транспорта. С 1966 г. в течение восьми лет он возглавлял Красноярское управление гражданской авиации, а позже работал в Москве на должности заместителя начальника Управления применения авиации в народном хозяйстве. В 1968-м ему было присвоено почётное звание “Заслуженный пилот СССР”¹⁸.

Приведём несколько примеров применения А-20 на фронтах Великой Отечественной войны.

В середине 1943 г. то, что осталось (три самолёта) от 22-го гвардейского бомбардировочного авиационного Красноярского (бывшего 1-го скоростного бомбардировочного) полка, имевшего к этому времени на своём счету в битве за Москву 2455 боевых вылетов и сбросившего на противника свыше 32 тыс. авиабомб различного калибра, было выведено на аэродром Ляды близ Тамбова для перестройки. Здесь полк получил вместо допотопных бомбардировщиков СБ современные А-20 “Бостон”, пополнился личным составом и находился в резерве Ставки Верховного Главнокомандования.

Лишь в апреле 44-го полк отбыл на фронт, имея на вооружении 30 самолётов, из них 27 - бомбардировщиков А-20. В составе 1-го, а затем 4-го Украинских фронтов полк участвовал в важнейших наступательных операциях в Западной Украине, Венгрии, Чехословакии, Польше и Германии, занимаясь ночной разведкой и налётами на коммуникации противника, “обработкой” железнодорожных станций, дорог, мостов и узлов сопротивления. В течение 1944 г. полк пять раз удостоивался благодарности Верховного Главнокомандующего: дважды - за Львов, за Карпаты, за Ужгород, за словацкий город Михаловце.

По отзывам личного состава полка, защитное вооружение “Бостонов” не шло ни в какое сравнение с СБ, но и на них полёты не были лёгкой прогулкой.

1945 год. Идут жестокие бои за освобождение Польши. 25 марта эскадрилья “Бостонов” под командованием гвардии капитана И.Н. Горбунова при развороте от цели была атакована парой Ме-109. Противнику удалось повредить гидросистему бомбардировщика, ведомого лётчиком



В.М. Сидорчук. Конец 50-х гг.

Воробьёвым. Самолёт произвёл вынужденную посадку на фюзеляж на аэродроме Кракова. В тот же день девятка самолётов гвардии капитана Черновского подверглась нападению шести истребителей ФВ-190. Здесь фашистам повезло меньше - подоспели истребители сопровождения, да и воздушные стрелки "Бостонов" оказались на высоте. Эскадрилья вернулась на свой аэродром без потерь.

27 марта девятка, ведомая командиром эскадрильи Горбуновым, получила задание бомбардировать укрепленный пункт Гожице. При подходе к цели группа была встречена сильным зенитным огнём. Но благодаря умелому маневру, самообладанию и расчёту, лётчики Горбунова сбросили бомбы точно в цель.

15 апреля 1945 г. гвардии капитан Иван Николаевич Горбунов был представлен к ордену Александра Невского. Наградной лист гласит:

"...мужественный, умелый воздушный воин. Примерами своей боевой работы воодушевляет личный состав на боевые подвиги. За период его командования эскадрилья произвела 297 боевых вылетов..."



*Командир эскадрильи 22-го
бомбардировочного полка майор
И.Н. Горбунов. 1945 г.*

Целый год эскадрилья Горбунова воевала на бомбардировщиках "Бостон", не имея потерь ни в людях, ни в боевой технике. И только в конце апреля эскадрилья понесла потерю, когда при возвращении с боевого задания восьмёрка наших бомбардировщиков была встречена 20 истребителями противника. Прикрытие эскадрильи к тому времени отошло. В неравном бою были подбиты два "Фокке-Вульфа", но и два наших бомбардировщика загорелись.

Воюя в составе 4-го Украинского фронта, полк выполнил 1040 боевых вылетов и сбросил на фашистов 1350 т авиабомб.

Многие города центральной Европы слышали гул бомбардировщиков 22-го гвардейского Красноярского авиаполка - Будапешт, Дебрецен, Мишкольц, Краков, Катовице, Брно... За 1945 г. полку четыре

раза Верховный Главнокомандующий объявлял благодарность за боевые действия в Польше и Чехословакии. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 июля 1945 г. полк награждён орденом Суворова 3-й степени¹⁹.

25 августа 1944 г. экипаж М.А. Нюхтикова на самолёте А-20К провёл 12 истребителей Як-9ДД из Бельцев на авиабазу Бари (Италия). Этот

уникальный дневной беспосадочный в 1200 км перелёт для помощи Народно-освободительной армии Югославии проходил на высоте 7 тыс. м над оккупированной территорией Румынии, Болгарии и Югославии и длился три часа 30 минут²⁰.

Впечатляющие были действия торпедоносцев А-20, находившихся на вооружении Военно-воздушных сил флотов.

20 августа 1944 г. 60 пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и 20 торпедоносцев А-20G, под прикрытием 24 истребителей “Киттихаук”, “Аэрокобра” и Як-9, совершили несколько налётов на морской порт Констанца. Были уничтожены миноносец, танкер, 2 подводные лодки, 5 торпедных катеров и 27 различных плавсредств, а также взорван склад горючего, разрушены 2 здания и ремонтные мастерские, подавлен огонь 6 зенитных орудий. Были повреждены эсминец, вспомогательный крейсер, 3 подводные лодки, транспорт, плавучий док и ряд других судов. После этой воздушной операции боевые удары противника по нашим портам и базам на Чёрном море прекратились²¹.

В октябре 44-го, когда войска Карельского фронта овладели городом Петсамо, немцы попытались эвакуировать остатки 19-го горнострелкового корпуса морем, направив для этого 26 судов под прикрытием семи истребителей. На рассвете 15 октября немецкий конвой подвергся ряду последовательных ударов советской авиации: два первых — нанесли с пикирования двенадцать Ил-2, третий — десять торпедоносцев А-20. Затем последовал четвёртый, заключительный удар десятью торпедоносцами, которые вёл командир полка гвардии подполковник Б. Сыромятников. Пока прикрывавшие истребители вели бой с “мессершмиттами”, торпедоносцы пробивались к конвою сквозь плотный заградительный огонь. На подходе к цели от попадания снаряда в левый мотор самолёт ведущего загорелся, но Сыромятников продолжал вести машину по боевому курсу. Противник сосредоточил огонь зениток на повреждённом самолёте. Новое попадание, и пламя охватило оба крыла торпедоносца. Сыромятников продолжал вести А-20 на цель, пока не сбросил торпеды.

От попадания торпед транспорт взорвался и затонул, а факелом пылавший А-20 взмыл вверх и, прочертив огненный след, упал в море. За этот воинский подвиг все три члена экипажа торпедоносца были посмертно удостоены звания Героя Советского Союза²².

В конце апреля 1945 г. войска 2-го Белорусского фронта, преследуя отступающие фашистские войска, вышли на рубеж проливов Дивенов и Пеене, южнее и севернее Штеттина. После падения портов противника в Данцигской бухте Свиномюнде стал его основной военно-морской базой снабжения на южном побережье Балтики.

Чтобы сломить сопротивление противника на занятом рубеже, надо было овладеть военно-морской базой и городом Свиномюнде. Для осуществления этой операции было выделено 102 самолёта. Из них в удар-

ные группы входило 20 бомбардировщиков А-20 51-го минно-торпедного авиаполка, в группу боевого обеспечения - 28 штурмовиков Ил-2, в группу прикрытия - 48 истребителей Як-9. 4 мая 1945 г. это соединение нанесло три мощных удара по городу и по стоящим на рейде военным кораблям противника... В результате успешных боевых действий угроза обстрела флангов Красной Армии с моря была устранена²³.

Бомбардировщик Б-25 “Митчелл”

Исходным вариантом самолёта Б-25 был ударный бомбардировщик Норт Американ NA-40, представлявший собой двухмоторный высокоплан с разнесённым оперением и трёхстоечным шасси. Первый полёт он совершил в январе 1939 г. Усовершенствованный его вариант – среднеплан с более широким фюзеляжем и просторной кабиной экипажа, позволявшей поставить два пилотских кресла бок о бок, имел два двигателя Райт-Циклон (двухрядная 18-цилиндровая звезда), мощностью 1700 л.с. каждый. В серийном производстве самолёт получил обозначение Б-25 и назван “Митчелл” в честь некоронованного короля воздуха Вильяма “Билли” Митчелла²⁴.

В дальнейших малосерийных модификациях самолёта Б-25А и Б-25В были установлены самогерметизирующиеся топливные баки, надфюзеляжные и подфюзеляжные турели спаренных пулемётов с механическим приводом.

Летом 1941 г., по заданию Сталина, за океан вылетела группа авиаторов во главе с начальником Лётно-исследовательского института Наркомата авиапрома М.М. Грозовым для ознакомления с 4-моторными бомбардировщиками Б-17, о поставках которых советское правительство вело переговоры с американцами. Однако, после посадки в Сиэтле нашей делегации показали только Б-25, о “летающих крепостях” не было и речи. В дальнейшем, несмотря на все усилия советских дипломатов, бомбардировщики Б-17 так нам и не достались. Ознакомившись с Б-25, Грозов дал ему нелестную оценку: нецелесообразно велик для фронтового бомбардировщика экипаж – шесть человек, недостаточные бронезащита и вооружение...

Именно модификацией Б-25В были пять первых машин, купленных советскими представителями в августе 1941 г. 20 декабря того же года два из них были доставлены на советском пароходе “Декабрист” в Мурманск. После сборки пришлось ждать запасное колесо взамен повреждённого при транспортировке, так что обе машины перелетели на подмосковный аэродром лишь 5 марта 1942 г.

Пока эти самолёты совершали длительное путешествие от берегов Америки в нашу страну, фирма освоила производство самолёта Б-25С, отличавшегося от своего предшественника наличием автопилота и карбюрато-

ров улучшенной конструкции, усиленным вооружением, наличием дополнительных подкрыльных бомбодержателей, а также оригинальной противообледенительной системой. Для разрушения льда вдоль передних кромок крыла, стабилизатора и килей размещались специальные трёхкамерные резиновые полости. При последовательной подаче в них воздуха в результате волнообразного движения лёд на передних кромках крыла и оперения трескался, а затем отрывался набегающим воздушным потоком. На остеклении кабин пилотов и штурмана появились “дворники”, к которым для лучшей работы подавался спирт. Эта же жидкость применялась для борьбы с обледенением кромок лопастей воздушных винтов. Спиртовая противообледенительная система имела бак ёмкостью 100 л.

После Б-25С было выпущено 2290 очень похожих на него самолётов Б-25D. Серийный вариант бомбардировщика Б-25J стали выпускать в 1943 г., он имел усиленное вооружение — 12 пулемётов калибра 12,7 мм.

Как же доставлялись эти бомбардировщики в Советский Союз? Гражданские экипажи компании “Пан Америкэн” от заводов-изготовителей в Канзас-Сити через Бразилию, Атлантический океан, Африку и Ближний Восток доставляли самолёты в Иран на аэродром Басры, где их передавали нашим экипажам. Они через Тегеран вели машины на советскую территорию. Всего до конца года в СССР этим путём прибыло 102 бомбардировщика Б-25, а всего через Иран — 118²⁵.

Первыми Б-25С осваивала сформированная с конца весны 1942 г. 222-я бомбардировочная авиадивизия (БАД).

Самолёт преподносил неприятные сюрпризы. Начнём с того, что его двигатели работали только на бензине Б-100, который до 1944 г. поставлялся водным путём из США в бидонах по 5 галлонов каждый! Можно себе представить, каких трудов стоил их слив в бензозаправщики, особенно зимой.

Б-25 был рассчитан на экипаж из шести человек, а наш экипаж состоял из пяти: функции навигатора и бомбардира выполнял один штурман. Поэтому каждый самолёт до передачи его в полк под-



Бомбардировщик Б-25 “Митчелл”

лежал переоборудованию: рабочее место навигатора за сидениями лётчиков демонтировалось, а его панель с соответствующими приборами переносилась в носовую кабину штурмана. Там же устанавливался отечественный прицел.

Как и многие другие самолёты ленд-лиза, бомбардировщик Б-25 проектировался для относительно мягких климатических условий.

“Первые же заморозки показали, - вспоминает бывший заместитель командира 222-й БАД по ИАС генерал-майор-инженер А.М. Аквилянов, - что этот самолёт не приспособлен для применения в условиях русской зимы. Начались массовые отказы отдельных агрегатов самолёта, приборов, вооружения; вследствие небольшой морозостойкости шлангов появились подтекания гидрожидкости из системы торможения колёс, управления уборкой и выпуском шасси, закрылками, створками бомболоюков. Трещали маслорадиаторы, “капризничали” моторы из-за отказа свечей, трещин в изоляции проводов к ним, барахлили карбюраторы.

Если поступление из США новых самолётов Б-25 было более или менее нормальное, то запчасти, моторы, агрегаты, оборудование всё время были в большом дефиците. Нас американцы держали на голодном пайке. В первое время “узкие места” были особенно чувствительны из-за ряда наших погрешностей в эксплуатации ещё недостаточно освоенной матчасти”²⁶.

Бомбардировщик оказался требовательным к покрытию лётного поля. Если на пробеге переднее колесо попадало в выбоину или плохо утрамбованную после вражеской бомбёжки воронку, оно резко разворачивалось, и носовая стойка ломалась. Самолёт из-за повреждения воздушных винтов и кабины штурмана надолго выходил из строя. Пришлось также на ходу силами инженерно-технического состава дивизии дорабатывать систему управления подогревом карбюраторов.

Чтобы увеличить дальность полёта, наши конструкторы разработали, а московский завод № 156 стал выпускать топливный бак для подвески в бомбоотсеке самолёта, допуская при этом внутреннее размещение четырёх ФАБ-250. Это новшество получило одобрение американских инженеров, и вскоре прибывающие из США Б-25 были укомплектованы такими баками, но усовершенствованными — с датчиками выработки топлива. Инженеры 222-й БАД на этом не успокоились. По их инициативе тот же завод освоил выпуск одноразовых фибровых 220-галлоновых подкрыльевых бензобаков, которые сбрасывались после выработки горючего. Всё это позволило довести продолжительность полёта бомбардировщика до 12 часов.

Работали наши инженеры и над продлением ресурса двигателей, который первоначально равнялся 300 часам, а у более поздних выпусков —

500. Поскольку после истечения этого срока двигатели продолжали работать исправно, то их ресурс продляли ещё на 15 – 25%.

Анализ первых месяцев применения дневного фронтового бомбардировщика Б-25 по тактическим целям показал их малую эффективность. Поэтому с сентября 1942 г. 222-я БАД была передана в авиацию дальнего действия (АДД), где “Митчеллы” могли в полной мере реализовать большой радиус действия, отличное радионавигационное оборудование, мощное оборонительное вооружение и значительную бомбовую нагрузку.

Самолётами Б-25 были укомплектованы, кроме 4-й гвардейской (бывшая 222-я), 15-я гвардейская дивизии, а также несколько других соединений.

“Митчеллы”, в основном в ночное время, осуществляли впечатляющие удары по железнодорожным узлам, аэродромам и скоплениям живой силы противника. Так, например, в ночь на 30 декабря 1942 г. в результате бомбёжки эшелонов в Витебске было уничтожено 24 паровоза и до 500 вагонов. Такие же налёты проводились на железнодорожные узлы в Орше, Брянске, Великих Луках, Бресте и других²⁷.

На Б-25 сражалась эскадрилья, которой командовал дважды Герой Советского Союза А.И. Молодчий. Прославленный ас вспоминал:

“В августе 1943 года наш полк получил первый бомбардировщик американского производства. Мне, как командиру эскадрильи, пришлось осваивать его первым...

Вначале новых самолётов было мало. Да и поступали они по одному-два. Поэтому командование поставило перед нами задачу: переучивание на новую технику производить, не прекращая боевой работы на старых самолётах... Для тех, кто летал на Ил-4, для опытных экипажей практическое освоение нового аппарата особой сложности не представляло.

Говоря о самолётах американского производства, хочу отметить, что Б-25... в США считался уже устаревшим. Американские лётчики имели в своём распоряжении новейшие машины того времени – Б-29, четырёхмоторные тяжёлые воздушные корабли. Эти “летающие крепости” американцы, дело понятное, нам не давали”²⁸.

Самолёты Б-25 применялись также как транспортные, сначала только при перебазировании своих соединений, а позже и для крупномасштабных операций. На них доставлялось (сбрасывалось на парашютах) оружие, медикаменты и продовольствие для Народно-освободительной армии Югославии, для бойцов Словацкого национального восстания.

В США было построено 402 противокорабельных самолёта Б-25G с пушкой калибра 75 мм и шестью пулемётами. Кстати, из серийных самолётов мира этот обладал самым мощным артиллерийским вооружением. Несколько таких машин было доставлено по АЛСИБу, и они применялись на нашем Тихоокеанском флоте.

По свидетельству экипажей, бомбардировщик Б-25 отличался хорошими пилотажными качествами, быстро осваивался лётчиками средней квалификации. Лётчик-испытатель И. Шелест писал:

“Трёхколёсное шасси давало отменный обзор на рулении, безупречную маневренность на земле, делало самолёт Б-25 весьма мобильным при движении по бетону, при выруливании на старт, отруливании с взлётной полосы”²⁹.

В полёте Б-25 имел хорошую устойчивость и управляемость даже при отказе одного двигателя. Известно много случаев благополучного возвращения на свои аэродромы подбитых Б-25 с одним работающим двигателем.

Были у Б-25 и недостатки. В случае необходимости все члены экипаж, находившиеся в носовой части фюзеляжа, могли покинуть самолёт по очереди через один люк. В самом невыгодном положении был штурман, которому приходилось с надетым парашютом ползти по узкому лазу в пилотскую кабину. Для сравнения: на однотипном советском бомбардировщике Ту-4 каждый член экипажа покидал самолёт через свой люк или фонарь³⁰.

После войны Б-25 находились на вооружении ВВС Советского Союза до начала 50-х гг. В первые послевоенные годы несколько машин было передано в гражданскую авиацию, где они использовались как грузо-почтовые.

Транспортный самолёт Дуглас С-47

История этого самолёта такова. В 1932 г. в США построили двухмоторный Дуглас ДС-1, бравший на борт 20 пассажиров. Однако этот самолёт никогда пассажиров не перевозил, а использовался исключительно в рекламных целях. На нём, в частности, был выполнен рекордный перелёт между Атлантическим и Тихоокеанским побережьями США в ночь с 18 на 19 февраля 1934 г., длившийся 13 часов 4 минуты. В том же году поднялся в воздух улучшенный его вариант — ДС-2, он стал победителем в категории грузовых самолётов на авиагонках по маршруту Англия — Австралия.

Возможно, это и побудило авиакомпанию “Американ Эйрлайнз” попросить фирму “Дуглас” разработать увеличенный вариант самолёта ДС-2, чтобы обеспечить спальными местами трансконтинентальные рейсы. Такой 16-местный самолёт совершил первый полёт 17 декабря 1935 г. А вскоре начался выпуск знаменитого Дугласа ДС-3, перевозившего 24 пассажира. Благодаря своей надёжности, он стал доминирующим на американских авиалиниях и популярным во всём мире.

Для использования в военно-транспортном варианте DC-3 доработали: усилили заднюю часть фюзеляжа и пол кабины, смонтировали большую грузовую дверь. Эти самолёты, заказанные в 1940 г. военным ведомством США, получили обозначение C-47.

Это был свободнонесущий моноплан цельнометаллической конструкции, за исключением полотняной обшивки на рулевых поверхностях. Он имел максимальную скорость до 346 км/ч, дальность полёта 2400 км и мог перевозить 25 человек.

В 1944 г. началось производство C-47В с двигателями Pratt-Уитни, имеющими двухскоростной нагнетатель; высотность самолёта увеличилась на 1525 м. С 1935 по 1947 гг. было выпущено более 12 тыс. DC-3 различных модификаций. В годы войны он служил основным воздушным транспортным средством стран антигитлеровской коалиции.

Самолёты C-47 принимали участие в боевых операциях в Сицилии и Бирме. Многие из них под названием “Дакота” были поставлены по ленд-лизу в Великобританию и обеспечивали высадку союзных войск в Нормандии.

Согласно американской статистике, самолёты DC-3 налетали в общей сложности 140 млрд. пасс/км и перевезли не менее 400 млн. пассажиров, не считая военных перевозок. Бытовало мнение лётчиков, что DC-3 можно сломать, но износиться он не может никогда. Управление гражданской авиации США в 1951 г. заявило, что пригодность “Дугласа” для воздушной службы не ограничено никакими сроками.



Самолёты C-47 на Якутском аэродроме

С 1942 г. США поставили в Советский Союз по ленд-лизу около 800 самолётов C-47, из них 710 доставили экипажи 1-й перегонной дивизии по трассе Аляска — Сибирь. Большинство этих машин направлялось для

нужд действующей армии, но несколько десятков их находилось в распоряжении 8-го транспортного авиаполка.

Когда в марте 1946 г. перегоночная дивизия была расформирована, 15 самолётов С-47 передали в 14-й транспортный авиаотряд Якутского управления ГВФ. По мере отработки ресурса американских двигателей Пратт-Уитни на С-47 стали устанавливать отечественные АШ-62ИР. Такой самолёт получил название ТС-62 (транспортный самолёт с 62-м двигателем).

¹ Яковлев А.С. Советские самолёты. — М.: Наука, 1982. — С. 107.

² Эверест Ф.К. Человек, который летал быстрее всех. — М.: Изд-во иностранной литературы, 1960. — С. 41, 48.

³ Косминков К., Павлов Е. Самолёты ленд-лиза: достоинства и недостатки. — Крылья Родины. — 1986. - № 7. — С. 23.

⁴ Шепелев А.Л. В небе и на земле. — М.: Воениздат, 1974. — С. 125.

⁵ Стефановский П.М. Триста неизвестных. — М.: Воениздат, 1973. — С. 241, 242.

⁶ Архив ИО ВМФ, ф. 6, д. 17883, л. 217; д. 1284, л. 25. (Цит. по кн.: Иванов П.Н. Крылья над морем. — М.: Воениздат, 1973. — С. 238 - 241).

⁷ Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз // Вопросы истории. — 1991. - № 9 - 10. — С. 225.

⁸ Косминков К., Павлов Е. Укрощение "Кобры". — Крылья Родины. — 1986. - № 9.

⁹ Минаков В.И. Торпедоносцы атакуют: Записки морского лётчика. — Л.: Лениздат, 1988. — С. 255.

¹⁰ Самолётостроение в СССР. 1917 — 1945 гг., книга 2. — М.: Издательский отдел ЦАГИ, 1994. — С. 250 — 251.

¹¹ Джексон Р. Красные соколы. В кн.: От "Барбароссы" до "Терминала". — М.: Политиздат, 1988. — С. 153.

¹² И. Лебедев, генерал-майор авиации. Как "вылечили" "Кингкобру" в фирме "Белл" в Соединённых Штатах. — Правда. — 1995. — 8 февраля.

¹³ Истребитель Р-63 "Кингкобра". — Техника — молодёжи. - № 5. — 1996. — С. 16 — 18.

¹⁴ Лобов Г. В небе Северной Кореи. — Авиация и космонавтика. - № 2. — 1991. — С. 33.

¹⁵ Джексон Р. "Красные соколы". В кн.: От "Барбароссы" до "Терминала". — М.: Политиздат, 1988. — С. 153.

¹⁶ Полная энциклопедия мировой авиации. — Самара: Корпорация "Фёдоров", 1997. — С. 348.

¹⁷ Полная энциклопедия мировой авиации. — Самара: Корпорация "Фёдоров", 1997. — С. 348,349.

¹⁸ Горбунова Л.И. Победу ковали в тылу // Красноярский пилот. - 1998. - 6 мая.

¹⁹ Григорьев А.А. В бой идут сибиряки (Боевой путь 22-го гвардейского Красноярского бомбардировочного ордена Суворова авиационного полка); Кутаков Е. Сын своей Родины // Небо без границ. Очерки, воспоминания. — Красноярск: КОА "Русская энциклопедия", 1995. — С. 21 - 23, 58.

²⁰ Яковлев А.С. Советские самолёты. — М.: Наука, 1982. — С. 366.

²¹ Иванов П.Н. Крылья над морем. — М.: Воениздат, 1973. — С. 211,212.

²² Джексон Р. Война в воздухе. 1942 — 1945. В кн.: От "Барбароссы" до "Терминала". — М.: Политиздат, 1988. — С. 388, 389.

²³ Иванов П.Н. Крылья над морем. — М.: Воениздат, 1973. — С. 156,157.

²⁴ Полная энциклопедия мировой авиации. — Самара: корпорация "Фёдоров", 1997. — С. 696.

²⁵ Котельников В. Норт Америкэн В-25 "Митчелл". — Мир авиации. — 1993. - № 3. — С. 26.

²⁶ Аквилянов А. "Митчелл" в СССР. — Мир авиации. — 1994. - № 1. — С. 34 — 36.

²⁷ Котельников В. Норт Америкэн В-25 "Митчелл". — Мир авиации. — 1993. - № 3. - С. 27.

²⁸ Молодчий А.И. Самолёт уходит в ночь. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1986. — С. 216, 217.

²⁹ Цит. по статье: Котельников В. Норт Америкэн В-25 "Митчелл". — Мир авиации. — 1993. - № 4. — С. 20.

³⁰ Котельников В. Норт Америкэн В-25 "Митчелл". — Мир авиации. — 1993. - № 4. - С. 26.

Глава XII

ОНИ НЕ ПРОПАЛИ БЕЗ ВЕСТИ

Долгие десятилетия замалчивания перегоночной трассы были нарушены лишь в 70-х гг., когда были обнаружены места гибели лётчиков-перегонщиков, считавшихся без вести пропавшими.

Они не пропали без вести. В один из летних дней 1972 г. вертолёт Ми-4, ведомый В.С. Хомчишкиным и В.А. Карповым, возвращался из геологической партии на базу, в Зырянку. Под винтокрылой машиной простиралось хитросплетение хребтов и распадков Верхоянских гор. И тут один из членов экипажа заметил, как что-то блеснуло на седловине сопки.

Когда вертолёт, описав несколько кругов над этим местом, приземлился, экипаж увидел груды искореженного металла — последствия некогда случившейся здесь авиационной катастрофы.

После непродолжительных поисков второй пилот Климов нашёл орден Красной Звезды № 11463¹. Через Якутский облвоенкомат установили, что этим орденом в 1940 г. был награждён штурман 13-го скоростного бомбардировочного полка лейтенант Александр Артёмович Михайлюк.

В то время, когда начались эти поиски, о работе перегоночной трассы Аляска — Сибирь знали немногие и немного, сведения были отрывочные, а поэтому поиски не могли вестись целенаправленно. Только в результате восьмимесячной переписки удалось получить из Министерства обороны СССР справку, утверждающую, что найдено место катастрофы бомбардировщика А-20G № 253721. Этот самолёт 6 июня 1943 г. вылетел из Сеймчана для разведки погоды и пропал без вести. Вместе с Михайлюком погибли лётчик И.Л. Гродзенский и стрелок-радист И.Р. Суранов.

Чтобы найти родственников погибших, рассылались запросы в республики Средней Азии, города Украины, Белоруссии, Центральной России. В ответ чаще всего приходило краткое «Адресат не проживает», но, как говорится, кто ищет, тот всегда найдёт. Было установлено местожительство родственников Михайлюка и Суранова.

А из аэропорта Усть-Нера откликнулся В.В. Грузных. Накануне войны вместе с Сурановым он учился в Иркутске на курсах радистов, потом работал связистом на перегоночной трассе. В тот роковой день 6 июня 1943 г. Василий Васильевич дежурил на радиостанции в аэропорту и

около 11 часов принял с борта бомбардировщика А-20 сообщение: “Летим на высоте 12 тысяч футов. Сплошная облачность. Идёт мокрый снег”. Это была последняя весточка с самолёта.

В сентябре 1973 г., накануне похорон погибших, в Зырянку прилетели их родственники. Некоторые из них вместе с членами комиссии побывали на месте катастрофы, где установили мемориальную доску.



Надгробная плита на могиле экипажа И.Л. Гроздненского

На церемонию похорон собрались сотни жителей Зырянки. Погибшие нашли вечный покой на поселковом кладбище. Над их могилой возвышается памятник с памятной беломраморной плитой.

Находки на Сартанге. Геолог Э. Климов, работая в 1972 г. в Верхоянье, нашёл в верхнем течении реки Сартанг небольшую деталь, судя по всему самолётную, с надписью на английском языке. А в следующем году коллега Климова, В.Д. Стариков, обнаружил там же, в конусе выноса небольшого ручейка, уже несколько довольно больших фрагментов самолёта: части плоскостей и трубопровода, болты. Выше по склону, почти на водоразделе, был виден фюзеляж, но подняться к нему помешал окутавший горы туман.

Геолог, привыкший всё увиденное и найденное фиксировать в полевой книжке, скопировал надпись на одной из деталей самолёта: ASSEM 596,5092638500, 2057435-2, а по краям крестовины на торце шестигра-

ной головки болта – буквы N, S, M, I². О находке отправили радиограмму главному геологу экспедиции. Однако, кроме краткого сообщения о находке геологов в газете “Социалистическая Якутия”, никаких действий не предпринималось.

Но, оказывается, не одни геологи знали о месте этой авиакатастрофы. Охотник-эвен Прокопий Слепцов, преследуя горного барана, забрался в верховья Сартанга. Присел отдохнуть на валун, а он оказался мягким – резиновым колесом. О своей странной находке охотник рассказал внуку Данилу и местность обрисовал.

Прошли годы. Данил Неустроев отслужил положенный срок в ВВС на Дальнем Востоке, вернулся в родные края и стал работать оленеводом в совхозе “Томпонский”. В сентябре 1980-го маршрут его стада пролегал вблизи мест, указанных дедом. Упустить такой случай Данил не мог и с двоюродным братом Степаном Харлампьевым он отправился на поиски. По приметам пастухи вышли на ручей Хичигир. Здесь они сначала увидели часть самолётного крыла, а примерно в 10 м от него выше по склону – истлевший парашют, лётную куртку и останки человека. Ещё были найдены полуистлевшие партийный билет, удостоверение личности и некоторые другие документы погибшего. Всё это молодые люди тщательно упаковали и, по прибытии со стадом в Тополиное, сообщили о своей находке в Томпонский районный военкомат³.



Памятник на могиле экипажа В.Г. Лесных

Дальнейшая поисковая работа проходила под патронажем командования Забайкальского военного округа. Для поисков останков экипажа, документов и оружия на место катастрофы не раз вылетала на вертолёте Ми-8 группа опытных таёжников во главе с военкомом Томпонского района майором Ю. Гагариным¹. Было установлено, что найденные документы принадлежали Сергею Акимовичу Сивельгину, что это место катастрофы самолёта А-20, в которой, кроме штурмана Сивельгина, погибли лётчик В.Г. Лесных и авиатехник Г.Г. Ведмицкий. Удалось найти родственников двух членов экипажа. Накануне 9 мая 1983 г. в Тополиное прилетели Галина Евгеньевна Лесных — жена пилота Лесных — с сыном Евгением Владимировичем и Тамара Георгиевна Ведмицкая — сестра техника Ведмицкого — с его сыном Сергеем.

В День Победы на центральной усадьбе совхоза “Томпонский” в посёлке Тополиный со всеми воинскими почестями состоялись похороны останков погибшего экипажа и установлен памятник.

Казалось бы, на этом печальная история о катастрофе в истоках Сартанга могла быть законченной. Нет. Э. Климов в упомянутой выше статье пишет:

“...в 1991 г. молодой геолог Светлана Зорина на маршруте в верховьях Сартанга обнаружила в истоках ручья полузаваленные обломками пород части обшивки самолёта, два колеса и ещё какие-то металлические части. Уже осенью этого (1992-го — И.Н.) года выше того места, вблизи гребня хребта, на высоте около 1800 м над уровнем моря геолог А.И. Аверченко увидел буквально само место, где разбился незнакомый самолёт. Здесь лежали разбросанные друг от друга метров на 70 два сломанных сиденья, невдалеке от них — кусочки черепов. У одного из кресел — нательная рубашка серого цвета, пилотка, а в ней — части предплечевой кости, позвонков. Здесь же в радиусе около 100 метров находились разбитые при падении пушка, пулемёт. Вокруг среди камней много патронов для обычного и крупнокалиберного пулемётов и снарядов для пушки, обломки двигателя (цилиндры с поршнем), фары, куски фюзеляжа, приборной доски, бронеплиты. На патронах выбит год выпуска — 1942. Более крупные детали, которые на крутом склоне не могли удержаться, по-видимому, находятся ниже по склону, в распадке, где часть из них видела С. Зорина. На многих обломках сохранились таблички на английском языке”.

Сопоставляя данные о местах находок в 1991-92 гг. и 19 годами ранее, Климов высказывает предположение, что обнаружены места падения разных самолётов, так как они находятся друг от друга на расстоянии примерно 2,5 км.

Более десяти лет школьники из Хандыги, объединённые И.И. Игошиным в клуб “Лидер”, изучают всё, что связано с катастрофами на АЛ-СИБе. Не один год этим же занимается инженер-связист из Якутска

В.А. Богомолов. Вместе со своими юными помощниками из Якутского городского клуба "Поиск" он побывал в нескольких труднодоступных местах Якутии, где обнаружены следы былых трагедий. Побывали они и на Сартанге. Шаг за шагом молодые следопыты из клубов "Лидер" и "Поиск" приближаются к раскрытию тайн, которые хранят горы северо-востока Якутии. Уверен, их настойчивый поиск увенчается успехом.



Экспедиция клуба "Поиск" на Сартанге на месте катастрофы самолёта ленд-лиза

Капитан Ковалёв и его "Аэрокобра". В конце августа 1945 г. в Охотское поселковое отделение милиции от охотника Н.К. Иванова поступило заявление, что в 100 км от посёлка Охотский Перевоз в долине реки Мутулы им обнаружены остатки разбитого при аварии самолёта.

Выехавшие к месту происшествия оперуполномоченный Инешин, начальник гидрометеостанции Иевенко и охотник Иванов определили координаты происшествия: долгота $136^{\circ} 40'$, широта $61^{\circ} 42'$. Рядом с сильно повреждённым самолётом Р-39 "Аэрокобра" № 24962 они нашли растерзанного дикими зверями лётчика. Было определено, что в момент происшествия лётчик остался жив и некоторое время жил около разбитого самолёта. Рядом нашли остатки одежды и гимнастёрочную петлицу с эмблемой ВВС Красной Армии и одним прямоугольником.

С места происшествия было вывезено в Охотское поселковое отделение милиции четыре пулемёта и около четырехсот патронов к ним. Пушку и два крупнокалиберных пулемёта спрятали около самолёта "в удобном месте", так как вывезти их на верховых лошадях было невозможно. Документов, личных вещей и личного оружия пилота, несмотря на тщательные поиски, найдено не было...

И немудрено, на месте происшествия до них уже побывали люди. В докладной записке начальника Аллах-Юньского райотдела НКВД Якутской АССР от 19 октября 1945 г. читаем, что 30 марта того же года он получил донесение о том, что работники треста "Джугджурзолото" П.И. Дмитриев и П.И. Копышев, будучи в районе реки Мутула в конце июля 1944 г., случайно обнаружили разбившийся самолёт... Они определили, что самолёт вооружён и около него разбросаны патроны. Были найдены человеческие кости, личное оружие пилота — пистолет ТТ, петлица с эмблемой авиации и знаком различия, парашют и консервы.

Документы из Охотска и Аллах-Юня были подшиты в дело и сданы в архив. В те годы не принято было ворошить подобные происшествия. Что значила гибель одного человека, если, вспомним, десятки тысяч защитников Отечества, погибших на фронтах Отечественной войны, не были захоронены. Только в 80-е гг. поисками их останков занялись группы молодых энтузиастов.

Так было и в нашем случае.

В середине 80-х ребята из Якутского городского клуба туристов “Лена” во время похода в Усть-Майский район слышали от местных охотников, что, по рассказам стариков, где-то в районе реки Белая — притока Алдана — в годы войны упал самолёт. Молодые люди решили найти место авиакатастрофы, стали готовиться, собирать по крупицам разрозненные сведения о происшествии.

Ранней весной 1987 г. молодые сотрудники якутской милиции — члены туристической секции “Орион” — предприняли лыжный поход в предполагаемый район падения самолёта. Из-за снежного покрова ничего не нашли, зато от сведущих людей уточнили направление поиска.

Быстро пролетели месяцы подготовки к летнему походу. К исходному пункту маршрута добирались на самолёте, вертолёте, автобусе и, наконец, на грузовике к самой Белой. Здесь пересели на свой транспорт — надувной плот. Места, по которым сплавливались туристы, были необходимые, только редкие старые зимовья напоминали о людях.

“На четвёртый день добрались до устья Мутулы — притока реки Белая, — рассказывал начальник группы Сергей Катков. — Проплыв ещё километров пятнадцать, разбили лагерь и стали прочёсывать местность. Около 60 километров исходили пешком, преодолевая топкие мари, труднопроходимые буреломы и скалистые участки.

Несмотря на все трудности, ребята не отступили. Никто не высказывал мысли прекратить поиск, хотя и были моменты, когда, казалось, исчерпаны все возможности. Действовали, разбившись сначала на три звена, потом — на два. И вот 15 июля, направившись по оленьей тропе, вдруг увидели небольшой столбик с прорезью для поперечной доски. Заметили и последнюю, она выпала и полусгнила. “Ясно — могильный крест”. Тут же небольшой, осевший в вечную мерзлоту, холмик. “Захоронение. Но кто же здесь покоится?”, — подумали ребята и стали изучать окружающую местность. Примерно в полутора километрах от могилы заметили что-то белое. “Может быть, остаток наледи?”. Подошли поближе и увидели цель своего поиска”⁵.

По возвращении в Якутск туристы обратились через Якутский областной военкомат в Центральный архив Министерства гражданской авиации и вскоре получили ответ.

Так было найдено место гибели капитана В.И. Ковалёва, числящегося с 24 марта 1943 г. пропавшим без вести.

Находкой туристов из “Ориона” заинтересовались Сибирский военный округ и американская фирма “Боинг”, пожелавшие установить “Аэрокобру” в своих музеях. Самолёт вывезли в Новосибирск, и он стал экспонатом музея прославленного аса А.И. Покрышкина.

Тайна сибирской тайги. В 1982 г. работник одного из Красноярских военных заводов В.К. Пашун, прослышав, что в глухой тайге в 26 км от деревни Усть-Кан Сухобузимского района её жители обнаружили разбитый военный самолёт и останки лётчика, организовал к месту катастрофы экспедицию. До места происшествия добирались сначала на мотоциклах, а потом несколько часов пешком.

На месте некогда разыгравшейся трагедии Владимир Кузьмич и его спутники увидели разбросанные в диаметре 17 м покореженные и изъеденные временем куски самолёта: согнутый воздушный винт, пилотское кресло, обгоревший двигатель, раздавленный подвесной бак, фрагменты фюзеляжа..., но ничего, по чему можно было бы определить, кто и когда погиб здесь.

Три года велась переписка с архивами Министерств обороны и гражданской авиации. К поискам подключились Красноярский военкомат, прокуратура, горкомы партии и комсомола. Трудность поиска заключалась в том, что многие документы были засекречены, приходилось посылать запросы в “компетентные органы”, добиваться доступа к архивным документам. Постепенно от запроса к запросу картина стала проясняться.

Удалось узнать, что на участке трассы Киренск – Красноярск без вести пропавшими числилось трое: старший лейтенант И.И. Заломин, майор Г.П. Чуйко и лейтенант В.С. Мошкей. Кто из них погиб в той катастрофе?

Пошли новые запросы, поиски. В сентябре 1985 г. к месту катастрофы была организована ещё одна экспедиция, в которую входили люди, разбирающиеся в



В.С. Мошкей

авиационной технике, а также криминалисты. Им удалось обнаружить бортовой номер самолёта — 42174, определить тип машины — “Аэрокобра”, а по собранным останкам судмедэкспертиза подтвердила, что 29 марта 1944 г. в устье реки Кан погиб лётчик 5-го перегонного полка Василий Семёнович Мошкой⁶.

Красноярским поисковикам удалось найти родственников Мошкой — двух сестёр и брата, сослуживцев. От них узнали, что Василий Мошкой уроженец города Витебска, что он закончил Читинскую школу лётчиков, с первых дней войны принимал участие в боевых действиях, был тяжело ранен в область позвоночника. По этой причине Василий Мошкой после выхода из госпиталя носил корсет, фрагменты которого были найдены на месте катастрофы. После излечения лётчик попал не на фронт, а в формируемую в Иваново перегонную дивизию...

Решением городского совета Красноярска-26 останки лётчика-истребителя Василия Семёновича Мошкой были торжественно захоронены 10 сентября 1986 г. на главной аллее городского кладбища. После похорон горком комсомола принял решение шефствовать над могилой лётчика. Понятно, когда “канул в Лету” комсомол, утратило силу и его решение. Забылось и широко афишируемое в 1986 г. обещание местных властей установить на месте гибели лётчика памятную доску на скале⁷. Но фрагменты погибшей “Аэрокобры”, фотографии, документы и переписка по этому происшествию хранятся в военном зале музея Красноярска-26.

В списке потерь 1-й Краснознамённой перегонной авиадивизии ГВФ ещё есть числящиеся пропавшими без вести. А значит, есть поле деятельности для молодёжных поисковых отрядов.

¹ Бубякин Д. Эхо грозных лет // Социалистическая Якутия. — 1973. - 16, 23 октября.

² Климов Э. Свидетель гибели - Сартанг // Якутия. — 1992, 4 ноября.

³ Бородин О. Салют над Тополиным // Воздушный транспорт. — 1983. - № 116.

⁴ Клёва А. Полёт сквозь годы // Неделя. — 1984, 11 июля.

⁵ Семёнов Ю. Кто он, лётчик-истребитель? // Социалистическая Якутия. — 1987. — 16 августа.

⁶ Кичкайло Н. Война прошла рядом с нами // Город и горожане (Красноярск). — 1997. — 3 октября.

⁷ Алтунина Н. “Пропавший” лётчик // Город и горожане. — 1999. — 24 июня.

Глава XIII

ПОМНИМ ТЕ ДАЛЁКИЕ ГОДЫ

Долгие послевоенные годы советские и американские ветераны перегоночной трассы Аляска - Сибирь была изолированы друг от друга.

Только в июне 1980 г. посол США в Советском Союзе Томас Уотсон в письме И.П. Мазуруку первым высказал идею о перелёте по трассе Аляска - Сибирь. Он намеревался посвятить эту акцию делу улучшения взаимопонимания между советским и американским народами. Но политическая "погода" была тогда нелётной даже для отличных лётчиков и дипломатов. А Уотсон принадлежал именно к их числу: всего лишь семь лет назад он в одиночку, без второго пилота перелетел через Атлантику.

Свой замысел 73-летний Т. Уотсон - бывший дипломат и почётный президент корпорации "Интернешнл бизнес машинз", смог осуществить только летом 1987 г., посвятив перелёт 45-летию открытия воздушной трассы Аляска - Сибирь. Перед вылетом Уотсон выразил уверенность, что его полёт по сибирскому маршруту "напомнит всем нам, как русским, так и американцам, о нашем прежнем сотрудничестве против общего врага. Угроза, которая возникает для обеих наших стран в случае ядерной войны, развязанной преднамеренно или случайно, намного больше, чем угроза гитлеровского вторжения".

Уотсон перелетел на собственном самолёте "Икар" из США в Москву со стороны Атлантики и был встречен Мазуруком на аэродроме Шереметьево-2. Им было что вспомнить. Вспомнился, конечно, и тот случай с "Либерейтором" в Якутске. Именно тогда, в ноябре 1942-го, они познакомились.

Уотсон пригласил Мазурука пролететь вместе по АЛСИБу, разделить с ним радость встреч с ветеранами трассы, местами, где столько пережито. Но возраст не позволил Илье Павловичу совершить такое путешествие¹.

В Москве Уотсон подписал меморандум о развитии сотрудничества Браунского университета, где он организовал Центр по изучению внешней политики, с Институтом космических исследований и Институтом США и Канады Академии наук СССР. Согласно этому документу, учёные двух стран должны были проводить совместные работы по определению параметров взаимной безопасности между СССР и США. Уотсон был принят Председателем Президиума Верховного Совета СССР А.А.



Ветераны АЛСИБа у американского посольства в Москве. Слева направо: А.А. Липилин, Б.С. Бродкин, М.Г. Мачин, Е.А. Макарова, Б.С. Осипов, П.П. Гамов, В.М. Перов, Г.В. Сорокин, Д.С. Шерль, И.И. Моисеев и М.А. Тимлов. Лето 1987 г.

Громыко. Они обменялись своими соображениями о возможностях налаживания более плодотворного сотрудничества между нашими народами. Кроме встреч с официальными лицами, Уотсон устроил в американском посольстве тёплый приём для “простых лётчиков”, перегонявших самолёты ленд-лиза.

Из Москвы Т. Уотсон, побывав в Сыктывкаре, Новосибирске и Иркутске, прибыл в Якутск. После представления руководителям Якутии, встречавшим его в порту, Уотсон сказал, что ему хорошо известны здешние морозы, и рассказал о случае с “Либерейтором” зимой 1942 г., когда его экипажу пришлось задержаться в этом городе почти на две недели.

Вместе с Уотсоном были его 16-летний внук Томас Уильям, директор Центра международных исследований университета Брауна (штат Род-Айленд) М. Гаррисон, корреспондент журнала “Тайм” С. Толботт и второй пилот самолёта Р. Филпотт. В день приезда гостей из США приняли руководители республики. Председатель Совета Министров ЯАССР С.Н. Маркин и секретарь обкома КПСС А.А. Попов рассказали им об экономическом и культурном развитии республики, ответили на многочисленные вопросы.

На следующий день Т. Уотсон и другие члены американской делегации после посещения Якутского филиала Сибирского отделения АН СССР и краеведческого музея побывали в селе Хатассы, где познакомились с производством овощей и животноводческой продукции в местном совхозе, беседовали с крестьянами. А по возвращении из Хатасс гости совершили увлекательную прогулку по Лене на теплоходе “Москва”.

Вечером в Якутском управлении гражданской авиации состоялась встреча Т. Уотсона с ветеранами северного неба, с теми, кто принимал непосредственное участие в перегонке и обслуживании самолётов ленд-лиза. Среди них были заслуженные пилоты СССР Н.М. Сладков и Ю.П. Яковлев, бывшие стрелки-радисты И.З. Воробьёв и Ю.И. Спиридонов, авиамеханик Н.М. Романченко и другие ветераны. По ходу встречи Т. Уотсон выразил надежду, что его поездка, хотя и неофициаль-



*Аэропорт Якутск, июль 1987 г. Слева направо:
Ю.П. Яковлев, Ю.И. Спиридонов, Т. Уотсон и Н.М. Сладков*

ная, послужит в какой-то мере большему взаимопониманию между народами двух великих держав. А Сладков сказал корреспонденту газеты:

“Мне пришлось перегонять около 40 американских самолётов. Летал на них до Москвы, а нередко и прямо на фронтовые аэродромы, под Псков и Смоленск. Два раза пришлось побывать в Фэрбенксе. Там познакомился с американскими лётчиками, парни чистосердечно интересовались положением на фронтах, выражали нам сочувствие и желали победы над фашизмом. Думаю, они тоже вместе с нами радовались этой победе. И вот так же бы вместе сейчас нам настойчиво бороться за мир, чтобы стали возможны такие визиты доброй воли, как этот, совершаемый ветераном второй мировой войны Т. Уотсоном. Он прибыл с внуком, не познавшим грозного лихолетья, и пусть этот молодой парень, как и наши дети, никогда не узнает, что такое война”².

Перед отлётом через Анадырь на родину Уотсон высказал пожелание, чтобы полувековой юбилей открытия трассы Аляска - Сибирь советские и американские ветераны ленд-лиза отметили вместе.

В развитие этой идеи руководители Магаданского производственного объединения “Северовостокзолото” предложили совершить мемориальный рейс по трассе Аляска - Сибирь. В ноябре 1989 г. через газеты “Красная звезда”, магаданский “Вестник” и “Суворовский натиск” они обратились к ветеранам перегонной трассы:

“В будущем году американская фирма “Беренг стрейтс нейтив корпорейшн”, находящаяся на Аляске и поддерживающая деловые связи с нашим объединением “Северовостокзолото”, решила организовать и провести встречу ветеранов - советских и американских военнослужащих, осуществлявших в годы Великой Отечественной войны перегон самолётов и доставку военной техники морем из США в СССР. В связи с этим объединение “Северовостокзолото” Главалмаззолота при Совете Министров СССР просит всех бывших военнослужащих СССР, участвовавших в перегоне самолётов через Чукотку, а также в перевозке техники с Аляски в СССР морем, откликнуться и сообщить своё воинское звание, должность, номер войсковой части, в которой служили в те годы, кратко описать своё участие в этих операциях”³.

В редакции газет со всех концов страны пришло много писем, содержащих воспоминания тех, кто напряжённо работал, доставляя на фронт боевую технику. Вспоминали ветераны и своих сослуживцев, не доживших до Победы.

Одним из первых откликнулся на обращение Советский комитет ветеранов войны. В январе 1990 г. он организовал секцию “Аляска - Сибирь”, которая объединила ветеранов - участников советской военной миссии по

приёму самолётов ленд-лиза на Аляске и лётно-технический состав 1-й перегоночной авиадивизии. Секция установила связь с американскими ветеранами, участвовавшими в доставке самолётов ленд-лиза на Аляску.

В это же время в Восточно-Сибирском управлении гражданской авиации приступили к организации мемориального авиарейса "Сибирь - Аляска", посвящённого 45-летию Победы и окончания второй мировой войны. В январе 1990 г. в Советском комитете ветеранов войны состоялась организационная встреча. В ней приняли участие заместитель председателя международной комиссии Комитета генерал-лейтенант в отставке В.С. Орлов, бывший начальник советской военной миссии по приёму самолётов на Аляске генерал-лейтенант в отставке М.Г. Мачин, председатель секции "Аляска - Сибирь" полковник в отставке Е.Г. Радоминов, генеральный директор объединения "Северовостокзолото" В.Н. Брайко, с американской стороны - вице-президент "Беринг стрейтс нейтив корпорейшн" Г. Иванов, а также представители других фирм Д. Фонделл, У. Багатрам, Р. Шердаун и другие. Были определены обязанности каждой организации-спонсора.

В феврале Советский комитет ветеранов войны обратился в свои региональные советы, исполкомы Советов народных депутатов, управления гражданской авиации тех территорий, которые были включены в маршрут перелёта, с просьбой в период выполнения мемориального полёта оказывать его участникам содействие и поддержку в подготовке и



Иркутск, май 1990 г. Слева направо: А.А. Литилин, И.И. Моисеев, В.М. Перов, Ф. Желваков, Ф. Островенко, Чуланов и В.М. Елсуков

проведении этого мероприятия⁴. Была сформирована делегация для полёта на Аляску, в которую вошли москвичи, красноярцы, иркутяне, якутяне и магаданцы: Г.С. Бенкунский, П.П. Гамов, В.М. Елсуков, Ф.А. Жевлаков, Н.А. Крюков, А.А. Липилин, Е.А. Макарова, И.И. Моисеев, Д.Ф. Островенко, Н.Г. Перевалов, В.М. Перов, П.Ф. Скобун, Г.И. Сорочкин, Ю.И. Спиридонов, В.И. Суворов и другие.

На волне подготовки поездки ветеранов АЛСИБа на Аляску, а также публикаций в печати о ленд-лизе, в ноябре 1989 г. в Фэрбенкс, для установления побратимских связей, вылетела официальная делегация Якутского горисполкома во главе с его председателем П.П. Бородиным. Был заключен договор сотрудничества между городами-побратимами Фэрбенксом и Якутском. Этим документом предусматривалось изучение возможностей организации прямых воздушных сообщений между Фэрбенксом и Якутском, обмен литературной, научной информацией между библиотекой Аляскинского университета и Якутской республиканской библиотекой, возможность создания совместных предприятий, обмен культурными и спортивными делегациями, стажировка студентов, специалистов⁵.

Как и было запланировано, в конце мая 1990 г. из Иркутска вылетел Ан-24 с делегацией советских ветеранов АЛСИБа на борту и взял курс на Киренск⁶.



Якутск, май 1990 г. Возложение цветов к могиле экипажа А. Бороненко

В Киренске, Якутске и Сеймчане ветераны АЛСИБа возложили цветы на могилы своих однополчан и к обелискам, установленным в честь лётчиков, погибших в годы войны, в местных музеях знакомились с историей регионов. Каждый день у делегации проходил в таком напряжённом ритме, что один из ветеранов - Д.С. Шерль, не выдержав нагрузки, вынужден был прервать полёт и из Якутска возвратиться в Москву.

Ветераны трассы всё удивлялись, как сильно изменились города, посёлки и аэропорты бывшей перегоночной трассы. Якутск превратился в воздушную гавань, принимающую самые современные самолёты - в любую погоду, днём и ночью, некогда почти сплошь деревянный город преобразился: поднялись микрорайоны благоустроенных жилых домов, многочисленные производственные и общественные здания. А как изменились условия полёта и связи! Если в те годы требо-



*М.Ф. Мишин (слева) и С.Б. Пиецкий.
В актовом зале учебно-тренировочного центра
Якутского управления ГА. 26 мая 1990 г.*

валось несколько дней, чтобы добраться из Якутска до Москвы, то теперь на это уходит около семи часов полёта, причём без промежуточных посадок.

В Магадане в культурно-спортивном комплексе "Металлист" глава секции "Аляска - Сибирь" Е.Г. Радоминов представлял собравшимся членов делегации. Для магаданцев это были не просто имена ветеранов, бороздивших в годы войны просторы Аляски, Чукотки, Колымы и Якутии, а ожившая история. Многие за давностью стёрлось в памяти ветеранов, но что-то и осталось. Липилин рассказал о вынужденной посадке в районе Сеймчана, причём случилось это зимой, когда трещали 50-градусные морозы. В. И. Суворов - тот самый лётчик, которому командир 1-го авиаполка Н.С. Васин доверил перегонку истребителя, построенного на средства американских школьников. Но как ни старался Владимир Иванович вспомнить, при каких обстоятельствах это происходило, не мог... Прошло столько времени... "Помнится, был какой-то знак на двери истребителя...", - смущённо говорил ветеран⁷.

Последним аэропортом на родной земле была бухта Провидения - одно из красивейших мест Чукотки. И здесь ветераны не переставали удивляться происшедшим изменениям. Невзрачное в годы войны поселение превратилось в один из наиболее благоустроенных посёлков восточной Чукотки, в котором проживало свыше 5 тыс. человек, работал морской порт - ворота в

Арктику. После таможенного досмотра самолёт Ан-24 взлетает, покидая последний кусочек родной земли, и берёт курс на Аляску.

В Номе, на лётном поле прямо у самолёта, гостей встречала масса народа. Первые рукопожатия, объятия и прочие проявления симпатии и дружелюбия, вручение сувениров, памятных подарков и бесконечные объяснения в любезностях на английском и русском, а так как существовал языковой барьер, то, в основном, на языке мимики и жестов.

Три дня, проведенные в Номе, были полностью загружены. Советские ветераны приняли участие в параде в честь Дня поминовения (день памяти павших в гражданской войне в США в 1861 - 1865 гг. и других войнах).

Член нашей делегации Г.С. Бенкунский рассказывал:

“Участвуем в ознакомительных поездках по Ному и его окрестностям, побывали на месте прежнего аэродрома, который был перенесен в более удобную по рельефу местность, на золотодобывающих драгах и в местах старательской промывки золота.

Встречи проходили в клубах, кафе или ресторанах. В непринуждённой обстановке выступали местные представители и члены нашей делегации, устраивались лотереи, где разыгрывались скромные сувениры, алкогольные напитки, хотя их было в изобилии на столах.

Надолго останется в памяти доброе, чуткое, дружественное отношение жителей Номы, включая и коренное население - индейцев, эскимосов, к нам, представителям Советской России и ветеранам победоносной войны с фашизмом. Это мы видели и чувствовали во всём, ни один человек не проходил мимо нас, ни одна машина не проезжала мимо, чтобы не поприветствовать и не проявить к нам знаков уважения, внимания и дружбы”⁸.

Для российских и американских ветеранов АЛСИБа это была первая послевоенная встреча, и она была посвящена 45-летию окончания второй мировой войны. Сопровождал нашу делегацию представитель организации Ветеранов иностранных войн в Номе Д. Мак-Лафлин - бывший воздушный стрелок американских ВВС. Он лично разослал своим бывшим однополчанам около тысячи писем с приглашением прибыть на встречу с советскими ветеранами. Прибыл и Э. Дервински - министр из кабинета президента США и Ф. Мурковски - сенатор от штата Аляска. Этим американское правительство подчеркнуло, что подобным контактам оно придаёт большое значение. Сенатор высказал в своём выступлении, чтобы Берингов пролив стал мостом дружбы, по обе стороны которого неплохо было бы разбить парк и назвать его Парком дружбы⁹.

“Советские люди и американцы всегда были в хороших отношениях друг к другу”, - заявил при встрече Д. Мак-Лафлин. Примерно такую же мысль высказал и наш ветеран В.И. Суворов:

“Я никогда не верил в холодную войну между людьми - настоящими людьми. Помня, как к нам относились американцы в 1942 - 1945 гг., я не мог поверить, чтобы они могли со временем изменить своё отношение. Виной этому наши правительства, а не народы. Мы всегда оставались друзьями”¹⁰.

В Фэрбенксе наши ветераны провели два дня. Они осмотрели все достопримечательные места, побывали на старом аэродроме, где в годы войны находилась наша приёмочная комиссия и стоял 1-й перегоночный полк, а теперь расположен военный гарнизон. База, конечно, разрослась и изменила свой облик, но сохранились старые ангары, в которых готовились к вылету “Аэрокобры” и “Кингкобры”.

Наши ветераны жили в американских семьях, окружённые дружеским вниманием. Джим и Джеки Стэр приняли под крышу своего дома бывшего лётчика 1-го ПАП А.П. Крисанова. Джим Стэр, хорошо помнивший разгар холодной войны, сказал, что он не мог и представить себе в то время, что гостем в его доме будет советский человек.

“Однако я думаю, - продолжал Стэр, - что если бы мы тогда имели возможность принимать русских в своих домах и встречаться с ними лицом к лицу, то тогда, возможно, эта проблема холодной войны и не возникла бы”.

Жители Фэрбенкса чтят память первооткрывателей Аляски. В Музее пионеров освоения этого северного края хранится много раритетов. Есть и уголок Русской Америки: старинные гравюры и церковная утварь, портреты основателей и правителей Российско-Американской компании Григория Шелихова и Александра Баранова. Почётное место здесь занял подарок нашей делегации: лопасть воздушного винта самолёта А-20 “Бостон”, потерпевшего катастрофу 24 марта 1943 г. в районе Киренска.

Кроме ветеранских встреч, были контакты и с деловыми людьми. Американцев интересовали Сибирь и Байкал, как туристические объекты. В свою очередь, один из руководителей нашей делегации прощупывал возможность создания совместных предприятий помощи в организации сервиса и туризма.

Время пребывания в Анкоридже также было загружено встречами, посещением местных музеев, нефтепровода Трансаляска. Особенно запомнилось посещение местного, но в этой категории самого большого в США, аэродрома частных самолётов. Его величина обусловлена сильно пересечённым рельефом Аляски и трудностью передвижения наземным транспортом. Аэродром расположен на берегу озера, поэтому, кроме сухопутных самолётов, там было много гидромашин на поплавках и самолётов-амфибий.

Американцы большие патриоты своего города, региона. Они и здесь не преминули похвалиться, что самое большое количество частных самолётов в США приходится на Анкоридж. Некоторым из наших ветеранов удалось посмотреть с высоты птичьего полёта на город и его окрестности.

Накануне отлёта наша делегация посетила Национальное кладбище, где захоронены советские лётчики, погибшие при перегонке самолётов. Ранее они были погребены в Номе и Фэрбенксе, а впоследствии американские ветераны перезахоронили своих советских коллег в Анкоридже. Стоит ли говорить, что кладбище находится в образцовом состоянии - над каждой могилой стоит небольшое бетонное надгробие с указанием звания, фамилии, имени, отчества, подданства и даты гибели.

Расставаясь на земле Аляски и подводя черту ещё под одной войной - "холодной", ветераны второй мировой войны договорились совместно отметить золотой юбилей трассы.

Под впечатлением аляскинской встречи ветеранов АЛСИБа, инструктор спасательной службы аэропорта Фэрбенкс Э.А. Лонг, чтобы ещё раз напомнить, что во время войны наши страны были союзниками, решил на собственном самолёте "Сессна-172" совершить перелёт по перегоночной трассе до города-побратима Якутска. Вторым пилотом была его дочь Шен-



COBRAS OVER THE TUNDRA Кобры над Тундрой

Обложка фотоальбома "Кобры над тундрой"

нон - 17-летняя студентка университета и одновременно учащаяся лётной школы. От аэропорта Провиденция американцу помогал прокладывать путь старший штурман Якутского авиапредприятия В. Смирнов.

В Анадыре, Марково и Сеймчане, где совершал посадки самолёт Лонга, у него было много интересных встреч. Особенно насыщенной была программа его пребывания в Якутске. Американская семья посетила музеи и научные учреждения столицы республики, встречалась с авиаторами и ветеранами АЛСИБа.

Встретился с Лонгом и я. В результате многочасовых бесед мы пришли к решению издать книгу об АЛСИБе и осуществили своё намерение. В 1992 г. я подготовил макет

фотоальбома “Кобры над тундрой” с текстами на русском и английском языках, а Лонг отпечатал его в Фэрбенксе тиражом 1000 экземпляров. Он распродал весь тираж в США.

По случаю 50-летия открытия перегоночной трассы Аляска – Сибирь в Фэрбенксе состоялись торжества, на которые были приглашены ветераны из России.

7 июля 1992 г. они вылетели из Москвы специальным рейсом самолёта Ту-154 и, совершив промежуточные посадки в Норильске и Анадыре, в тот же день приземлились в Фэрбенксе.

Как и в 1990 г., нашим ветеранам был оказан радушный приём с чётко расписанной насыщенной программой. Были посещения музея под открытым небом “Земля Аляски”, музея арктической авиации, где выставлены прекрасно сохранившиеся старые самолёты и другие реликвии. В этом же музее наша делегация выставила стенды с множеством фотографий, отражающих жизнь трассы. Снимки сделал во время войны фотокорреспондент ТАСС Д. Дебабов, а оформил экспозицию его сын, фотокорреспондент, тоже Д. Дебабов.

Наша делегация прилетела в гости, как говорится, не с пустыми руками. С огромным успехом прошло авиационное шоу, в котором приняли участие военные лётчики подразделения “Русские витязи”. На пяти сверхзвуковых самолётах Су-27 они показали групповой и индивидуальный высший пилотаж. Как отмечала местная печать, такого лётного мастерства в небе Аляски ещё никогда не видели. В этом же авиационном празднике участвовали русские и американские виртуозы-парашютисты. Их выступления были совместные и отличались большой слаженностью. Наши спортсмены на моторных дельтапланах продемонстрировали широкие возможности этих летательных аппаратов. Американским пилотам была предоставлена возможность полетать на Су-27 (на самолёте-спарке с нашим инструктором). Они были в восторге.

После показательных выступлений администрации штата Аляска и города Фэрбенкса устроили большой приём, на котором с приветствиями к ветеранам обратились губернатор штата Аляска В.Ж. Хикель, представитель ветеранского движения Канады и руководитель нашей делегации, командующий ВВС Московского военного округа, Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Н. Антошкин. Во время приёма была открыта мемориальная доска. Её предполагалось позже установить на памятнике героям ленд-лиза, который сооружался в Фэрбенксе. Тепло был принят концерт Ансамбля песни и пляски Московского округа ПВО.

9 июля спонсоры нашей делегации провели в Фэрбенксе так называемый “Русский день”, в программу которого вошёл большой концерт русской музыки, широкая распродажа сувениров и другие мероприятия. Особенно привёл американских гостей в восторг стол русской кухни..., разумеется, с щедрой дегустацией.

В рамках праздника прошёл симпозиум по проблемам арктической авиации, перспектив сотрудничества авиаторов США и России. От нашей делегации выступили с докладами академик Г.А. Куманев и проректор Московского института инженеров гражданской авиации Ф.Д. Альберти. Воспоминаниями о "давно минувших днях" поделились ветераны ленд-лиза из России, США и Канады.

В последний день визита состоялось торжественное богослужение в православной церкви. Вместе с американским священником вёл службу пастырь, прилетевший с нашей делегацией. Всем запомнились слова, сказанные капелланом расквартированной вблизи Анкориджа 6-й пехотной дивизии США:

"Я приветствую в самой северной церкви Америки делегации русских и американских ветеранов войны. Вы работали на пределе человеческих возможностей, чтобы осуществить перелёты по ленд-лизу. Именно в то тяжёлое время зарождалась наша дружба. Но наш дружеский полёт был прерван политиками. Сегодня можно сказать, что он продолжился. Поэтому мы скорбим по поводу 113 погибших русских перегонщиков. Мы воздаём память погибшим американцам. Будем помнить о них"¹¹.

С нашей делегацией была киногруппа, снимавшая как для кинохроники, так и специальный фильм, который был показан по Центральному телевидению. Встречу освещали журналисты российских и американских газет.

После этих визитов на Аляску многие из американских и российских ветеранов войны стали дружить семьями, гостят друг у друга, обмениваются письмами и сувенирами.

В Якутске, который волею судьбы стал центром беспримерной операции по перегону американских самолётов во время войны, к полувековому юбилею трассы готовились загодя. Весной 1992 г. администрация города приняла решение увековечить память погибших лётчиков, заказала проект памятника перегонщикам и реконструкции площади, прилегающей к Дому культуры им. Ю. Гагарина. Проект мемориала вобрал в себя результаты коллективного творчества - открытого конкурса. Над окончательным вариантом памятника и планировкой прилегающей к нему территории работали И.И. Шишигин, В.В. Бушуев и Э.И. Пахомов. Строительными работами по возведению мемориала руководил журналист и краевед В.Г. Осадчий.

В октябре во время празднования Дня города Якутска, которое совпало с 50-летием открытия трассы Аляска - Сибирь, на этой площади был открыт мемориал. В центре его высится стела, увенчанная стилизованной птицей в полёте, ниже её - укрепленна плита, на которой обозначен маршрут перегоночной трассы. Прямая аллея ведёт от памятника к площадке, по периметру которой установлено восемь плит с именами 113 лётчиков, погибших на АЛ-



Якутяне — ветераны АЛСИБа. Слева направо: метеоролог Н.К. Малиновская, радиотехник В.В. Васильев, стрелок-радист И.З. Воробьёв и авиамеханик Н.М. Романченко. Якутск, октябрь 1992 г.

СИБе. Здесь же покоится прах экипажа бомбардировщика Б-25, потерпевшего катастрофу в районе посёлка Жатай 7 мая 1943 г.

В честь открытия мемориала состоялся торжественный митинг, на котором выступили руководители города Якутска, а также ветераны - непосредственные участники тех событий. Были возложены цветы к подножию памятника, трижды прозвучал боевой салют в память о погибших.

Последним (пока!) совместным американо-русским мероприятием была, состоявшаяся в феврале 1995 г. в Фэрбенксе, конференция, посвящённая 50-летию окончания перегоночных операций на трассе.

В ноябре 1997 г. в Якутске отмечалось 55-летие открытия перегоночной трассы Аляска - Сибирь. Ветеранов АЛСИБа приветствовали заместитель начальника Регионального управления воздушного транспорта М.Е. Васильев, руко-



Якутск. Памятник авиаторам, погибшим на трассе Аляска - Сибирь.



Ветераны АЛСИБа у мемориальной доски. Слева направо: Н.М. Романченко, Н.К. Малиновская, Ю.П. Яковлев, Е.М. Орлова и И.З. Воробьёв. Якутск, ноябрь 1997 г.

дители Якутского республиканского Совета ветеранов войны и труда П.М. Упхолов и С.С. Аржаков, а также представители авиакомпании "Саха Авиа". Затем на здании нового аэровокзала была открыта мемориальная доска. Она будет напоминать жителям и гостям столицы Республики Саха (Якутия) о событиях, о которых я рассказал в этой книге.

¹ Мазурук И., Уотсон Т. "Лётчики живут дерзкими идеями" // Воздушный транспорт. - 1987. - № 86.

² Семёнов Ю. В небесах мы летали одних... // Социалистическая Якутия. - 1987. - № 164.

³ К вам, ветераны авианебесов // Красная звезда. - 1989. - 24 ноября.

⁴ К союзникам на Аляску // Колыма. - 1990. - № 5. - С. 11, 12.

⁵ Якутск - Фэрбенке - побратимы // Социалистическая Якутия. - 1989. - 8 декабря.

⁶ За инициативу и организацию перелёта председатель Советского комитета ветеранов войны Герой Советского Союза маршал авиации А. Силантьев награждает коллектив ВСУ ГА дипломом, который хранится в музее авиации Восточной Сибири.

⁷ Райзман Д.И. Поиск продолжается // Колыма. - 1990. - № 8. - С. 38, 39.

⁸ Бенкунский Г.С. По ступеням памяти // Трасса мужества и дружбы. - Якутск: Нац. кн. изд-во РС(Я), 1992. - С. 121, 122.

⁹ Хайрюзов В. Аляска - это недалеко // Воздушный транспорт. - 1990. - 28 июля.

¹⁰ Bostian K. Cold war separated friends, Soviet, U.S. veterans say (Бостейн К. Холодная война разделила друзей - заявляют советские и американские ветераны) // Fairbanks Daily News-Miner. - 1990. - 3 июня.

¹¹ Цит. по ст.: Ярославцев В.А. Полёт сквозь годы по маршруту АЛСИБа. // Сегодняшняя газета. - 1995. - 19 августа.

**ПОТЕРИ ЛИЧНОГО СОСТАВА
1-й КРАСНОЗНАМЁННОЙ ПЕРЕГОНОЧНОЙ
АВИАДИВИЗИИ ГВФ ЗА 1942 – 1945 гг.**

Кроме сведений о потерях 1-й КПАД, взятых из книги учёта ЖР № 351, которая хранится в Архиве ФСВТ РФ, здесь помещены выписки из других документов и публикаций по отдельным происшествиям.

О нескольких катастрофах – отдельные очерки в этой книге.

14 октября 1942 г. – катастрофа самолёта А-20 № 13094 при заходе на посадку на аэродром Марково. Похоронены в пос. Марково, Чукотка:

1. Лейтенант НОВОГОРОДСКИЙ Александр Дмитриевич – командир звена 1-го ПАП.

2. Капитан ШВЕДОВ Никифор Анисимович – штурман звена 1-го ПАП.

18 октября 1942 г. - пропал без вести на самолёте Р-40 на участке перелёта Уэлькаль – Сеймчан:

3. Младший лейтенант ФЕДОРЕНКО Алексей Ефимович -- командир звена 2-го ПАП.

АКТ

Настоящий акт составлен на авиабазе Перевальной Чукотской авиакорпуса УПА ГУСМП при СНК СССР 23 июня 1943 года, нами нижеподписавшимися: начальником р/метеостанции Новородским И.М., инструктором райкома ВКП(б) п. Лаврентия Кондратьевым В.И. и переводчиком Высоцким П. в том, что нами 20 июня с.г. было осмотрено место аварии самолёта Красноярской воздушной трассы, указанное местным населением. Место аварии находится от а/б Перевальной в юго-восточном направлении на расстоянии примерно 80 – 85 км, в верховье притока реки М. Комогин, в 10 км от истоков этого притока.

При осмотре места аварии обнаружено:

1. Остатки самолёта разбросаны на площади длиной 300 метров и шириной 50 метров.

2. В южной части площадки имеется след (борозда) длиной в 15 метров, в направлении с юга на север, сделанный корпусом самолёта при посадке.

3. Части самолёта разбросаны в следующем порядке: в начале площадки части плоскостей и корпуса, и в конце площадки – части мотора, электрорадиооборудования, вооружения, хвостовая часть самолёта и колёса.

4. Труп пилота не обнаружен. Имеются только остатки форменной одежды, частично обгоревшие, и несколько изгрызенных костей.
5. В основном все части самолёта мелко разбиты. Наиболее сохранились: а) пять штук крупнокалиберных пулемётов, у которых только смяты или обломаны стволы, патронные ящики к ним (не полные) в количестве пяти штук; б) разбитый на отдельные блоки мотор, отдельные детали которого хорошо сохранились (клапаны, пружины клапанов, поршни с коленчатым валом и ряд других мелких деталей); в) электромашины разных размеров.
6. В районе аварии было найдено несколько описаний (на английском языке) отдельных частей самолёта с фотографиями. Все описания были сожжены на месте.
7. Личное оружие пилота не найдено. Найдена лишь пистолетная обойма № П01352 и в ней четыре патрона.
8. Из личных вещей пилота были найдены: три фотографии, обложка удостоверения личности, две частично обгоревшие записные книжки, инструкция Красноярской трассы.

ПРИМЕЧАНИЕ:

1. Находки, указанные в пунктах акта № 7 и 8, прилагаются к акту.
2. До нашего прихода на место аварии, мимо него прошло много стойбищ чукчей, переходивших на летние пастбища скота. По разбросанным по дороге к месту аварии разным деталям видно, что местное население осматривало это место и частично растаскивало разные мелкие детали и патроны к пулемётам.

АКТ подписали **НОВОРОДСКИЙ, КОНДРАТЬЕВ, ВЫСОЦКИЙ.**

В е р н о:

Начальник штаба Чукотской авиагруппы п/п (Баранов?)

Наиболее вероятно, что в акте идёт речь о месте катастрофы младшего лейтенанта А.Е. Федоренко, так как в этом районе на момент составления акта других лётных происшествий с перегоняемыми самолётами не было.

29 октября 1942 г. - из-за плохого крепления нижнего люка выпал из самолёта А-20 при перелёте на участке Сеймчан — Якутск, похоронен в пос. Оймякон Республики Саха (Якутия):

4. Старший сержант ШАПОВАЛОВ Григорий Александрович — авиа-механик Управления трассы.

17 ноября 1942 г. — катастрофа самолёта Ли-2 на аэродроме Красноярск. Похоронены в Красноярске:

5. Капитан **БАРКОВ** Дмитрий Александрович — командир корабля.

6. **ЕСИН** Пётр Петрович — второй пилот.

7. Младший воентехник ДУБОВИЦКИЙ Николай Александрович – бортовой авиатехник.

8. ПРОХВАТИНОВ Георгий Петрович – воздушный стрелок-радист.

9. Капитан АГАПОВ Пётр Ерофеевич – командир авиаэскадрильи 5-го ПАП.

10. Капитан БОБРИКОВ Иван Васильевич – командир звена 5-го ПАП.

11. Старший сержант СОКОЛЕНКО Виктор Андреевич – лётчик 5-го ПАП.

12. Младший лейтенант ЛЮШНЯК Феодосий Никитович – лётчик 5-го ПАП.

13. Младший лейтенант БОРИСОВ Михаил Васильевич – лётчик 5-го ПАП.

14. Майор ИВАНОВ Александр Петрович – командир авиаэскадрильи 5-го ПАП.

15. Майор МАРТЫНОВ Алексей Арсентьевич – заместитель командира авиаэскадрильи 5-го ПАП.

16. Лейтенант АСТАХОВ Никита Васильевич – лётчик 5-го ПАП.

17. Старший техник-лейтенант КОНСТАНТИНОВ Михаил Петрович – техник звена 5-го ПАП.

18. Старший техник-лейтенант КРИНИЦКИЙ Михаил Михайлович – старший техник звена 5-го ПАП.

19. Военный инженер 3-го ранга СИБЕКИН Иосиф Никифорович – старший инженер 5-го ПАП.

20. Воентехник 1-го ранга КУЧЕЙКО Виктор Борисович – старший авиатехник 5-го ПАП.

21. Старший техник-лейтенант ИВАКИН Ермолай Фёдорович – старший авиатехник 5-го ПАП.

22. Старший техник-лейтенант ТУВАЕВ Анатолий Дмитриевич – бортовой авиатехник 5-го ПАП.

23. Старший сержант КРИЧЕВСКИЙ Яков Миронович – авиамоторист 5-го ПАП.

24. Старшина АЛЕКСЕЕВ Василий Карпович – авиамоторист 5-го ПАП.

20 ноября 1942 г. – при перелёте из Сеймчана в Якутск катастрофа самолёта А-20 в районе Сусумана. Похоронены в пос. Кадыкчан Магаданской области:



*Красноярское городское кладбище.
Памятник на могиле авиаторов,
погибших 17 ноября 1942 г.*

25. Капитан КОВЫЛИН Иван Алексеевич — заместитель командира авиаэскадрильи 3-го ПАП.

26. Старший лейтенант КОМАРОВ Андрей Иванович — штурман авиаэскадрильи 3-го ПАП. (?)

27. Сержант БОРИСКИН Николай Дмитриевич — воздушный стрелок-радист 3-го ПАП.

28. Капитан МИХАСЕВ Дмитрий Васильевич — штурман 3-го ПАП (выпрыгнул с парашютом из самолёта А-20 при попадании в сложные метеоусловия. Останки обнаружены геологоразведочной экспедицией в районе Оймякона).

20 ноября 1942 г. к моменту вылета из Сеймчана звена самолётов (один Б-25 и два А-20В) метеостанция давала высоту облачности по маршруту 1500 — 2000 м, местами снегопад с ухудшением видимости до 2 - 4 км. Возможность обледенения при пробивании облачности в метеобюллетене не указывалась.

Расследованием установлено, что фактическая погода по маршруту была хуже указанной в метеобюллетене: в облаках было значительное обледенение.

Лидер - старший лейтенант Соловьёв, получив указание командира 3-го ПАП о пробивании облаков в районе аэродрома Сеймчан, где облачность была наиболее тонкой, эту команду не выполнил, а стал пробивать вверх мощный слой облаков на маршруте в районе Берелёха. Не выдерживая на наборе высоты в облаках прямолинейного направления, Соловьёв потерял контакт с группой.

В облаках началось значительное обледенение. Потеряв связь с ведомыми, Соловьёв произвёл посадку в Оймяконе. Майор Тихомиров самостоятельно дошёл до Якутска, где благополучно приземлился. Самолёт капитана Ковылина был обнаружен сгоревшим в районе Аркагала. Капитан Ковылин и бортрадист Борискин сгорели. Штурман капитан Михасёв на месте катастрофы не найден, видимо, покинул самолёт с парашютом.

Истинную причину катастрофы установить не удалось. Очевидно, что катастрофа произошла при попытке Ковылина произвести вынужденную посадку в условиях плохой видимости при снегопаде в высокогорном районе. По показаниям очевидцев, самолёт не падал, а снижался, но моторы работали с перебоями.

(По сведениям из приказа по Красноярской воздушной трассе ВВС от 23 января 1943 г. "О катастрофе самолёта А-20В, пилотируемого заместителем командира авиаэскадрильи 3-го ПАП капитаном Ковылиным")

Декабрь 1942 г. — катастрофа самолёта Б.25 в Фэрбенксе во время контрольного облёта перед отправкой самолёта в Советский Союз. По-

гиб вместе с американским экипажем и похоронен на Аляскинском национальном кладбище близ Анкориджа (США):

29. Майор КИСЕЛЬНИКОВ Борис Васильевич — инженер.

7 декабря 1942 г. — катастрофа самолёта А-20. Похоронены в дер. Марково Усть-Кутского района Иркутской области:

30. Капитан ДУДИН Александр Иванович — лётчик-лидер 5-го ПАП.

31. Капитан ГУТАФЕЛЬ Николай Иванович — штурман-лидер 5-го ПАП.

32. Старший сержант ИСМАГИЛОВ Тулеин Исмагилович — воздушный стрелок-радист 5-го ПАП.

На маршруте Киренск - Красноярск, из-за недостаточного опыта технического состава в подготовке самолёта к полётам в условиях больших морозов, через образовавшуюся трещину в дюритовом соединении маслосистемы через 40 минут полёта появилась течь масла, которая не была своевременно замечена лётчиком. Течь привела к масляному голоданию и, как следствие, заклиниванию правого мотора. При заходе на вынужденную посадку на реку Лена лётчик не рассчитал и решил пойти на второй круг, но при этом не справился с техникой пилотирования на одном моторе, свалился на правое крыло и столкнулся с землёй.

27 декабря 1942 г. — катастрофа самолёта Р-5 на участке Берелёх — Сеймчан. Похоронены на месте происшествия:

33. Старший лейтенант БОРИСОВ Николай Михайлович — лётчик 2-го ПАП.

34. БАТУРИН Иван Фёдорович — воздушный стрелок-радист 2-го ПАП.

10 января 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 в районе Якутского аэродрома. Похоронен в г. Якутске:

35. Старший сержант ЛОКТИОНОВ Василий Яковлевич — лётчик 4-го ПАП.

“Получив задание на тренировочный полёт по кругу, Локтионов на Р-39 произвёл нормальный



И. Ф. Батури

взлёт. При подходе ко второму развороту были слышны резкие перебои мотора. При подходе к третьему развороту показалось пламя с левой стороны мотора, быстро охватившее весь самолёт. Сбросив аварийно дверку кабины, Локтионов попытался выброситься на парашюте, но застрял, зацепившись ногами за педаль и ручку управления. Самолёт, перейдя в беспорядочное падение, ударился о землю и сгорел вместе с лётчиком...

На сгоревшем моторе найден оборванный шатун шестого цилиндра и следы ударов о части мотора остатками шатуна у кривошипной головки. Кроме того, показанием очевидцев установлено, что после первого разворота на высоте 150 м от самолёта отделялись какие-то детали. Мотор работал на необычайно больших оборотах ("сильно ревел").

Причиной катастрофы явилась раскрутка воздушного винта из-за отказа автомата, вследствие чего произошёл обрыв шатуна, повлекший за собой разрушение картера, что вызвало пожар".

(Из приказа по Красноярской воздушной трассе от 25 января 1943 г.)

22 февраля 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 при посадке на аэродром в Киренске. Похоронен в Киренске:

36. Лейтенант ИВАНОВ Александр Михайлович — лётчик 5-го ПАП.

Группа в составе семи самолётов Р-39 собралась над аэродромом Киренск и легла курсом на Красноярск. Через пять минут лётчик Иванов вышел из строя и пошёл на аэродром вылета. Подойдя к аэродрому, он выпустил шасси и стал заходить на посадку. При этом ему не удалось зайти на укатанную полосу. Он дал газ и пошёл на второй круг. Мотор работал без перебоев, но машина продолжала идти со снижением. Лётчик убрал шасси, но и после этого набора высоты не происходило. Самолёт шёл по прямой на высоте 80 — 90 футов с явно малой скоростью. На левом развороте, вследствие потери скорости, самолёт перевернулся через левое крыло на спину, опустил нос и врезался в землю.

Причиной катастрофы явился отказ автомата воздушного винта. Это подтверждается и свидетельством очевидцев с земли: мотор работал нормально, а тяга была недостаточной. Кроме того, при осмотре разрушившегося самолёта обнаружено, что винт находится на большом шаге.

(Составлено по тексту приказа по Красноярской воздушной трассе ВВС от 5 марта 1943 г. "О катастрофе самолёта Р-39 №24758")

26 февраля 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 на аэродроме Уэлькаль. Похоронен в пос. Уэлькаль, Чукотка:

37. Лейтенант ПУРИМ Илья Андреевич – лётчик 1-го ПАП.

При заходе на посадку в снегопаде, из-за плохой видимости, лётчик не справился с техникой пилотирования, потерял пространственное положение, свалился в штопор и разбился.

Катастрофа произошла не только из-за слабой подготовки лётчика к “слепому” полёту, но и по причине плохого наблюдения и изучения погоды во время подготовки к вылету и в процессе перелёта со стороны командования полка и метеослужбы.

5 марта 1943 г. – катастрофа из-за отказа двух двигателей самолёта Ли-2 в районе пос. Бердигестях Республики Саха (Якутия). Похоронены в г. Якутске:

38. Лейтенант ЧЕРВЯКОВ Николай Павлович – командир корабля 6-й транспортной авиаэскадрильи.

39. Лейтенант ПИВОВАРОВ Борис Николаевич – старший лётчик 3-го ПАП.

40. Младший воентехник КОЛОМЫТКИН Михаил Фёдорович – авиатехник 6-й транспортной авиаэскадрильи.

14 марта 1943 г. – катастрофа самолёта А-20 при взлёте в Номе из-за отказа двигателей. Похоронены на Аляскинском национальном кладбище близ Анкориджа (США):

41. Старший лейтенант САВИНКИН Александр Иванович – командир авиаэскадрильи 1-го ПАП.

42. Капитан НУРЕЕВ Муберст Нуреевич – штурман авиаэскадрильи 1-го ПАП.

43. Старший лейтенант МУРАВЬЁВ Михаил Кириллович – воздушный стрелок-радист 1-го ПАП.

24 марта 1943 г. – катастрофа самолёта Р-39 в районе пос. Аллах-Юнь Республики Саха (Якутия). Похоронен на месте происшествия:

44. Капитан КОВАЛЁВ Василий Иванович – заместитель командира авиаэскадрильи 7-го ПАП.



Надгробие на могиле А.Н. Савинкина

Во время перелёта по маршруту Сеймчан — Якутск группы самолётов, пилотируемых лётчиками 7-го ПАП, при усложнённых метеоусловиях полёта, отстал от группы и без вести пропал на самолёте Р-39 №24962 капитан Ковалёв.

Обстоятельства происшествия. Лидер группы командир эскадрильи старший лейтенант Лоскутов получил разрешение на вылет 24 марта. Прогноз погоды указывал, что полёт придётся длительное время совершать на высоте около 20 тысяч футов. Перед вылетом лидер не потребовал от лётчиков доклада о наличии запаса кислорода на самолётах и не занялся расчётом необходимого количества кислорода, ограничившись общими указаниями о предстоящем полёте на большой высоте. Вследствие такой бесконтрольности и плохой организации предполётной подготовки часть экипажей, в том числе и капитан Ковалёв, вылетела с недопустимо малым запасом кислорода.

В пути группа летела в течение 2 — 2,5 часов на высоте 19 — 23 тысяч футов. Часть лётного состава ощущала кислородное голодание, следствием чего было плохое самочувствие. Предположительно, капитан Ковалёв из-за кислородного голодания потерял сознание, и неуправляемый самолёт разбился.

(Составлено по приказу начальника Красноярской воздушной трассы ВВС от 19 апреля 1943 г.)

24 марта 1943 г. — катастрофа самолёта А-20 в 18 км от аэропорта Киренск. Похоронены в г. Киренске Иркутской области:

45. Капитан ЛОБАРЕВ Дмитрий Михайлович — заместитель командира авиаэскадрильи 4-го ПАП.

46. Капитан ЕРШОВ Михаил Константинович — штурман звена 4-го ПАП.

47. НЕЧЕПУРЕНКО Василий Николаевич — воздушный стрелок-радист 4-го ПАП.

25 марта 1943 г. — катастрофа самолёта А-20. Похоронены в пос. Оймякон Республики Саха (Якутия):

48. Капитан САЛОВ Фёдор Павлович — командир авиаэскадрильи 3-го ПАП.

49. Старший лейтенант РАДЬ Иван Фёдорович — штурман-лидер 3-го ПАП.

50. Старший сержант СУХЛЕЦОВ Михаил Дмитриевич — воздушный стрелок-радист 3-го ПАП.

25 марта звено самолётов А-20 под командованием капитана Салова взлетело с аэродрома Сеймчан для перелёта в Якутск. В районе Берелёха звено встретило полную просвечивающуюся облачность, при которой земля просматривалась, но горизонтальная видимость была ограничена. Отсюда из-за плохого самочувствия один из ведомых само-

лётчиков вернулся обратно, остальные продолжали полёт с набором высоты до 17 тысяч футов. На этой высоте горизонтальной видимости тоже не было, и капитану Салову пришлось вести самолёт по приборам. По докладу ведомого лётчика Гродзенского, в районе Верхоянского хребта при скорости 200 миль/час самолёт Салова стал покачиваться, перешёл в пикирование с углом примерно 60° и врезался в землю. Самолёт сгорел, экипаж погиб.

Предположительная причина происшествия: Салов на высоте 17 тысяч футов потерял сознание, и самолёт перешёл в неуправляемое падение.

(Составлено по приказу начальника КВТ ВВС от 13 мая 1943 г.)

18 апреля 1943 г. — катастрофа самолёта А-20 № 13622 в Момском улусе Республики Саха (Якутия). Похоронены в 30 км от села Сасыр Момского улуса Республики Саха (Якутия):

51. Старший лейтенант **ЧЕРЕДНИЧЕНКО Яков Яковлевич** — лётчик 3-го ПАП.

52. Красноармеец **ЖИТИН Иван Яковлевич** — воздушный стрелок-радист 3-го ПАП.



А.М. Бороненко



П.В. Куделин

7 мая 1943 г. — катастрофа из-за отказа двигателей самолёта Б-25 № 232519 при взлёте в аэропорту Якутск. Похоронены в г. Якутске:



Г.Т. Наумов

53. Майор БОРОНЕНКО Александр Маркович — командир авиаэскадрильи 4-го ПАП.

54. Капитан ШЕВЕЛЁВ Василий Андреевич — штурман авиаэскадрильи 4-го ПАП.

55. Инженер-капитан КУДЕЛИН Пётр Васильевич — старший инженер 4-го ПАП.

56. Младший лейтенант ШАБАНОВ Алексей Василь-

евич — флагманский воздушный стрелок-радист 4-го ПАП.

57. Сержант НАУМОВ Григорий Тихонович — воздушный стрелок-радист 4-го ПАП.

58. Старший техник-лейтенант ФЕРЕНС Всеволод Алексеевич — бортовой авиатехник 4-го ПАП.

“Падение самолёта при катастрофе произошло на р. Лене в районе гидроаэропорта Жатай. Определение точного местонахождения самолёта и его состояния в мае было невозможно вследствие наличия вокруг предполагаемого места падения ледохода...из-за чего никаких работ по розыскам самолёта и его подъёма не проводилось.

С 16 мая проводились неоднократные поиски самолёта на катере, но они не увенчались успехом. 5 июня, вследствие незначительного падения уровня воды, были обнаружены на поверхности отдельные детали самолёта, однако сильное течение воды и её большой уровень не

позволили приступить к работам по извлечению.

С 15 июня, ввиду дальнейшего падения уровня воды, приступили к подъёму трёхтонными талями, но из-за вязкости грунта и большого течения, а также увеличения снова уровня воды положительных ре-



А.В. Шабанов



В.А. Ференс



В.А. Шевелев

зультатов не достигли. 16 и 17 июня на месте катастрофы работал семитонный плавучий кран, который пытался поднять самолёт. Извлечены: мотор, амортистойка основного шасси с колесом, башня стрелка-радиста и мелкие куски планера.

Из башни было извлечено тело младшего лейтенанта Шабанова. Он был похоронен 18 июня со всеми воинскими почестями в 300-х метрах от берега.

Извлечение самого планера не представилось возможным из-за наполнения его большим количеством ила и песка, а также полной деформации фюзеляжа. Детали, за которые укреплялся трос, отрывались отдельными кусками. С 18 июня, из-за повышения уровня воды и отсутствия второго крана, работы по подъёму были прекращены, но велось наблюдение за поведением самолёта и уровнем воды.

16 июля возобновили работы со вторым краном с привлечением двух водолазов. Они нашли вблизи падения самолёта второй мотор, который был поднят. Попытки водолазов вести раскопки ила и песка положительного результата не дали...

Выводы:

1. В связи с полным разрушением на отдельные части самолёта во время его падения, а также совпадением времени катастрофы с ледоходом, что усугубило его разрушение и разбрасывание отдельных деталей, быстрым течением, большим заносом внутрь частей самолёта ила и песка, невозможностью извлечения трупов...считать нецелесообразным и невозможным производить дальнейшие работы по извлечению трупов и отдельных деталей самолёта.

2. Для увековечения памяти погибших комиссия считает необходимым поставить памятник всему экипажу на месте захоронения младшего лейтенанта Шабанова.

Акт подписали: майор Медведкин, инженер-майор Сафрончик, инженер-майор Александров, капитан Ваганов и техник-лейтенант Яковлев".

(Из акта комиссии, составленного 21 августа 1943 г.)



Ветераны перегонной трассы Н.М. Сладков (слева) и Ю.П. Яковлев открывают надгробный памятник на могиле экипажа А.М. Бороненко

21 мая 1943 г. — катастрофа самолёта А-20G в районе Верхоянского хребта. Похоронены в мае 1983 г. в селе Тополиное Томпонского улуса Республики Саха (Якутия):

59. Старший лейтенант ЛЕСНЫХ Владимир Григорьевич — лётчик 7-го ПАП.

60. Лейтенант СИВЕЛЬГИН Сергей Акимович — штурман 7-го ПАП.

61. ВЕДМИЦКИЙ Георгий Георгиевич — старший техник авиаэскадрильи 7-го ПАП.

22 мая 1943 г. — при вынужденной посадке в районе пос. Маган близ Якутска из-за отказа двигателей сгорел самолёт А-20G № 253625. Умерли в больнице и похоронены в г. Якутске:

62. Старший лейтенант ТИМОШЕНКО Иван Алексеевич — лётчик 4-го ПАП.

63. Сержант СМИРНОВ Михаил Васильевич — воздушный стрелок-радист 4-го ПАП.

27 мая 1943 г. — катастрофа самолёта А-20В № 13675 из-за отказа одного двигателя во время тренировочного полёта в районе пос. Сеймчан. Похоронены в пос. Сеймчан Магаданской области:

64. Майор АРТЮХОВ Михаил Ильич — командир авиаэскадрильи 3-го ПАП.

65. Капитан ФЕДОТОВ Иван Сергеевич — заместитель командира авиаэскадрильи 3-го ПАП.

66. Младший воентехник ТРОШИН Матвей Матвеевич — авиатехник 3-го ПАП.

29 мая 1943 г. — катастрофа самолёта С-47 в районе пос. Уэлькаль (при снижении в плотной облачности врезался в сопку). Похоронены в пос. Уэлькаль, Чукотка:

67. Старший лейтенант СПИРИДОНОВ Евгений Семёнович — командир корабля 8-го транспортного авиаполка (ТАП).

68. КОЖУХОВ Константин Иванович — бортовой авиатехник 8-го ТАП.

69. ПЕХОТА Александр Митрофанович — бортрадист 8-го ТАП.

6 июня 1943 г. — катастрофа самолёта А-20G № 253721 в районе Верхоянского хребта. Похоронены в пос. Зырянка Республика Саха (Якутия):

70. Старший лейтенант ГРОДЗЕНСКИЙ Иуда Леонтьевич — командир звена 3-го ПАП.

71. Лейтенант МИХАЙЛЮК Александр Артемьевич — штурман звена 3-го ПАП.

72. Красноармеец СУРАНОВ Иван Романович — воздушный стрелок-радист 3-го ПАП.

9 июня 1943 г. — катастрофа самолёта С-47 № 223433 в районе аэродрома Магадан. Похоронены в г. Магадане:

73. СМИРНОВ Василий Петрович — командир корабля 8-го ТАП.

74. ЖУКОВ Александр Васильевич — воздушный стрелок-радист 2-го ПАП.

75. ЗАЛОГИН Евгений Михайлович — бортрадист 8-го ТАП.

9 июня 1943 г. экипаж - командир капитан В.П. Смирнов, бортмеханик техник-лейтенант Д.И. Уютнов и бортрадист Е.М. Залогин, подготовив вышедший из ремонта в Магаданских полевых авиаремонтных мастерских (ПАРМ-1) самолёт, взяли на борт пять пассажиров из числа технической бригады, производившей ремонт, и в 12 часов произвели нормальный взлёт с Магаданского аэродрома (13-й км). Набрав высоту около 300 метров, С-47 стал резко снижаться по прямой в направлении бухты Гертнера. В долине реки Дукча он, коснувшись правой плоскостью берега реки, взмыл метров на 20 и беспорядочно ударился о левый берег. При ударе самолёт полностью разрушился. Командир корабля Смирнов, бортрадист Залогин и четыре пассажира погибли (один из них стрелок-радист 2-го ПАП А.В. Жуков). Бортмеханик Уютнов и борттехник 2-го ПАП Ильин получили тяжёлые ранения.

Причина происшествия. При ремонте борттехник Ильин неправильно подсоединил тросы управления триммером руля высоты, а приёмочная комиссия под председательством Смирнова этот дефект не выявила. После взлёта, при наборе высоты, лётчик почувствовал давление на штурвал и пытался уменьшать его триммером. Но так как триммер работал в обратном направлении, то давление на штурвал ещё больше увеличивалось. Самолёт пошёл на снижение. Пробовали приостановить этот процесс взятием штурвала на себя, но не хватило сил двух человек. Положение не удалось исправить до столкновения с землёй.

Виновники происшествия - борттехник Ильин, который, не зная материальной части, допустил при сборке неправильную постановку триммеров руля высоты, а также командир корабля Смирнов и бортмеханик Уютнов, которые дважды обязаны были проверить органы управления самолётом: при приёмке из ремонта и перед вылетом¹.

12 июня 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 в районе аэродрома Леддфильд



Надгробие на могиле К.И. Зарембы



*Надгробие на могиле
А.Д. Скороднова*

(Аляска). Похоронен на Аляскинском национальном кладбище близ Анкориджа (США):

76. Младший лейтенант БОКАРЕВ Степан Степанович – лётчик 1-го ПАП.

27 июня 1943 г. – катастрофа самолёта А-20 при столкновении в воздухе с другим А-20 при подлёте к Ному. Похоронены на Аляскинском национальном кладбище близ Анкориджа (США):

77. Капитан МОИСЕЕВ Иван Николаевич – командир авиаэскадрильи 1-го ПАП.

78. Лейтенант ЗАРЕМБА Константин Иосифович – штурман корабля 1-го ПАП.

27 июня 1943 г. – катастрофа самолёта А-20 при столкновении в воздухе с другим А-20 при подлёте к Ному. Похоронены на Аляскинском национальном кладбище близ Анкориджа (США):

79. Младший лейтенант СКОРЕДНОВ Алек-

сей Дмитриевич – лётчик 1-го ПАП.

80. Старший сержант ЩЕКОЧИХИН Степан Иванович – воздушный стрелок-радист 1-го ПАП.

28 июня 1943 г. – катастрофа самолёта А-20 № 233203: на маршруте Уэлькаль – Сеймчан вошёл в штопор и врезался в землю. Похоронены в пос. Сеймчан Магаданской области:

81. Капитан ОХАПКИН Александр Федотович – заместитель командира авиаэскадрильи 2-го ПАП.

82. Капитан САПРУНЕНКО Борис Захарович – штурман звена 2-го ПАП.

83. Старший сержант СКИРДОНОВ Василий Дмитриевич – воздушный стрелок-радист 2-го ПАП.

12 июля 1943 г. – самолёт А-20G № 253862 пропал без вести при перелёте на участке Киренск – Красноярск; погибли:

84. Старший лейтенант ЗАЛОМИН Иван Иванович – лётчик 5-го ПАП.

85. Старший лейтенант МАКСИМОВ Иван Архипович – штурман корабля 5-го ПАП.

12 июля 1943 г. – катастрофа самолёта А-20G № 254011 в районе пос. Усть-Кут. Похоронены на месте происшествия:

86. Лейтенант ИВАНОВ Георгий Михайлович – лётчик 5-го ПАП.

87. Сержант ШАБУРОВ Георгий Николаевич – воздушный стрелок-радист 5-го ПАП.

23 июля 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 № 19675 на аэродроме Марково: на посадке потерял скорость и свалился в штопор. Похоронен в пос. Марково, Чукотка:

88. Лейтенант СЕЛЮМИНОВ Ефим Иосифович — лётчик 2-го ПАП.

28 августа 1943 г. — катастрофа самолёта С-47 в 50 км от пос. Эгвекинот (предгорье Золотого хребта): при пробивании облачности на снижении врезались в сопку. Похоронены в пос. Эгвекинот, Чукотка:

89. Старший лейтенант ГЕРАСИМОВ Евгений Фёдорович — командир корабля 8-го ТАП.

90. Младший лейтенант ПЕТУХОВ Николай Фёдорович — второй пилот 8-го ТАП.

91. Младший воентехник КУТИЛИН Никодим Алексеевич — бортмеханик 8-го ТАП.

92. Сержант ОКОНЕЧНИКОВ Пётр Капитонович — бортрадист 8-го ТАП.

28 августа 1943 г. экипаж самолёта С-47 № 25644 имел оперативное задание доставить строителей из Олёкминска в Марково и далее следовать в Уэлькаль. Через полчаса после высадки пассажиров в Марково самолёт в 9 часов 30 минут (мск. вр.) вылетел в Уэлькаль. По маршруту была облачность. Не уточнив своего местонахождения, экипаж, пробивая облачность, стал снижаться и врезался в сопку северной части Ушканьего хребта. Самолёт сгорел. Ввиду непроходимости местности погибший экипаж не удалось вывезти.

Причины происшествия:

Самолёт был выпущен в полёт помощником начальника Марковского аэропорта капитаном Мовчан до получения подтверждения из Уэлькаля о разрешении посадки.

В тот день солнце зашло в Уэлькале в 9 часов 35 минут (мск. вр.), а темнота наступила в 11 часов 18 минут. Следовательно, времени оставалось с момента вылета до наступления темноты в Уэлькале 1 час 43 минуты, а для полёта из Марково в Уэлькаль требовалось 1 час 50 минут. Даже при благоприятном полёте посадку пришлось бы производить при полной темноте, а Герасимов к полётам ночью не был допущен.

Зная о том, что пробивать облачность можно только над аэродромом, Герасимов начал это делать по расчёту времени, а не по имеющимся радиоприводным средствам. Расчёт момента на пробивание облачности оказался неверным, в результате чего и произошло столкновение с лежащими на маршруте горами, о которых лётчик заранее знал.

Виновниками происшествия признаны заместитель начальника аэропорта Марково капитан Мовчан и лётчик лейтенант Герасимов².

12 сентября 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 № 220643: свалился в штопор при заходе на посадку в Оймяконе. Похоронен в пос. Оймякон Республики Саха (Якутия):

93. Старший лейтенант БИОХ Франц Игнатьевич — командир звена 3-го ПАП.

24 октября 1943 г. - самолёт Р-39 №220519 пропал без вести в районе Нижнеилимска при перелёте из Киренска в Красноярск; погиб:

94. Капитан ЧУЙКО Григорий Петрович — заместитель командира авиаэскадрильи 5-го ПАП.

6 ноября 1943 г. — катастрофа самолёта Р-39 № 220613 (столкновение в воздухе с другим самолётом). Похоронен в г. Олёкминске³ Республики Саха (Якутия):

95. Майор МОРОЗОВ Павел Фёдорович — заместитель командира авиаэскадрильи 4-го ПАП.

Группа из семи самолётов производила перелёт из Якутска в Киренск. В районе Витима на высоте 3000 футов группа обгоняла, летевший правее и ниже на 150 — 200 метров, пассажирский гидросамолёт “Морской Дуглас”, пилотируемый экипажем Б.Н. Агрова. Майор Морозов летел замыкающим в левом пеленге. При пристраивании он на короткое время попал в облачность и, потеряв самолёты из виду, вклинился в строй и столкнулся с самолётом Р-39 лейтенанта Федотова. В момент столкновения самолёт Морозова загорелся и перешёл в беспорядочное падение. Майор Морозов погиб.

Самолёт Федотова перешёл в штопор, и только на высоте 150 — 200 метров лётчик отделился от него, распустил парашют и приземлился, получив при этом ранение.

25 ноября 1943 г. — катастрофа самолёта С-47 в Ушканьих горах. Похоронены в г. Якутске:

96. Майор ПОНОМАРЕНКО Фёдор Лукич — командир авиаэскадрильи 8-го ТАП.

97. Воентехник 2-го ранга ДЕРИБИН Леонид Александрович — бортмеханик 8-го ТАП.

98. Старшина ПОПОВ Иван Васильевич — бортрадист 8-го ТАП.

25 ноября 1943 г. в 23 часа 20 минут московского времени самолёт С-47 № 223986 при благоприятной погоде вылетел из Уэлькаля в Сеймчан, имея на борту груз и одного пассажира (Хавронин М.И.). В 23 часа 33 минуты майор Пономаренко сообщил на вышку, что идёт под облаками на высоте 3500 футов, подходит к Ушканьим горам, видимость неограниченная. После этого связь с самолётом прекратилась.

Только 29 ноября 1943 г. после тщательных поисков самолёт был обнаружен с воздуха в 50 – 60 км западнее Уэлькаля. Самолёт разбит. Экипаж погиб.

Причиной катастрофы явился пожар от короткого замыкания силовой электропроводки в кабине экипажа. Столкновение самолёта с землёй произошло вследствие затруднённых условий пилотирования из-за пожара и дыма в кабине⁴.

30 ноября 1943 г. – катастрофа самолёта Р-39. Похоронен в г. Олёкминске Республики Саха (Якутия):

99. Старший лейтенант ЕФРЕМОВ Дмитрий Ефремович – лётчик 4-го ПАП.

22 февраля 1944 г. – катастрофа самолёта Б-25. Похоронены в пос. Уэлькаль, Чукотка:

100. Майор ЗОТОВ Пётр Герасимович – заместитель командира 1-го ПАП.

101. Младший лейтенант ЗВОРОНО Константин Константинович – начальник связи 1-го ПАП.

102. Техник-лейтенант ЯШКИН Владимир Харитонович – борттехник 1-го ПАП.

29 марта 1944 г. – катастрофа самолёта Р-39 около деревни Глубокий Ручей Сухобузимского района Красноярского края. Похоронен на месте происшествия:

103. Старший лейтенант САМАРЦЕВ Георгий Иосифович – командир звена 5-го ПАП.

29 марта 1944 г. – катастрофа самолёта Р-39. Обнаружен в 1982 г. в 26 км от дер. Усть-Кан Сухобузимского района Красноярского края. Похоронен 10 сентября 1986 г. на городском кладбище в Красноярске-26:

104. Старший лейтенант МОШКЕЙ Василий Семёнович – лётчик 5-го ПАП.

16 мая 1944 г. – катастрофа самолёта А-20. Самолёт упал в р. Лену на участке Якутск – Киренск, погибли:

105. Лейтенант ГЛУШЦОВ Александр Васильевич – лётчик 4-го ПАП.

106. Старшина ШЕВЧУК Владимир Сергеевич – воздушный стрелок-радист 4-го ПАП.

30 мая 1944 г. – катастрофа самолёта С-47. Самолёт упал в Берингово море (залив Креста), погибли:

107. Младший лейтенант ДАНИЛОВ Пётр Павлович – лётчик 8-го ТАП.

108. Техник-лейтенант ДОБКИН Соломон Маркович – борттехник 8-го ТАП.

109. Старший сержант ГОРДИЕНКО Пётр Филимонович – бортрадист 8-го ТАП.

12 сентября 1944 г. — катастрофа самолёта А-20 на аэродроме Олёкминск (отказ тормозов). Похоронен в г. Якутске:

110. Майор ХУРМАНЕЦ Григорий Григорьевич — заместитель командира авиаэскадрильи 4-го ПАП.

24 декабря 1944 г. — катастрофа самолёта Р-63 на аэродроме Ном. Похоронен в пос. Уэлькаль, Чукотка:

111. Майор СЕНЧЕНКО Николай Маркович — командир авиаэскадрильи 1-го ПАП.

8 июня 1945 г. — катастрофа самолёта Р-63 № 44103 на аэродроме Сеймчан. Похоронен в пос. Сеймчан Магаданской области:

112. Лейтенант ТЕРЕНТЬЕВ Алексей Николаевич — командир звена 3-го ПАП.

7 июня 1945 г. в 13-00 московского времени лётный состав 3-го ПАП под командованием командира полка подполковника Фролова, вылетел на С-47 из Сеймчана в Уэлькаль с задачей перегонки истребителей Р-63 "Кингкобра" из Уэлькаля в Сеймчан. Перед вылетом лётный состав имел шестичасовой отдых в общежитии.

В 19 часов 20 минут (мск) группа в составе Б-25 (лидер подполковник Фролов) и восьми Р-63 вылетела с Уэлькаля и легла на курс. В левом пеленге третьим от лидера шёл лейтенант Терентьев, четвёртым и замыкающим в этом пеленге был командир эскадрильи капитан Жуков.



Пос. Эгвекино. Обелиск в память о лётчиках, погибших в небе Чукотки

Погода по всему маршруту была ясная, группа следовала на высоте 8500 футов. В полёте связь работала хорошо. Лейтенант Терентьев жалоб никаких не предъявлял. Группа подошла к Сеймчану в 23-30 (мск) на высоте 2500 футов на скорости 220 миль/час. Подполковник Фролов объявил о порядке и условиях посадки. С его разрешения и по команде с вышки группа стала расходиться, готовясь к посадке. Первым отвалил влево капитан Жуков, вторым по команде лидера вышел из строя лейтенант Терентьев. Он ввёл самолёт в глубокий крен до 120° и с крутым снижением стал разворачиваться на 180°, т.е. фактически произвёл непол-

ный управляемый переворот. При попытке вывода самолёта из пикирования после переворота, вследствие боязни столкновения с землёй, Терентьев резко потянул ручку на себя. Самолёт начал выходить из создавшегося положения, но, вследствие перетягивания ручки, свалился на правое крыло и врезался в землю в 800 м восточнее аэродрома Сеймчан. Самолёт разбит, лейтенант Терентьев погиб”.

(Выписка из приказа по 1-й КПАД, подписанного командиром дивизии Мельниковым и начальником штаба Прянишниковым)

“Лейтенант Терентьев – старый опытный лётчик, на трассе перегнал 320 боевых самолётов без лётных происшествий, имея общий налёт 3100 часов. На трассе летал на Р-40, Р-39 и Р-63”.

(Из рапорта командира 1-й эскадрильи капитана Жукова)⁵

23 августа 1945 г. – катастрофа самолёта С-47 в 50 км севернее г. Гирин (Маньчжурия, Китай). Погиб, место погребения неизвестно:

113. Старшина ЗУБКО Михаил Андреевич – борттехник 8-го ТАП.

¹ Архив Федеральной службы воздушного транспорта РФ (ФСВТ), ф. 44, оп. 1, д. 208, л. 14.

² Приказ начальника ГУ ГВФ № 0249/л от 23 декабря 1943 г. (Архив ФСВТ РФ, ф. 44, оп. 1, д. 208, л. 14,15).

³ Ветеран перегоночной трассы И.П. Зуев утверждал, что П.Ф. Морозов похоронен в Витиме или Киренске.

⁴ Архив ФСВТ РФ, ф. 44, оп.1, д. 208, л. 15, 16.

⁵ Архив ФСВТ РФ, ф. 44С, оп. 322, д. 35, лл. 10 – 11.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АМЕРИКАНСКИХ, СОВЕТСКИХ И НЕМЕЦКИХ САМОЛЁТОВ ¹

а) Истребители

Характеристики	американские			советские				немецкие	
	P-40	P-39	P-63	МиГ-3	Як-3	Як-9	Ла-5	Me-109	ФВ-190
Взлётная масса, т	4,0	3,5	4,4	3,3	3,0	3,1	3,2	2,1	3,9
Макс. скорость, км/ч	560	580	650	549	720	605	648	570	604
Дальность, км	1600	930	890	790	1000	1000	765	660	983
Пулемёты, кол-во x калибр	2 - 6x12,7 + 4 x 7,62	2 - 4x 12,7	4x12,7 + 2x 7,62	1x7,62	2x7,62	1x12,7+ 2x7,62	-	2x7,92	2x7,92
Пушки, кол-во x калибр	-	-	-	1x20	1x20	1x37	2x20	1x20	1x20
Бомбы, кг	250	234	-	-	-	-	-	-	-

б) Бомбардировщики

Характеристики	американские		советские		немецкие		
	A-20	B-25	Пе-2	Ту-2	He-111	Ю-87	Ю-88
Взлётная масса, т	10,5	15,2	8,5	10,4	14,1	6,6	14,1
Макс. скорость, км/ч	510	458	540	547	400	310	465
Дальность, км	2000	3150	1250	2100	2300	1920	2500
Бомбы, кг	1800	1500	600	1000	1000	500	1000
Экипаж, чел.	3 - 4	5 - 6	3	4	4	2	2

¹ Лебедев И.П. "Кобры" летят к фронту. Авиационный ленд-лиз в годы Великой Отечественной войны. - М.: Воениздат, 1992. - С. 74.

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Введение</u>	5
<u>Глава I.</u> <i>Где есть воля, найдутся и пути</i>	12
<u>Глава II.</u> <i>Изыскание и строительство трассы</i>	27
<u>Глава III.</u> <i>Связавшие землю с небом</i>	45
<u>Глава IV.</u> <i>Метеорологическое обеспечение трассы</i>	58
<u>Глава V.</u> <i>Формирование коллектива перегоночной трассы</i>	71
<u>Глава VI.</u> <i>Советская миссия и перегоночный полк на Аляске</i>	78
<u>Глава VII.</u> <i>Американский участок трассы</i>	99
<u>Глава VIII.</u> <i>Самолёты над тундрой и тайгой</i>	107
<u>Глава IX.</u> <i>АЛСИБ на дипломатической службе</i>	152
<u>Глава X.</u> <i>В аэропорт посадки не прибыли</i>	167
<u>Глава XI.</u> <i>Самолёты ленд-лиза</i>	194
<u>Глава XII.</u> <i>Они не пропали без вести</i>	221
<u>Глава XIII.</u> <i>Помним те далёкие годы</i>	229

Приложения:

1. Потери личного состава 1-й Краснознамённой
перегоночной авиадивизии ГВФ за 1942-1945 гг. 243
2. Сравнительные характеристики советских,
американских и немецких боевых самолётов 262

Фотографии Д. Дебабова, В. Богомолова, А. Капленкова,
Э. Лонга, В. Стефанского, Н. Шкарёва и В. Яхонтова,
а также из личных архивов автора и семей авиаторов —
участников перегонки самолётов по трассе Аляска — Сибирь

Иван Ефимович Негенбля

АЛЯСКА — СИБИРЬ.
ТРАССА МУЖЕСТВА

Редактор **В.И. Шеметов**
Издательский менеджер **В.Ж. Согомоян**

Издательство «Якутский край»

Верстка, дизайн и вывод диапозитивов
осуществлены в типографии ИД «Вести»

Подписано в печать 03.03.2000г. Формат 70х100^{1/16}.
Гарнитура «Литературная». 16,5 печ. л.
Тираж 1000 экз.

Отпечатано в типографии НИПК «Сахаполиграфиздат»
г. Якутск, ул. Орджоникидзе, 36

НЕГЕНБЛЯ Иван Ефимович

родился в 1938 г. на Полтавщине (Украина). После окончания в 1961 г. Киевского института гражданского воздушного флота работал инженером в Якутской авиационно-технической базе (АТБ), с 1968 г. начальником АТБ Маганского авиационного предприятия, затем с 1974 г. преподавателем в 17-м учебно-тренировочном авиационном отряде, с 1990 г. и по настоящее время корреспондент газеты «Северная трасса».

Много лет занимается изучением истории авиации. Очерки и статьи на эту тему, а также посвящённые сегодняшним проблемам воздушного транспорта регулярно публикует в центральной, местной и ведомственной печати. Издал книги «Формула подъёмной силы» (1990 г.), «За штурвалом Валерий Кузьмин» (1994 г.), «От «Сопвичка» до Ил-76. Самолёты Республики Саха (Якутия)» (1995 г.), «Над безграничной Арктикой» (1997 г.), «Его жизнь вертолёт» (1998 г.), «Отряд специального назначения» (1998 г.), «Небо и земля Валерия Кузьмина» (1999 г.), фотоальбом «Крылья Республики Саха (Якутия)» (1995 г.). Как составитель и один из авторов сборники «Трасса мужества и дружбы» (1992 г.) и «Авиаторы Якутии в годы войны» (1995 г.), совместно с Э. Лонгом в Фэрбенксе (Аляска, США) фотоальбом «Кобры над тундрой» (1992 г.).

И.Е. Негенбля заслуженный работник культуры РС(Я), член Международного Сообщества писательских союзов, член Союза журналистов России, лауреат премии имени В.И. Кузьмина и лауреат конкурса Союза журналистов РС(Я), посвящённого 50-летию Великой Победы.

