

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
Voennyi Sbornik

Has been issued since 1858.

ISSN: 2309-6322

E-ISSN: 2409-1707

Vol. 11, Is. 1, pp. 36-42, 2016

DOI: 10.13187/vs.2016.11.36

www.ejournal6.com



UDC 93/94:358.4

From Alaska to the Soviet Union through the Verkhoyansk ranges

Andrew M. Salva

North-Eastern Federal University M.K. Ammosov, Russian Federation
677000, Republic of Sakha (Yakutia), Yakutsk, St. Kulakovsky 50
PhD geological and mineralogical Sciences, Associate Professor
E-mail: salvaam@mail.ru

Abstract

During the great Patriotic war on the territory of the Soviet Union in Eastern Siberia took place air route Alaska – Siberia (ALSIB) which was distilled combat and transport aircraft, which were imported from the United States of America under lend-lease (from the English words "lend" to lend, to borrow and "lease" – lease). This article tells about those who were pushing, where distilled, as well as many pilots were killed on this track. In the work of the drawing shows the monument of the first cosmonaut of the world Yuri Gagarin, in whose honor was named Avenue in the city of Yakutsk, a memorial complex dedicated ferry route Alaska – Siberia and the American military aircraft Airacobra designed modern Yakut engineers and technicians for aviation and technical base of the air company "Sakha Avia".

Keywords: Great Patriotic War, the Aircraft "BELL P-39 COBRA", runs the Alaska – Siberia (ALSIB), the ferry regiments (PAP), Fairbanks, Alaska, Krasnoyarsk, Yakutsk, Soviet Union.

Введение

Алсиб («Аляска – Сибирь», «воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль (Уэлен)», «Красноярская воздушная трасса») – воздушная трасса между Аляской (США) и СССР, построенная и начавшая действовать в 1942 году (рис. 1). Являлась советской частью авиатрассы по перегонке американских самолётов, которые США поставляли в СССР по договору ленд-лиза. Американская часть трассы начиналась в городе Грэйт-Фоллз в штате Монтана, а заканчивалась в Номе на Аляске. В качестве второстепенных задач на трассе выполнялась перевозка грузов, дипломатической почты, дипломатических работников. 9 октября 1941 года Госкомитет обороны принял решение об организации доставки самолётов из США в СССР по воздуху. Создание этой трассы возлагалось на Главное управление Гражданского воздушного флота под началом генерал-майора В.В. Молокова. Было изучено несколько различных маршрутов, и выбран путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска. Начальником строительства авиалинии был назначен Д.Е. Чусов. 13 октября была сформирована, а 16-го вылетела в Иркутск первая группа специалистов [1].



Рис. 1. «Сталинская трасса» Аляска – Сибирь (октябрь 1942 г. – октябрь 1945 г.)

Основная цель работы – выявление положительной взаимосвязи между летчиками американской и российской военной и транспортной авиацией.

Материалы и методы

Публикация была написана по наглядным и архивным материалам, собранным в городе Якутске с применение простой фотосъемки.

Обсуждение

В городе Якутске недалеко от аэропорта расположен проспект первого космонавта Советского Союза и всего Мира летчика – испытателя Ю. А. Гагарина (рис. 3). Однако этот проспект знаком горожанам тем, что здесь стоит американский самолет времен Великой Отечественной Войны, которые поставляли Советскому Союзу по ленд-лизу. Самолет «БЕЛЛ Р-39 АЭРОКОБРА» (рис. 2) был спроектирован в США конструкторским бюро фирмы «Белл эйркрафт корпорейшн» под руководством Р. Вудса и Х. Пайера. Первый полет опытный образец XP-39 совершил 6 апреля 1939 г. Серийное производство началось на заводе Белл в Ниагара-Фоллз в январе 1941 г. Всего было выпущено 9558 истребителей Р-39. Самолет состоял на вооружении в США, Великобритании, СССР, Австралии, Италии и Франции.



Рис. 2. БЕЛЛ Р-39 АЭРОКОБРА (Точная копия самолета. Памятник был открыт 6 ноября 2002 г. на проспекте Ю.А. Гагарина в г. Якутске)



Рис. 3. Памятник Герою Советского Союза – Юрию Алексеевичу Гагарину на проспекте Ю.А. Гагарина в г. Якутске

Летно-технические характеристики самолета «БЕЛЛ Р-39 Q АЭРОКОБРА»

Длина самолета.....	9,58 м.
Размах крыла.....	10,36 м.
Мощность двигателя Алдисан V-1710 85.....	1200 л/с.
Максимальная взлетная масса.....	4014 кг.
Максимальная скорость.....	612 км/ч.
Практический потолок.....	10790 м.
Дальность.....	1040 км.
Вооружение.....	1х37 мм пушка.
.....	2х12,7 мм пулемета.

Всего в Советский Союз было поставлено 4952 самолетов Р-39, из них по трассе АЛСИБ прибыло 2616. Первые «Аэрокобры» перегнали по трассе в январе 1943 г, последние пять машин прошли по АЛСИБу в начале 1945 г. За этот период по различным причинам было потеряно 27 самолетов Р-39, при этом погибло 12 летчиков.

Установленный на постаменте в городе Якутске самолет, представляет собой точную копию истребителя Р-39Q-10, серийный номер 42-20613, на котором 6 ноября 1943 года, после вылета из Якутска в Киренск в районе Витима в результате столкновения в воздухе с другим самолетом погиб заместитель командира эскадрильи 4-го перегоночного авиаполка, майор Павел Федорович Морозов (1909 г. р. уроженец г. Харькова). Самолет был изготовлен в авиационно-технической базе авиакомпании «Саха-Авиа» в 2002 г. группой энтузиастов авиации в составе Гоголева Василия, Шахнина Александра, Угарова Спиридона, Козлова Евгения, Мазоренко Виктора, Борисенкова Эдуарда и др.

Трасса АЛСИБ проходила через Аляску на Чукотку и далее на Красноярск. Протяженность трассы от Фэрбенкса до Красноярска составляла 6500 км (см. рис. 1). В СССР трасса официально называлась Красноярской воздушной трассой. Решение о подготовки трассы приняли в июле 1941 года, первые самолеты пролетели по ней в октябре 1942 года. Трассу обслуживала специальная 1-ая перегоночная авиадивизия под командованием известного полярного летчика И.П. Мазурука. Приемка техники осуществлялась советской военной миссией в Фэрбенке (штат Аляска) куда самолеты доставляли американские экипажи 7-й перегоночной группы из базы Грэйт-Фоллз (штат Монтана). Далее самолеты гнали по эстафете **пять перегоночных авиаполков (ПАП)** обслуживавших каждый свой участок трассы.

1 ПАП, участок Фэрбенкс – Уэлькаль (1560 км)

2 ПАП, участок Уэлькаль – Сеймчан (1450 км)

3 ПАП, участок Сеймчан – Якутск (1167 км)

4 ПАП, участок Якутск – Киренск (1331 км)

5 ПАП, участок Киренск – Красноярск (965 км)

Аварийность на трассе «АлСиб» была очень высокой. За 3 года ее существования погибло 115 человек. По словам Героя Советского Союза Ильи Мазурука, американцы о советском участке говорили так: «По этой трассе могут летать либо сумасшедшие или самоубийцы, либо русские» [2].

В период с 1 октября 1942 года по 1 октября 1945 года экипажи перегнали по АЛСИБУ 7908 американских самолетов. За время перегонок было потеряно 81 самолет. Всего на трассе погибло 115 перегонщиков (Таблица 1).

В Красноярске самолеты сдавались Военной приемке ВВС, затем их принимали строевые летчики и гнали на запад по воздуху или по железной дороге в разобранном виде. Штаб 1-й перегоночной авиадивизии и Управление Красноярской воздушной трассы располагались в городе Якутске.

Для обслуживания трассы Аляска – Сибирь на территории Америки была сформирована 7-я перегоночная группа по 5–7 самолетов. Перегонка начиналась у канадского города Лентбридж, шла через Скалистые горы, базы Грэйт-Фоллз и Эдмонтон, и заканчивалась в Фэрбенксе [3].

Таблица 1

Фамилии и военные звания 115 советских летчиков-перегонщиков погибших по трассе АЛСИБ при перегонке американских самолетов в период с 1942–1945 годы.

Агапов П.Е капитан.	Салов Ф.П. капитан.
Алексеев В.К. старшина.	Самарцев Г.И. ст. лейтенант.
Бобриков И.В. капитан.	Сапруненко Б.З. капитан.
Бокарев С.С. мл. лейтенант.	Туваев А.П. ст. техник.
Борискин Н.Д. сержант.	Шведов Н.А. капитан.
Борисов М.В. мл. лейтенант.	Шаповалов Г.А. ст. сержант.
Борисов Н.М. ст. лейтенант.	Федоренко А.Е. мл. лейтенант.
Астахов Н.В. лейтенант.	Соколенко В.А. ст. сержант.
Барков Д.А. капитан.	Морозов П.Ф. майор.
Батурин И.Ф. стрелок-радист.	Мошкой В.И. ст. лейтенант.
Биох Ф.И. ст. лейтенант.	Муравьев М.К. ст. лейтенант.
Ивакин П.Ф. ст. техник.	Новгородский А.Д. лейтенант.
Иванов А.М. лейтенант.	Нуреев М.Н. капитан.
Иванов А.П. майор.	Оконечников П.К. сержант.
Кутилин Н.А. мл. воен. техник.	Охапкин А.Ф. капитан.
Лесных В.Г. воен. техник 1 ранга.	Петухов Н.Ф. мл. лейтенант.
Лобарев Д.М. капитан.	Пехота А.Т. бортрадист.
Локтионов В.Я. ст. сержант.	Пивоваров Б.Н. лейтенант.
Мартынов А.А. майор.	Сибекин И.Н. воен. инженер 3 ранга.
Михайлюк А.А. лейтенант.	Спиридонов Е.С. ст. лейтенант.
Наумов Г.Т. сержант.	Смирнов В.П. командир корабля.
Пономаренко Ф.Л. майор.	Сухлецов М.Д. ст. сержант.
Попов И. В. старшина.	Терентьев А.Н. лейтенант.
Прохватинов Г.П. стрелок-радист.	Червяков Н.П. лейтенант.
Пурим И.А. лейтенант.	Шабанов А.В. мл. лейтенант.
Радь И.Ф. ст. лейтенант.	Шекочихин С.И. ст. сержант.
Савинкин А.И. ст. лейтенант.	Шабуров Г.Н. сержант.
Кисельников В.В. майор.	Яшкин В.Х. техник-лейтенант.
Исмагилов Т.И. ст. сержант.	Нечепуренко В.Н. стрелок-радист.
Артюхов М.И. майор.	Иванов Г.М. лейтенант.
Бороненко А.М. майор.	Козобаранов В.В. капитан.
Ведмицкий Г.Г. ст. техник.	Люшняй Ф.Н. мл. лейтенант.
Вичер П.Л. воен. техник 2 ранга.	Кучейко В.В. воен. техник 1 ранга.
Герасимов Е.Ф. ст. лейтенант.	Кричевский Я.М. сержант.
Глушцов А.В. лейтенант.	Максимов И.А. лейтенант.
Гордиенко П.Ф. ст. сержант.	Михасев Д.В. капитан.
Гродзенский И.Л. ст. лейтенант.	Криницкий М.М. ст. техник.
Гутафель Н.И. капитан.	Ковылин И.А. капитан.
Данилов П.П. мл. лейтенант.	Комаров А.И. ст. лейтенант.
Дерибин Л.А. воен. техник 2 ранга.	Константинов В.П. ст. техник.
Добкин С.М. техник.	Кожухов К.И. бортмеханик.
Дубовицкий Н.А. мл. воен. техник.	Трошин М.М. мл. воен. техник.
Дудин А.И. капитан.	Скореднов А.Д. мл. лейтенант.
Ершов М.К. капитан.	Шевелев В.А. капитан.
Есин П.П. второй пилот.	Скирдонов В.Д. ст. сержант.
Ефремов Д.Е. ст. лейтенант.	Сенченко Н.М. майор.
Житин И.Я. красноармеец.	Селюминов Е.И. лейтенант.
Жуков А.В. стрелок-радист.	Смирнов М.В. сержант.
Залогин Е.М. бортрадист.	Хурманец Г.Г. майор.
Заломин И.И. ст. лейтенант.	Шевчук В.С. старшина.
Заремба К.И. лейтенант.	Суранов И.Р. стрелок-радист.
Звороно К.К. мл. лейтенант.	Сивельгин С.А. лейтенант.

Зотов П.Г. майор.
 Зубко М.А. старшина.
 Ковалев В.И. капитан.
 Коломыткин М.Ф. мл. воен. техник.
 Куделин П.В. инженер-капитан.
 Моисеев И.Н. капитан.

Тимошенко И.А. ст. лейтенант.
 Ференс В.А. ст. лейтенант.
 Федотов И.С. капитан.
 Чередниченко Я.Я. ст. лейтенант.
 Чуйко Г.П. капитан.

«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» [4].

Случались с американскими перегонщиками и трагедии. Одним из таких был младший лейтенант Уолтер Т. Кент. 27 октября 1943 г. летевший чуть позади по участку трассы Аляска-Канадское старший лейтенант Дей, как Кент, обходя облака, стал резко набирать высоту. Маневр Кенту не удался, и оба самолета оказались в облаках. Дей имел опыт полета в облаках, а Кент нет. Перейдя на пилотирование по приборам Дей благополучно приземлился в Уайтхорсте. После чего начали поиски Кента. Когда ничего не удалось выяснить, его объявили пропавшим без вести и начали поиски с помощью различной авиации. 11 ноября 1944 г. поиски Кента официально прекратили. Спустя много лет 18 сентября 1965 г. истребитель Кента с серийным номером 44-2031 нашла канадская поисково-спасательная группа к северу от озера Тутси на территории Юкона. Останков человека на месте катастрофы не нашли. Пилотские сидения были отброшены вперед, пристежной ремень оборван позади кресла, но пристегнут, на нем – обугленные клочки одежды, а сложенный парашют прикреплен к сиденью. Описанные случаи – убедительные свидетельства стойкости и мастерства пилотов 7-й перегоночной группы. На американском участке АЛСИБа было потеряно 68 самолетов, не считая тех, что разбились при спасении потерпевших аварию пилотов-перегонщиков и эвакуации с мест вынужденных посадок повреждённых самолетов» [5].

У нас в стране существуют организации и клубы, которые занимаются поиском каких либо материалов времён Великой Отечественной Войны. Более десяти лет школьники из Хандыги, объединенные И.И. Игошиным в клуб «Лидер», изучают всё, что связано с катастрофами на АЛСИБе. Не один год этим же занимается инженер-связист из Якутска В.А. Богомолов. Вместе со своими помощниками из Якутского городского клуба «Поиск» он побывал в нескольких труднодоступных местах Якутии, где обнаружены следы бывалых трагедий [6].

В городе Якутске был поставлен мемориальный комплекс в честь участников перегоночной трассы «Аляска – Сибирь» (рис. 4).



Рис. 4. Мемориальный комплекс, посвященный «Легендарным участникам перегоночной трассы Аляска – Сибирь» 1942-1946 гг. на проспекте Ю.А. Гагарина в г. Якутске.

Экономика ленд-лиза. Всего поставки по ленд-лизу составили около 50,1 млрд. долларов США (612,88 млрд. долларов в ценах 2008 года), из которых 31,4 млрд. долларов было поставлено в Великобританию, 11,3 млрд. – в СССР, 3,2 млрд. – во Францию и 1,6 млрд. – в Китайскую Республику. Обратный ленд-лиз (поставки союзников в США) составил 7,8 млрд. долларов, из которых 6,8 млрд. долларов пришлось на Великобританию и страны Содружества [7].

После распада СССР остро встал вопрос – к кому переходят обязательства по долгам бывшего СССР (включая долги по ленд-лизу). 4 декабря 1991 года 8 республик СССР, включая Россию, подписали «Договор о правопреемстве в отношении внешнего государственного долга и активов СССР», который фиксировал долю каждой республики в долгах (и в активах) бывшего СССР. При этом доля России была зафиксирована на уровне 61,34 %. Договор, однако, был подписан только частью республик бывшего СССР; страны Прибалтики, Азербайджан, Молдова, Туркменистан, Узбекистан его так и не подписали [8].

После окончания Второй мировой войны в октябре 1945 года 1-я Краснознаменная перегоночная авиадивизия была расформирована.

Таким образом, несмотря на то, что сейчас об Американском правительстве говорится как о наших недоброжелателях и даже врагах, затрагивая сложную и запутанную проблему современных международных отношений. Однако были и другие времена, времена Великой Отечественной Войны, когда американское правительство поставляло свою военно-воздушную технику для Советского Союза, будучи нашими союзниками. И это не надо забывать!

Примечания:

1. Ярославцев В.А. Небо без границ. Красноярск. С. Глава: Воздушный мост Аляска-Сибирь.
2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://amic-polit.ru/trassa-alyaska-sibir-doroga-zhizni-mezhdu-ssha-i-sssr>.
3. Негенбля И.Е. Аляска – Сибирь. Трасса мужества. Якутск: Якутский край. 2000. 264 с.
4. 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.
5. Негенбля И.Е. Аляска – Сибирь. Трасса мужества. Якутск: Якутский край. 2000. 264 с. // Информация по летным происшествиям взята из картотеки отдела войны ВВС США «Вестника аварий самолетов» от 22.01.43 г., 21.02.43 г., 6.12.43 г., 15.02.44 г. и 27.02.44 г.
6. Негенбля И.Е. Аляска – Сибирь. Трасса мужества. Якутск: Якутский край. 2000. 264 с.
7. Leo T. Crowley, «Lend Lease» in Walter Yust, ed. 10 Eventful Years (1947) 2: 858–60; 1:520.
8. Гавло Ю.Н. Распад СССР и международно-правовой статус Российской Федерации // Известия АГУ. 2000. № 2 (16).

References:

1. Jaroslavcev V.A. Nebo bez granic. Krasnojarsk. S. Glava: Vozdushnyj most Aljaska-Sibir'.
2. [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: URL: <https://amic-polit.ru/trassa-alyaska-sibir-doroga-zhizni-mezhdu-ssha-i-sssr>.
3. Negenblja I. E. Aljaska – Sibir'. Trassa muzhestva. Jakutsk: Jakutskij kraj., 2000. 264 p.
4. Bostian K. Cold war separated friends, Soviet U. S. veterans say (Bostejn K. Holodnaja vojna razdelila druzej – zjavljajut sovetskie i amerikanske veterany) // Fairbanks Daily News-Miner. 1990. 3 ijunja.
5. Negenblja I. E. Aljaska – Sibir'. Trassa muzhestva. Jakutsk: Jakutskij kraj. 2000. 264 s. // Informacija po letnym proisshestvijam vzjata iz kartoteki otdela vojny VVS SShA «Vestnika avarij samoletov» ot 22.01.43 g., 21.02.43 g., 6.12.43 g., 15.02.44 g. i 27.02.44 g.
6. Negenblja I. E. Aljaska – Sibir'. Trassa muzhestva. Jakutsk: Jakutskij kraj. 2000. 264 s.

7. Leo T. Crowley, «Lend Lease» in Walter Yust, ed. 10 Eventful Years (1947) 2: 858–60; 1:520 (in Russ)
8. Gavlo Ju. Raspad SSSR i mezhdunarodno-pravovoj status Rossijskoj Federacii // Izvestija AGU, 2000, № 2 (16).

УДК 93/94:358.4

От Аляски до Советского Союза через Верхоянские хребты

Андрей Михайлович Сальва

Северо-восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова, Российская Федерация
677000, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, ул. Кулаковского 50
Кандидат геолого-минералогических наук, доцент
E-mail: salvaam@mail.ru

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны над территорией Советского Союза в Восточной Сибири проходила воздушная трасса Аляска – Сибирь (АЛСИБ) по которой перегонялись боевые и транспортные самолеты, поставлявшиеся из Соединенных Штатов Америки по ленд-лизу (от английских слов «lend» – давать займы, одалживать и «lease» – сдавать в аренду). В данной статье рассказывается о тех, кто перегонял, куда перегоняли, а также, сколько пилотов погибло на этой трассе. В работе на рисунке показан монумент первого космонавта мира Ю. А. Гагарина, в честь которого был назван проспект в городе Якутске, мемориальный комплекс, посвященный перегонной трассе Аляска – Сибирь и американский военный самолет «Аэрокобра» спроектированный современными якутскими инженерами и техниками на авиационно-технической базе авиакомпании «Саха-Авиа».

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Самолет «БЕЛЛ Р-39 АЭРОКОБРА», трасс Аляска – Сибирь (АЛСИБ), перегонный авиаполк (ПАП), Фэрбенкс, Аляска, Красноярск, Якутск, Советский Союз.