

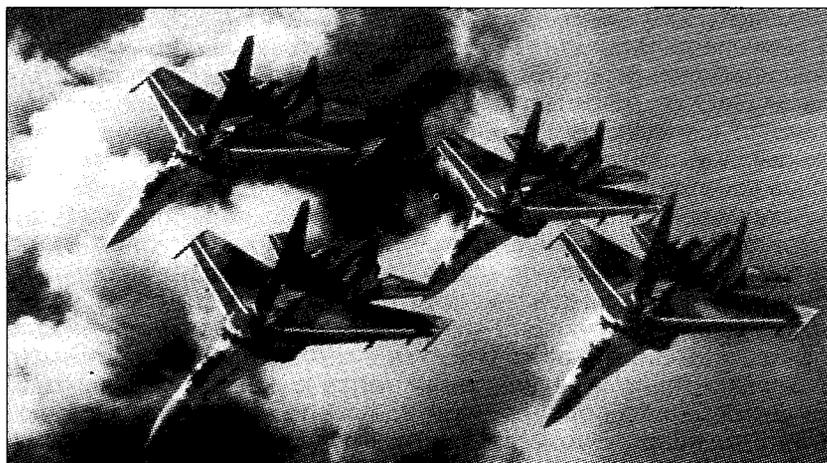
ВОЗДУШНАЯ ТРАССА АЛЯСКА — СИБИРЬ — ФРОНТ

25—27 июля 2002 года Российский комитет ветеранов войны и военной службы, Авиационный научно-технический центр «АЛСИБ», Центр военной истории России, Центральный музей Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., отделение истории Международной славянской академии провели международную научно-историческую конференцию на тему «Легендарная авиатрасса АЛСИБ — символ успешного военного сотрудничества стран антигитлеровской коалиции в борьбе с общим врагом в годы Второй мировой войны».

В программу празднования 60-летия АЛСИБа кроме конференции, на которой с докладами выступили видные российские и американские специалисты, вошли также показ документального фильма «Авиатрасса Аляска — Сибирь — фронт» (1944 г.), выставки об истории авиатрассы и «Самолеты Второй мировой войны». Участники конференции посетили также аэродром в Кубинке; заключительные мероприятия состоялись в Москве на Ходынском поле.

В предлагаемой читателям статье автор рассматривает вопросы обеспечения безопасности полетов при перегоне авиатехники по трассе Аляска — Сибирь.

24 июня 1941 года Рузвельт заявил о поддержке СССР в войне с Германией, и в тот же день были разморожены советские счета в банках США. 11 июня



«Русские витязи» в небе Фербенкса (Аляска, США) в дни празднования 50-летия авиатрассы Аляска — Сибирь — фронт
Июль 1992 года

1942 года было подписано соглашение о поставках в нашу страну американской военной техники, в том числе и самолетов, а также боеприпасов, продовольствия и т.д. на условиях ленд-лиза. Было принято совместное решение, что самолеты будут поставляться морскими конвоями в порты Мурманск и Архангельск и через иранские порты северного побережья Персидского залива, а также перегоняться по трассе протяженностью 6334 км Аляска — Сибирь через Берингов пролив — Чукотку — Колыму — Якутию до Красноярска. Трасса была оборудована в кратчайшие сроки и открыта 29 сентября 1942 года, когда подполковник П. Недосекин провел с аэродрома Ледд-Фильд близ Фербенкса первые 12 бомбардировщиков А-20 «Бостон» в сторону Берингова пролива и они благополучно совершили посадку на аэродроме Уэлькаль.

В дальнейшем перегон американских самолетов осуществлялся в следующем порядке. Американские экипажи 7-й перегоночной группы доставляли

самолеты от авиационных заводов, расположенных на севере США, через Канаду в Фербенкс или Ном. Здесь эстафету подхватывали советские летчики 1-й перегоночной авиационной дивизии (пад) ГВФ (командир полковник И.П. Мазурук, позже полковник, генерал-майор А.Г. Мельников). В дивизии было пять перегоночных авиационных полков (пад). 1-м полком командовал подполковник П. Недосекин, затем подполковник Н.С. Васин. Их задачей был перегон самолетов через Берингов пролив до Уэлькаля, а если метеоусловия не позволяли там садиться, то до Марково или Анадыря (только в зимнее время). Протяженность этого довольно сложного отрезка пути составляла 1471 км над дремучими лесами долины реки Юкон, над Беринговым проливом, над горными массивами и пустынной тундрой Восточной Чукотки.

2-й перегоночный авиационный полк (командир подполковник А.Г. Мельников, в дальнейшем подполковник М.И. Павленков) базировался в

Уэлькале. Он перегонял самолеты по сложнейшему участку трассы в 1400 км над безлюдной центральной частью Чукотки, над высокогорным районом Омолона и Колымским хребтом до Сеймчана.

3-й авиаполк (командир подполковник Н. Твердохлебов, а затем майор Б.И. Фролов) вел самолеты по маршруту от Сеймчана до Якутска (1167 км) над хребтами Черского и Верхоянским, над Оймяконом — полюсом холода. Нередко летчикам приходилось летать на большой высоте в кислородных масках и при очень низких температурах — ниже минус 50 °С. К тому же холод сопровождался устойчивыми туманами, поэтому со второй половины ноября до середины февраля перегонка самолетов велась преимущественно по побережью Охотского моря через Магадан и дальше на Якутск. Участок от Якутска до Киренска протяженностью 1331 км проходил над глухой тайгой, его обслуживал 4-й перегонный авиаполк (командир майор П.Е. Смоляков, позже полковник П.И. Дмитриев и Герой Советского Союза подполковник И.П. Власов).

На отрезке воздушного пути от Киренска до Красноярска в 965 км, простиравшемся над сплошной сибирской тайгой, работал 5-й полк (командир — подполковник М. Матюшин, позже подполковник И.И. Пронюшкин). В Красноярске американские самолеты сдавались военной приемке авиации дальнего действия (АДД) и ВВС Красной Армии¹.

Таким образом, перегонные авиаполки в 1942—1943 гг. работали обычно только на своих участках трассы АЛСИБ. Передавая в пункте назначения самолеты соседнему полку, летчики возвращались на свою базу транспортными машинами. Если же на каких-то участках трассы устанавливалась на длительное время нелетная погода или выходили из строя аэродромы, а в другом месте скапливались самолеты, летно-технический состав любого полка оперативно перебрасывался на нужные участки и фактически выполнял перегон бо-

евых самолетов по всей трассе. Эту работу сначала выполняла 6-я транспортная эскадрилья (командир С.Т. Величаев), укомплектованная отборным летным составом ГВФ и полярной авиации. Ввиду дальнейшего роста потребности в транспортных перевозках по трассе 4 июня 1943 года на базе 6-й транспортной эскадрильи (тэ) был сформирован в количестве 20 экипажей 8-й транспортный авиаполк (тап). Его бессменным командиром был майор, а затем подполковник В.А. Пушинский². Кроме перевозки летного состава на аэродромы базирования 8 тап занимался также перегонем транспортных самолетов С-47, перевозкой пассажиров и грузов (в том числе импортных), выполнением специальных заданий по доставке дипломатов и государственных делегаций из Москвы в Вашингтон.

Функционирование перегонной трассы Аляска — Сибирь несомненно было бы невозможно без решения вопросов управления воздушным движением, главным из которых являлся вопрос обеспечения безопасности полетов. Его решение зависело от оборудования трассы объектами связи и радионавигации, обученности обслуживающего персонала и от деятельности органов управления 1 пад и перегонных авиаполков.

При перегоне самолетов из Фербенкса над американской территорией в направлении к Берингову проливу безопасность полетов достигалась за счет разветвленной сети (примерно через каждые 100 миль) круглосуточно работавших радиомаяков, метеостанций и метеопостов.

Строительство объектов связи и радионавигации, а первоначально и аэродромов на территории СССР было крайне затруднено, так как трасса проходила через малонаселенный и плохо исследованный таежный район со сложным горным рельефом, множеством рек, озер, вечной мерзлотой. Но благодаря самоотверженному труду инженеров-изыскателей, проектировщиков и строителей управ-

ления особой воздушной линии и специалистов конторы «Электрорадиомонтаж» ГУ ГВФ на трассе от Уэлькаля до Красноярска вскоре построили новые и реконструировали уже существовавшие аэродромы, смонтировали объекты связи и радионавигации в 16 пунктах, в частности в Анадыре, Алдане, Верхнеколымске, Оймяконе, Якутске, Киренске.

В Иркутске в учебно-тренировочном отряде ВСУ ГВФ были организованы курсы радиопеленгаторщиков, где подготовили около 300 специалистов этого профиля, а также достаточное количество бортрадистов высокой квалификации, знавших международный код, принимавших на слух и передававших на ключе более 100 знаков в минуту³.

Как вспоминал один из руководителей службы связи и радионавигации трассы Н.А. Овсиенко, была выработана оптимальная система организации радиообеспечения полетов на трассе, в аэропортах и на аэродромах установлены командные радиостанции для связи с самолетами на подходах к аэродрому, имелись также коротковолновые радиопеленгаторы ПКВ (СПП) и приводные радиостанции ПАР.

В некоторых центрах наряду с отечественными 500-Вт радиопередатчиками РАФ («Волга») и 800-Вт МРК-0,8 имелись 3-кВт передатчики из США фирмы «Вилкокс». Установка ориентированных ромбических антенн, высокоэффективного передающего и приемного радиооборудования позволила уверенно осуществлять радиосвязь между аэропортами, а также с аэродромами в Номе и Фербенксе. Оперативная телефонная связь внутри базовых аэропортов обеспечивалась благодаря телефонным коммутаторам.

Наиболее крупная радиотехническая база располагалась в Якутске. По решению правительства перегонной трассе были переданы приемный (в Магане) и передающий (в Гимеине⁴) центры Главсевморпути, которые уже тогда располагали мощным радиооборудованием. Дополнительная установка в Гимеине 10-кВт аме-

риканского радиопередатчика, а также новейшего дублирующего приемного устройства (также полученного из США) в Магане позволила наладить прямую связь Якутска с Москвой, Тикси, Красноярском, Сеймчаном и Фербенксом.

В промежуточных аэропортах было смонтировано связное радиооборудование, позволявшее поддерживать постоянную связь не только с соседними аэродромами, но и с базовыми аэропортами, а на запасных аэродромах в Анадыре, Алдане и других имелись связные радиостанции и даже в трех пунктах — радиопеленгаторы.

АЛСИБу в оперативном отношении были подчинены некоторые объекты связи Якутской авиагруппы ГВФ, где установили дополнительные радиосредства, что обеспечивало повышение безопасности полетов как по трассе, так и в направлении Тикси, откуда для нужд АЛСИБа по Лене поступали грузы⁵.

В 1944 году в системе связи и радионавигации перегоночной трассы работало 25 передатчиков, 5 приемных радиопеленгаторов, 11 радиопеленгаторов. Другой такой разветвленной и технически хорошо оборудованной системы радиосвязного и навигационного обеспечения полетов в Советском Союзе тогда не было. Благодаря мощности самолетных радиостанций и наличию достаточного количества наземных радиостанций экипажи перегоняемых самолетов имели на всем маршруте устойчивую радиосвязь с землей, а наземные радиостанции могли непрерывно следить за полетами, которые осуществлялись не только днем, но и ночью в сложных метеоусловиях. Кстати, во многом благодаря этому за четыре года войны авиационная метеослужба Якутии получила небывалое развитие как по количеству авиационных метеорологических станций, так и по наблюдениям за погодой, по прогно-

зированию условий погоды для полетов.

ОРГАНИЗАЦИЯ и руководство перегонкой самолетов в 1944—1945 гг. коренным образом отличались от предыдущего периода (1942—1943 гг.), когда все полки, действуя самостоятельно, производили перегонку самолетов только на своем участке, а командиры полков являлись руководителями полетов лишь на участке своего полка. С 1944 года началось постоянное маневрирование перегоночными полками по всем участкам трассы.

Если намечалось одновременное сосредоточение нескольких полков на одном из аэродромов, то командованием 1-й перегоночной авиадивизии заблаговременно давалась заявка в управление трассы на подготовку данного аэродрома к приему определенного количества летного и технического состава. Как правило, на аэродромы, где предстояло сосредоточение перегоночных полков, вылетала руководящая группа офицеров штаба дивизии. В результате подобного маневрирования летным составом дивизии в течение февраля и марта 1944 года перегнала по трассе и сдала в Красноярске 1010 самолетов, из них в марте — 573, что стало рекордным результатом за всю войну.

Надо отметить, что на всех этапах перегонки самолетов вопрос обеспечения безопасности полетов являлся первоочередным. С этой целью накануне перелета командир полка составлял план перелета группы, а штаб — маршрут следования и схему строя с указанием лидеров и разведчиков погоды. Эти документы изучались командирами эскадрилий, лидерами и начальниками служб. Кроме того, командиры эскадрилий проводили предварительную подготовку летного состава и материальной части к вылету, в ходе которой тщательно изучался маршрут и предполагаемый профиль полета, особенности метеобстановки, порядок связи и получения сведений от разведчиков погоды. Кроме того, каждый экипаж

Основные даты из истории трассы Аляска — Сибирь — фронт

9 октября 1941 года постановлением Государственного Комитета Обороны СССР № 739с была создана Красноярская воздушная трасса Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

В августе 1942 года начальником трассы назначен выдающийся полярный летчик Герой Советского Союза полковник Илья Павлович Мазурук (1906—1990 гг.).

29 сентября 1942 года командир 1-го перегоночного авиационного полка подполковник Павел Недосекин повел первую группу из 12 бомбардировщиков «дуглас» А-20 «Бостон» по маршруту трассы Фербенкс (Аляска) — Уэлькаль — Сеймчан — Якутск — Киренск — Красноярск — фронт.

15 июня 1943 года приказом заместителя наркома обороны СССР Маршала Советского Союза А.М. Василевского создана 1-я перегоночная авиационная дивизия в составе 1, 2, 3, 4, 5 и 8-го перегоночных авиационных полков под командованием полковника И.П. Мазурука.

27 мая 1944 года приказом наркома обороны СССР командиром 1-й перегоночной авиационной дивизии назначен полковник А.Г. Мельников (1905—1971 гг.).

В октябре 1944 года по трассе перегнан 5000-й самолет.

5 ноября 1944 года указом Президиума Верховного Совета СССР 1-я перегоночная авиационная дивизия за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленную при этом доблесть и мужество награждена орденом Красного Знамени.

7 февраля 1945 года 1-й перегоночной авиационной дивизии вручено Красное Знамя и орден Красного Знамени.

В августе—сентябре 1945 года 1-я Краснознаменная перегоночная авиационная дивизия принимала участие в войне с империалистической Японией.

готовился самостоятельно: прорабатывался навигационный план перелета, штурманские расчеты порядка взлета, сбора группы, полета по маршруту в непредвиденных метеоусловиях.

Особое внимание уделялось предполетной подготовке, проводившейся за два—три часа до вылета. Для этой цели командир полка перед полетом собирал весь летный состав и «делал проигрыш» предстоящего перелета, уточняя состав групп и место каждого летчика в строю, время выгуливания, взлета, сбора в воздухе над аэродромом, порядок следования групп на маршруте, роспуск групп и очередность посадки. Летчикам задавались контрольные вопросы по связи, навигации, знанию маршрута, эксплуатации матчасти в воздухе при низких температурах, действиям экипажа в случае отрыва от группы и при особых случаях в полете.

На предполетной подготовке обязательно присутствовал синоптик, который давал информацию всему летному составу о погоде по маршруту и в районах вылета и посадки.

За 40 мин до вылета летный состав приступал к осмотру машин, при этом особое внимание уделялось контролю работы радиооборудования, наличию запаса кислорода в баллонах. Командиры эскадрилий, приняв доклады от летчиков о готовности материальной части и экипажей, за 20 мин до вылета докладывали командиру полка и лидерам о готовности групп к вылету.

Решающее значение в обеспечении безопасности перелета имел численный состав групп. Когда по маршруту предполагалась плохая погода, группа истребителей состояла вместе с лидером из 7 (при благоприятных метеоусловиях из 9—11) самолетов. Опыт показал, что такая группа наиболее маневренна и у нее больше шансов безаварийно преодолевать большие участки в условиях плохой погоды. В некоторых случаях при недостатке лидеров, группы в хоро-

шую погоду доводились до 13—15 самолетов, а на отдельных участках трассы лидер проводил по две — три группы сразу: первую он вел сам, а две остальные следовали за ней на расстоянии видимости. Во главе ведомых групп шли командиры эскадрилий. Группа бомбардировщиков обычно состояла из 5—7 самолетов, а при плохой погоде — до 3 самолетов.

Переменчивая погода, короткие дни зимой, северное сияние, которое, как правило, парализовывало радиосвязь — все это заставляло командование дивизии принимать нестандартные меры по обеспечению безопасности перелетов. Так, при ухудшении погоды на середине маршрута и при закрытом промежуточном аэродроме возможность возвращения на аэродром вылета исключалась, а на обход участков с плохой погодой также не оставалось светлого времени. Поэтому, чтобы получить наиболее свежую информацию о метеоусловиях по трассе, часто приходилось до наступления рассвета высылать на трассу военно-транспортные самолеты С-47, а то и вести разведку погоды по ночам. Организовывалась также встречная разведка погоды с аэродромов, а в случае полной потери радиосвязи приходилось высылать по несколько самолетов только для того, чтобы с борта на борт по цепочке передавать данные о состоянии погоды.

В конце августа 1945 года

Соединенные Штаты прекратили поставку самолетов Советскому Союзу, и началось поэтапное расформирование структур перегоночной трассы. В октябре 1-ю Краснознаменную перегоночную авиационную дивизию согласно приказу начальника ГУ ГВФ № 0243 от 20 октября 1945 года передали из ГВФ в состав ВВС Красной Армии с последующим расформированием.

8-й транспортный авиаполк был выведен из состава 1-й перегоночной авиационной дивизии в подчинение начальнику воздушной трассы Красноярск — Уэльскаль, а затем передан в ГВФ.

Итоги работы 1-й Краснознаменной перегоночной авиационной дивизии с октября 1942 года по 1 октября 1945 года приведены в таблице. В результате летных происшествий было потеряно 80 самолетов: 20 — на территории Аляски, 60 — на территории СССР.

Согласно американским официальным данным, в общей сложности из США в СССР по ленд-лизу с учетом поставок авиатехники морскими конвоями было отправлено 14 795 боевых и военно-транспортных самолетов⁶.

Отечественная авиационная промышленность в годы войны дала фронту 142 073 самолета, из них боевых — 119 316. При этом 35 426 боевых самолетов были качественно новыми. Поступление в Советский Союз самолетов из других стран антигитлеровской коалиции составило 20 853 единицы, причем в самые тяжелые для на-

Количество самолетов, поступивших из США в СССР

Год	Тип									
	А-20	Б-25	Р-63	Р-39	Р-40	Р-47	С-47	Ат-6	С-46	Всего
1942	54	8	—	11	41	—	—	—	—	114
1943	771	186	—	1343	6	—	154	—	—	2462
1944	433	372	695	1262	—	3	267	—	—	3032
1945	97	163	1701	—	—	—	284	54	1	2300
Всего поступило по типам	1355	729	2369	2616	47	3	707	54	1	7908
Потеряно на территории Аляски в результате летных происшествий	8	3	1	4	2	—	2	—	—	20

Таблица составлена по материалам ФСВТ, ф. 53, оп. 322, д. 39, л. 6—7.

шего государства годы войны (1941—1942 гг.) было получено всего лишь 3343 машины⁷.

В начале 1946 года перегоночная трасса Аляска — Сибирь прекратила свою деятельность. После ее расформирования разветвленная и налаженная инфраструктура связи и радионавигации была передана в управления связи и гражданской авиации регионов Восточной Сибири и Красноярского края.

Успешная переброска боевых и военно-транспортных американских самолетов в СССР по воздушной перегоночной трассе Аляска — Сибирь в годы Второй мировой войны являет собой пример тесного взаимодействия союзников для достижения общей цели — победы над фашистской Германией. Думается, этот опыт важен и в наши дни, когда в ходе борьбы с международным терроризмом может возникнуть необходимость взаимного предоставления государствами-союзниками своего воздушного пространства для переброски по воздуху необходимых сил и средств с целью их концентрации на важнейших направлениях.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Американские самолеты перегонались также летчиками 1 пад по воздушной трассе из Фербенкса и сдавались в следующих пунктах назначения: Москва, Владивосток, Чита, Новосибирск, Иркутск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Укурей, Спасск, Ворошиловск, Нерчинск.

² Шерль Д.С. *Авиамост: Аляска — Сибирь — фронт* // На Севере Дальнем. 1985. № 1. С. 58.

³ Архив Федеральной службы воздушного транспорта (ФСВТ) РФ, ф. 53, оп. 322, д. 39, л. 29.

⁴ Гимеин — Государственный метеорологический институт.

⁵ Овсиенко Н.А. *Связист на перегоночной трассе // Авиаторы Якутии в годы войны*. М.: Воениздат. 1995. С. 171—172.

⁶ Военная Энциклопедия. В 8 т. М.: Воениздат, 1999. Т. 4. С. 419.

⁷ Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах. М.: Главный штаб ВВС. 1962. С. 138, 139.

*Подполковник С.В. КРЫЛОВ
(Мошино Московской обл.)*

В ОЗНАМЕНОВАНИЕ 200-летия образования единой системы органов исполнительной власти России приказом Министра обороны РФ учреждены: медаль «200 лет Министерству обороны» и памятный знак «200 лет Министерству обороны».

Медалью награждается личный состав Вооруженных Сил Российской Федерации, добросовестно исполняющий должностные обязанности и имеющий выслугу 25 и более лет в календарном исчислении, а также военнослужащие других войск, воинских формирований и органов, в которых законодательством Российской Федерации предусмотрена военная служба, — по решению министра обороны Российской Федерации. Лента медали носится награжденным на левой стороне груди и располагается после медали «За отличие в военной службе».

Памятный знак вручается лицам, оказавшим содействие в решении задач, возложенных на Вооруженные Силы Российской Федерации. Носится знак на правой стороне груди.

* * *

МЕДАЛЬ Министерства обороны Российской Федерации «200 лет Министерству обороны» изготавливается из металла серебристого цвета и имеет форму круга диаметром 32 мм с выпуклым бортиком с обеих сторон.

На лицевой стороне: в центре — рельефное изображение эмблемы Вооруженных Сил Российской Федерации; под ней — обрамленный снизу лавровой ветвью картушный щит с надписью в две строки «200 лет»; внизу по кругу — надпись «Министерство обороны».

На оборотной стороне — рельефная надпись: в центре — «1802—2002», по кругу — «МИНИСТЕРСТВО ВОЕННЫХ СУХОПУТНЫХ СИЛ — МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ».

Медаль при помощи ушка и кольца соединяется с пятиугольной колодкой, обтянутой оранжево-серебристой шелковой муаровой лентой шириной 24 мм. С правого края оранжевая полоса окаймлена черной полосой шириной 2 мм. Посередине серебристой полосы — красная шириной 2 мм.

Семантика медали.

Изображение увенчанного короной двуглавого орла с распростертыми крыльями, держащего в правой лапе меч, а в левой — лавровый венок, на груди которого размещен щит с изображением всадника, поражающего копьём дракона, — официальный символ Вооруженных Сил Российской Федерации, построенный на основе Государственного герба Российской Империи периода образования Военного министерства. Эмблема в сочетании с изображением картушного щита, обрамленного лавровой ветвью, отражает преемственность славных боевых традиций разных поколений военнослужащих и гражданских специалистов центральных аппаратов органов военного управления, обеспечивающих деятельность Вооруженных Сил.

ПАМЯТНЫЙ ЗНАК «200 лет Министерству обороны» изготавливается из металла серебристого цвета с эмалью и представляет собой двуглавого орла с поднятыми крыльями, увенчанного двумя малыми коронами и над ними одной большой короной, соединенными лентой. В правой лапе орла — скипетр, в левой — держава. На груди орла круглый медальон с выпуклой каймой, лицевая сторона которого покрыта красной эмалью с изображением серебристого цвета Святого Георгия в латах, плаще и шлеме, на коне, обращенного в правую сторону и поражающего копьём опрокинутого навзничь и попранного коном дракона. По окружности медальона в поле серебристого (золотистого) цвета выпуклыми буквами «МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИИ». Под полем с надписью — изображение знака ордена Святого Георгия на банте цветов ордена Святого Георгия. На крыльях орла — надписи выпуклыми цифрами: на левом — снизу вверх по дуге «1802», на правом — сверху вниз по дуге «2002». Медальон с надписью и изображение знака ордена Святого Георгия на банте накладные.

Высота знака — 45 мм, ширина — 40 мм, диаметр медальона — 12 мм, ширина поля с надписью вокруг медальона — 3 мм. Расстояние между концами изображения знака ордена — 5 мм, между концами изображения банта — 6 мм. Высота цифр — 3 мм.

Семантика памятного знака «200 лет Министерству обороны».

Основой построения знака являлся исторический памятный знак «100 лет Военному министерству», учрежденный в честь 100-летия Военного министерства Российской Империи, с добавлением надписей.



Медаль «200 лет Министерству обороны»

Памятный знак «200 лет Министерству обороны»

