МАРШРУТ АЛЯСКА-СИБИРЬ И АВИАБАЗА ЛЭДД В ГОДЫ ВМВ

В годы ВМВ значительное количество самолетов различного назначения попало в СССР по маршруту ALSIB (Аляска-Сибирь) через авиабазу Лэдд. Взаимоотношения союзников в необычной обстановке, американский взгляд на советских людей и сегодня представляют большой исторический интерес...

Авиабаза Лэдд (Ladd) на Аляске, расположенная в г. Фэрбэнкс, во время ВМВ была пунктом официальной передачи американских самолетов в распоряжение СССР. Это была сложная процедура, которая требовала участия большого количества людей. Ей руководило, начиная с 1 октября 1943 г., специализированное подразделение *Air Transport Command* (ATC), ответственное за доставку самолетов с авиазаводов на авиабазу Gore Field в штате Монтана, их перелет на Аляску, передачу машин советским специалистам и возвращение американских летчиков из так называемой 7-й Группы Перевозок (Ferry Group) на свою базу. С американской стороны операциями руководил бригадный генерал Дэйл Гаффни (Dale Gaffney).

Аляскинский маршрут переброски самолетов, поставляемых СССР. Аэродромы Лэдд и Galena отмечены красными кружками

(*http://www.nps.gov/nr/twhp/wwwlps/lessons/146LaddField/146visual2.htm*)

Первые советские летчики, прибывшие на авиабазу Лэдд, проходили обучение у американцев с помощью переводчиков. Позднее русские стали давать предварительную языковую подготовку прибывающим летчикам и экипажам. Уже весной 1943 г. на авиабазе происходила передача более 250 самолетов в месяц. Советская сторона на авиабазе Лэдд была представлена переводчиками, механиками и инженерами, максимальное их количество на этапе наиболее интенсивной передачи самолетов достигало 300 человек. Летчики и экипажи получаемых самолетов работали по принципу ротации, чередуя полеты с пребыванием на фронте. Генерал-майор Джон Р. Дин (John R. Deane), командующий американской вонной миссией в Москве, побывал проездом на этом аэродроме и был поражен свободой предоставленного советским специалистам доступа ко всем объектам авиабазы, в то время как американские военнослужащие в СССР всюду и везде сталкивались с жесткими ограничениями. Даже на контрольной вышке авиабазы, где всегда работал русскоговорящий американец, постоянно находился советский военнослужащий...

Советские офицеры могли посещать офицерский клуб, офицерскую столовую и использовать автомобили с американскими водителями. Американский летчик Рэнди Эйкорд (Randy Acord) вспоминал: «Когда дело касалось полетов, русские летчики всегда имели преимущества и пользовались им при взлете. Однако, все эти преимущества заканчивались на пороге офицерской столовой – здесь русские занимали места последними, но это был единственным местом такого рода!»

Когда самолеты прибывали на авиабазу, американские техники тщательно проверяли каждую машину перед передчей ее русскому союзнику. Затем советские механики проверяли машины на предмет соответствия своим спецификациям. Они имели право отказаться принимать самолет и потребовать доведения его технического состояния до нужных стандартов. Со временем такие ситуации стали большой редкостью. Американцы поняли, что уже на сибирской стороне маршрута ремонт самолета будет большой проблемой, и советские механики, которым предстояло подписать акт передачи, просто не хотели брать на себя ответственность за возможные поломки по пути на фронт. Вообще, на ранней стадии работы транзитного пути русские подозревали, что передача самолетов умышленно задерживается именно тогда, когда они были наиболее необходимы, но со временем эти подозрения исчезли. Американский рапорт от 1944 г. указывает, что «в целом, было мало проблем, не устраненных со временем после обсуждений, которые иногда были довольно горячими, и не было трений, не исчезнувших самым волшебным образом тогда, когда транзит пошел в соответствии с графиком». После подписания акта передачи русскими механиками и представителями закупочной комиссии самолеты становились собственностью Советского правительства. Далее самолеты группами перелетали на аэродром Галина (Galena, побережье Аляски непосредственно к югу от Берингова пролива) и далее в СССР.

Американские офицеры и советский представитель рядом с Аэрокоброй. Надпись на плакате: «5000-й самолет, доставленный по маршруту ALSIB (Аляска-Сибирь). Аэродром Лэдд, Аляска. 10.09.1944
(http://www.nps.gov/teachers/classrooms/146laddfield.htm)

В начале работы этой программы американские инструкторы открыли специальную школу для того, чтобы ознакамливать советских летчиков со своей техникой до той поры, пока они не возьмутся за обучение своих пилотов сами. Языковый барьер оставался серьезнейшей проблемой, поскольку у американцев был только один русскоговорящий инструктор. Все другие полагались на переводчиков, не знакомых с авиационной терминологией. Особенно трудно было обучать летчиков-истребителей полетам на одноместных самолетах. Один американский капитан докладывал: «Молодой летчик-истребитель с девушкой-переводчицей подошел к моему Р-40 для проверки. Русский забрался в кабину, девушка забралась на одно крыло, а я – на другое. Первое, что он хотел узнать – как заводить двигатель. Я объяснил девушке, она перевела ему, и он сказал: «*Da*». Потом он спросил, каково максимальное давление и сколько оборотов в минуту нужны для взлета. Следующий его вопрос был таким: «Как вы поднимаете температуру масла и охлаждающей жидкости?» В конце концов, он спросил, как использовать радио. Затем он поднял самолет в воздух для пробного полета, и он уже знал, как летать на нем!»

Когда стандартная группа самолетов отбывала в путь, она часто состояла из бомбардировщика *B-25* в сопровождении нескольких легких бомбардировщиков *A-20* и истребителей *P-39*, снабженных дополнительными топливными баками для увеличения дальности полета. Позднее истребители *P-39* заменили на *P-63*. Прочие самолеты - *P-40, P-47, C-47, AT-6* (был и один *C-46*) поставлялись в малых количествах.

Бомбардировщик B-17 двигается по аэродрому между двумя рядами самолетов (1944): P-39 (Аэрокобры) слева и бомбардировщики B-25 справа. Фото из окна офиса метеослужбы (Rex and Lillian Wood collection, #2002-164-52, Archives and Manuscripts, Alaska and Polar Regions Department, University of Alaska Fairbanks)

Описания американцами летных навыков русских пилотов варьируют, но все наблюдатели сходились в том, что русские демонстрировали нацеленность на боевые ситуации. Один журналист описал русских так: «Ребята в зрелом возрасте, обветренные, имеющие опыт отстрела нацистов. Они летали в боевой манере, испытывая в самолетах все то, что те могли выдать, летали на пределе возможного, бросая их по вертикали с [диким] ревом. Дальше они дожны были лететь в Ном (неподалеку был аэродром Галина)... и они страшно торопились». В официальных докладах отсутствуют формулировки с оттенком «сенсационности», но все признавали элемент торопливости в действиях русских. В одном докладе так и говорилось: «... для них это вопрос жизни и смерти».

Работа в двуязычной обстановке была непростой задачей. Языковый барьер преодолевался формальными и неформальными путями. У русских было несколько женщин-переводчиц, и они быстро освоили авиационную терминологию и научились переводить технические руководства по эксплуатации. У американцев были свои переводчики и офицеры связи. Большинство американцев на авиабазе имело ограниченные контакты с русскими. Вспоминает американец Стэн Джурек (Stan Jurek), который заведовал складом в ангаре №2, половину которого занимали русские: «В этот ангар русские закатывали самолеты *C-47* для проверки после полетов. Конечно, по-английски они не говорили, но им иногда приходилось одалживать у нас кусок проволоки или плоскогубцы. Наши механики посмеивались, говорили, что русские все подвязывают проволокой...» Он же так писал о беседах с русскими механиками через переводчиков: «Было интересно... Они были прекрасными парнями, мне было приятно говорить с ними». Вспоминает Ирен Нойс (Irene Noyes), которая работала на складе парашютов и предложила русским помощь: «Мы их пожалели и стали проветривать их парашюты на нашем складе. Мы развешивали их в большом помещении под крышей, вентиляторы продували их и не давали им вырабатывать статическое электричество...»

Неформальное общение не приветствовалось советскими старшими офицерами, но при случае русские и американцы общались с помощью разговорников. Наступил момент, когда на авиабазе открыли курсы обучения русскому языку и опубликовали наиболее

ходовые русские фразы в местной газете *Midnight Sun*. Кроме таких слов как «привет», «до свидания», «пожалуйста» и «спасибо» военнослужащие освоили такие фразы как «Я – американец», «Заходите! Присаживайтесь!», «Я – ваш друг!», «товарищ Капитан» и «говорите медленнее». Какой-то русский офицер даже открыл курсы русского языка в городе, пригласив на них всех желающих местных жителей.

Советская переводчица Наталья Фенелова помогает механикам (Kay Kennedy Aviation collection, 91-098-865, Archives and Manuscripts, Alaska and Polar Regions Department, University of Alaska Fairbanks)

Мэри Хэггард (Marie Haggard), работавшая на авиабазе, вспоминала, как пригласила двух русских на ужин: «Я любила играть в шахматы и думала, что делаю это очень неплохо. Ну и конечно, шахматы – это игра, которую любят русские. Я и пригласила двух русских ребят домой – моя мама приготовила действительно превосходный ужин для них. После ужина мы сели играть в шахматы, и, конечно же, меня снесли с доски в считанные секунды!» Русские не были склонны к свободной беседе, но американка пришла к выводу, что они были очень вежливыми ребятами. «Что касается меня, отнеслись они ко мне прекрасно,» - вспоминала она. Иногда русские, говорившие по-английски, скрывали это. Снова вспоминает Ирен Нойс: «Как-то после полудня один русский принес на склад парашют. Мне нужно было зарегистрировать это, но он не говорил по-английски и все время смотрел в разговорник. Я потратила почти целых полдня на то, чтобы объяснить ему все, что касается парашютного склада и все, что он хотел выяснить, но мое терпение чуть было не лопнуло от этой утомительной беседы». В тот же день Ирен по дороге домой столкнулась с этим же русским парнем в автобусе по дороге домой. «Когда мы подъезжали к городку, он обратился ко мне на правильном английском и спросил, не хочу ли я прогуляться с ним в бар *Cottage* и выпить виски с содовой!» - вспоминала она с некоторым раздражением...

Рядовой Фрэнк Нигро вне служебного времени работал барменом в клубе для советских офицеров. Он приобрел небольшой англо-русский словарик и стал изучать его, вскоре набравшись достаточного количества фраз для того, чтобы управляться со своим делом. «Мне пришлось выучить ... изрядное количество русских фраз. Я пытался говорить с этими парнями... Некоторые из них немного говорили по-английски... Многие из них были совсем молодыми парнями, эти летчики, совсем как я. И, знаете, это были хорошие ребята».

Существование маршрута *ALSIB* (Аляска-Сибирь) изначально было секретным. Сведения об этом не попадали в центральную прессу, и Министерство Обороны США (War Department) впервые открыто сообщило об этом только в ноябре 1943 г. Окончательно завеса секретности исчезла летом 1944 г., и публикации об авиабазе Лэдд попали в известные газеты и журналы, включая *Saturday Evening Post*, *Harper's Magazine* и *Alaska Life*. Большинство статей освещало вопросы взаимодействия сторон, человеческие аспекты взаимоотношений союзников и реакцию русских на американские обычаи. В большинстве случаев пресса размещала комментарии, характеризующие русских как людей вежливых и дисциплинированных, но, вместе с тем, исключительно требовательных во всем том, что касается состояния получаемых самолетов. Описания проблем, связанных с языковым барьером, были любимой темой журналистов.

Теперь мы знаем, что взаимоотношения союзников не ограничивались дружеским и профессиональным общением. Офицеры разведки и контрразведки обеих сторон внимательно наблюдали за ситуацией на авиабазе, а американцы, по мере возможности, знакомились с содержанием дипломатической почты и багажа, отправляемых в СССР. Уже тогда для них не было секретом большое количество данных промышленного и ядерного шпионажа, проследовавших этим путем в советские конструкторские бюро и научные лаборатории. Но это – отдельная история...

Аэрокобры, готовые к отправке (http://www.theamericanhistoryclub.com/world-901)

Монумент в Фэрбанксе, открытый в 2006 г. в память о сотрудничестве между США и СССР в годы ВМВ
(http://www.lend-lease.airforce.ru/english/articles/memorial/index.htm)

Оригинальный текст: http://www.usarak.army.mil/conservation/WWII_LaddField/Ch5.pdf

Перевод и обработка - Владимир Крупник

Возврат на главную страницу www.warsstory.org