

Во время Второй мировой войны три года действовал воздушный мост между Америкой и Россией. Сначала он из соображений секретности назывался Красноярской воздушной трассой. Затем его переименовали в авиалинию «Красноярск-Уэлькаль». Дерзкие на язык американские летчики прозвали трассу «Аляска хайвэй». Только после войны за перегоночным маршрутом Аляска - Сибирь закрепилось название АлСиб. Даже спустя 63 года многие страницы истории АлСиба покрыты тайной.

Архив «ЭЖ-Сибири»

## ТАЙНЫ АЛСИБА

### ЛЕНД-ЛИЗ

В марте 1941 года конгресс США принял закон о ленд-лизе. Закон обеспечил военно-техническую помощь союзникам по Антигитлеровской коалиции. В английском языке «lend» означает «давать взаймы», а «lease» - «сдавать в аренду». Сначала американцы помогали Великобритании, а после нападения Германии на СССР открыли новое направление ленд-лиза.

Осенью 1941 года было заключено Соглашение о поставках вооружения, материалов и продовольствия Советскому Союзу. Затем 11 июня 1942 года в Вашингтоне советский посол Максим Литвинов и государственный секретарь США Корделл Хэлл подписали Соглашение между правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии.

Ленд-лиз помог разгромить общего врага, но о размерах помощи остается только гадать. Большинство отечественных исследователей приводят данные Большой советской энциклопедии, что СССР получил материальных ресурсов на сумму 9,8 млрд. долларов. Однако Валерий Ярославцев ссылается на американские данные, согласно которым сумма помощи достигала 10,2 миллиарда долларов.

Наиболее ценной и своевременной помощью стали американские самолеты. Исследователи дружно подчеркивают, что примерно каждый пятый самолет советских ВВС был иностранного производства. Однако количество самолетов, поставленных через АлСиб, у разных авторов не совпадает.

Иван Негенбля и Эверин Лонг в книге «Кобры над тундрой» утверждают, что за три года по воздушной трассе прошло 7926 самолетов. В это число вошли 2618 истребителей Р-39 «Аэрокобра», 2397 - Р-63 «Кингкобра», 48 - Р-40 «Киттихоук», 3 - Р-47 «Тандерболт», 1363 средних бомбардировщика А-20 «Бостон», 732 - Б-25 «Митчелл», 710 транспортных самолетов Си-47 «Дуглас», 54 учебных самолета АТ-6 «Тексан» и один транспортный самолет Си-46. Примерно то же количество, около 8 тыс. самолетов, называет историк Василий Морозов.

В свою очередь, Валерий Ярославцев приводит цифру 8094 самолета, а по данным командования американских ВВС, их было 8777 штук. Разница в полторы сотни боевых машин, не говоря о семистах самолетах, весьма существенная.

Между тем, сайт chukotken.ru заверяет, что по чьим-то осторожным подсчетам, по авиатрассе прошло более 14 тыс. боевых самолетов. В том числе: около 4500 истребителей «Аэрокобра» П-390, 2400 - «Кингкобра» П-63А, 2900 бомбардировщиков «Дуглас» А-20С, 862 бомбардировщика «Митчелл» Б-25, примерно 700 военно-транспортных самолетов «Дуглас» С-47. Вероятно, авторы этой публикации по ошибке привели общее количество самолетов, поставленных в СССР по ленд-лизу.

Как бы там ни было, российская сторона до сих пор не рассчиталась за ленд-лизскую помощь. В 1948 году советским дипломатам удалось снизить американские требования с 2,6 до 1,3 млрд. долларов. Из них Советский Союз выплатил 89 млн. долларов золотом. Поставки цветных металлов, лесоматериалов и другого сырья составили еще 2,2 млн. долларов. Оставшийся долг в 671 млн. долларов правительство СССР обещало погасить к 2030 году, но лишь при условии, что со стороны США не будет дискриминации в торговых отношениях.

### МАРШРУТ

Первый маршрут ленд-лиза начинался на восточном побережье США, а заканчивался в Мурманске и Архангельске. Второй вел из Америки в дальневосточные порты. Третий путь пролегал через Индийский океан и Персидский залив до иракского порта Басра, а далее через Тегеран в Кировобад. Эти пути были длинными и опасными из-за нападений вражеских подводных лодок и авиации.



Президент Рузвельт предложил перегонять самолеты по воздуху через Берингов пролив, но Сталин упорно затягивал обсуждение северного маршрута. В начале войны Верховный главнокомандующий крайне нуждался в самолетах, но боялся пускать американцев в Сибирь. До лета 1942 года он отчаянно интриговал, скрывая от союзников, что работа по организации перегоночной авиатрассы уже давно идет.

На самом деле строительство воздушного моста началось с постановления Государственного комитета обороны от 9 октября 1941 года. Сталин лично поручил проложить маршрут авиатрассы участнику чөлүскинской эпопеи, Герою Советского Союза Василию Молокову, который в то время командовал Аэрофлотом. Знаменитый полярный летчик выбрал путь до Аляски через Красноярск, Якутск, Киренск и Уэлькаль. Оборудовать трассу доверили начальнику плано-экономического отдела ГУ ГВФ Д. Чусову, который до войны служил в Восточно-Сибирском управлении ГВФ.

От Красноярска до города Фербенкса, который расположен в центре Аляски, 6306 километров. Аэродромы строили на расстоянии в тысячу километров друг от друга на пересечении трассы с большими реками Анадырь, Колыма, Лена и Енисей. По воде было проще подвозить строительные материалы, горючее и другие грузы. Менее года ушло на сооружение посадочных полос и помещений аэродромов подскока, оборудование их метеостанциями, навигационными приборами и радиосвязью. На строительстве, а затем и в обслуживании авиатрассы использовали труд заключенных. Это стало еще одним поводом для появления грифа секретности на всех документах об АлСибе.

Через Фербенкс проходило трансконтинентальное шоссе Аляска-Канада (АЛКАН). Автомобильная дорога помогла быстро оборудовать воздушную трассу по которой американские летчики перегоняли самолеты с авиационных заводов, работавших на севере США.

Поэтому в Фербенксе располагалась советская военная миссия под командова-

нием полковника Михаила Мачина. Три месяца участок Фербенкс-Ном-Уэлькаль входил в состав Красноярской воздушной трассы. Затем, в начале 1943 года, правительство распорядилось выделить его в самостоятельный участок.

### ПИЛОТЫ

Среди американских военных пилотов было немало женщин. До сих пор в общественной организации Пилотессы Аляски живет легенда, как отчаянные летчицы предложили свою помощь в перегонке самолетов. Будто бы их предложение передали самому Иосифу Сталину, но он отказал, сославшись на то, что в советских казармах нет женских туалетов.

Между тем, американских летчиков не пустили на АлСиб из политических соображений. Президент Рузвельт хотел, чтобы американские летчики пилотировали самолеты до озера Байкал. Но Сталин отказал, уверяя, что русские летчики хорошо знают трассу и условия полета по ней.

Для обслуживания трассы была сформирована Первая перегоночная авиационная дивизия под командованием Героя Советского Союза полковника Илья Мазурука. До войны этот легендарный полярный летчик был участником высадки папанинцев на Северном полюсе. Штаб дивизии и управление авиатрассы расположились в Якутске. всю трассу разделили на пять участков, которые обслуживали отдельные авиаполки.

До сих пор остается загадкой, когда первые самолеты прошли по АлСибу. Исследователи называют разные даты первого перелета. Одни указывают на 29 сентября 1942 года, когда Павел Недосекин повел из Фербенкса на Чукотку первую группу американских самолетов из 12-ти тяжелых штурмовиков «Дуглас». Другие называют 6 октября, когда Илья Мазурук на своем бомбардировщике «Митчелл» с эмблемой «Белый медведь» на борту привел группу из семи истребителей «Киттихоук». Третьи переносят его полет на 7 октября 1942 года.

Более-менее достоверно известно только то, что последние самолеты вылетели по АлСибу в сентябре 1945 года. Эти боевые машины воевали уже с Японией. В начале 1946 года авиатрасса прекратила свое существование.

Самолеты перегоняли группами. Впереди ставили средний бомбардировщик «Митчелл» или «Бостон» с мощным радиопередатчиком на борту. Следом за лидером шли истребители. Им очень тяжело давались дальние перелеты. Их топливные баки и радиосвязь годились лишь для ограниченного радиуса действия. Поэтому к ним снаружи подвешивали дополнительные баки. Это резко увеличивало вес машин и затрудняло пилотирование. Летом пилотам

мешали густые туманы, а зимой к ним добавлялись лютые морозы. При этом сведения о погоде пилоты могли получить только от радиста с борта лидера.

### СМЕРТЬЮ ХРАБРЫХ

По воспоминаниям ветеранов трассы, летчики часто слышали по радио от своих лидеров команду: «Эй, смертнички, подтянись». Это о них сложили песню:

Кожанки скрипящие, погоны золотые.  
Облака кипящие, лица молодые.  
Под крылом высоким - тундра и тайга,  
Под крылом высоким - белые снега.  
За снегами белыми страшный бой идет.  
Дотяни, прошу тебя, друг мой, самолет.

Война забирала молодые жизни не только на фронте, но и в глубоком тылу. Все отечественные исследователи сообщают, что на АлСибе погибли 115 летчиков. Так же дружно историки указывают, что на американской земле разбились 68 самолетов.

Однако у них не сходится количество самолетов, потерянных на советской территории. Одни авторы пишут, что потери составили 41 машину. Другие подчеркивают, что потеряно свыше 70 самолетов. Третьи называют цифру 81 самолет.

Эта странная путаница в скорбной статистике верно указывает на то, что не известно, останки скольких экипажей до сих пор покоятся в безбрежной сибирской тайге.

Часть погибших героев приняла американская земля. Ветеранов войны штата Аляски хоронят на Национальном кладбище в Форде Ричардсон, который находится близ города Анкоридж. Среди них погребены, по одним данным, - девять, а по другим - пятнадцать советских летчиков.

### ПАССАЖИРЫ

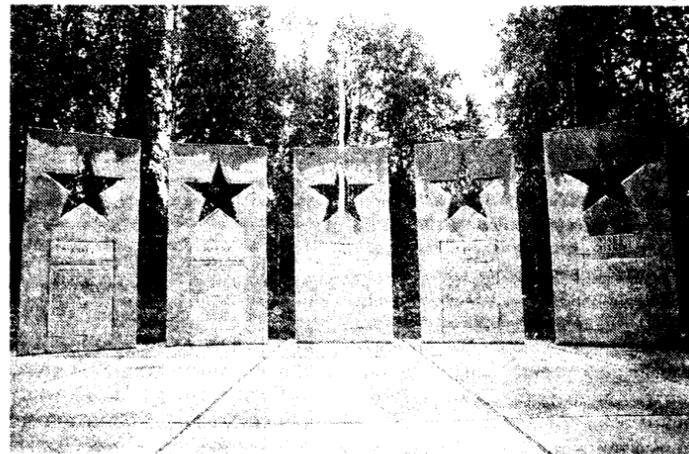
Помимо транспортировки боевых самолетов, АлСиб использовался как пассажирская авиалиния. По ней перевезли 128 371 пассажира, в том числе 17 322, заплативших за проезд. Вместе с военными, летели дипломаты и государственные деятели, коммерсанты и общественники. В ноябре 1943 года по трассе добирался до Вашингтона патриарх РПЦ Алексий, а в январе 1945 года Советский Союз посетил иерарх православной церкви в Америке митрополит Вениамин.

После войны воздушный мост через пролив «рухнул». Затем, перед самым крахом СССР, на Аляску потянулись первые чартеры. Летом 1990 года тропой АлСиба прошел самолет Красноярского авиапредприятия с делегацией общественников на борту. Спустя год, «Аляска эйрлайнз» установила регулярное сообщение между Анкориджем и Хабаровском.

Тем не менее, в конце 2003 года автору пришлось добираться из Красноярска до Анкориджа через Владивосток и Сеул на самолетах Корейских авиалиний.

Сегодня специалисты активно обсуждают маршрут через Северный полюс. Между тем, восстановление АлСиба станет не только лучшим памятником героям, но и снова свяжет два великих народа. В первую очередь для этого надо стереть все темные пятна с блестящей истории сотрудничества наций.

Анатолий ИЛЬИН,  
кандидат исторических наук



Национальное кладбище Аляски, Форд Ричардсон