

К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ИСТОРИЯ ЛЕГЕНДАРНОЙ АВИАТРАССЫ «АЛЯСКА–СИБИРЬ–ФРОНТ»

В.А. Борисов

Кафедра истории России
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10–2, Москва, Россия, 117198

Статья посвящена истории строительства в годы Великой Отечественной войны силами СССР Аляскинско-Сибирской магистрали и ее роли в доставке авиационной техники с заводов США в Фэрбанксе (Аляска) для последующей перегонки в Советский Союз. В этой связи автор исследует малоизвестные факты освоения сложнейшей авиационной трассы «Аляска–Сибирь–фронт», которая сыграла в истории Великой Отечественной войны исключительно важную роль и помогла российским и американским авиаторам приблизить победу над фашистской Германией. В статье также раскрываются конкретные решения партии и правительства СССР по согласованию усилий между Англией и США по поставкам боевой авиационной техники по ленд-лизу. На конкретных исторических фактах рассматриваются самоотверженные и героические усилия советских летчиков, инженеров, техников, младших авиационных специалистов по мобильной подготовке аэродромов и площадок для промежуточной посадки самолетов в условиях сурового сибирского климата.

Ключевые слова: ленд-лиз, Аляскинско-Сибирская магистраль, Фэрбанкс, американо-советские отношения, авиатрасса, аэродром, боевая авиационная техника, перегонка самолетов, авиаполк, транспортные самолеты.

Введение

Обоснование темы. В 2015 г. мировое сообщество будет отмечать 70-летие со дня окончания Второй мировой войны. Для советского народа эта дата связана с понятием Великой Победы, во имя приближения которой было отдано огромное количество человеческих жизней, страна потеряла десятки тысяч разрушенных городов, сел и деревень, треть национального богатства

страны. И сегодня как никогда актуально вспомнить о том, как советские и американские авиаторы благодаря нечеловеческим усилиям обеспечивали своевременную поставку в СССР боевых самолетов, так необходимых фронту.

Исследование проблемы

В тяжелейшем для СССР 1942 г. И.В. Сталин писал Ф. Рузвельту: «...Мы крайне нуждаемся в увеличении поставок самолетов истребителей современного типа (например «Аэрокобра»)». 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 самолетов, главным образом, истребителей. У немцев оказался большой резерв самолетов. Немцы имеют на юге минимум двойное преимущество в воздухе, что лишает нас возможности прикрыть наши войска» (1). На это послание Верховного главнокомандующего Ф. Рузвельт ответил: «Я изучаю все возможности увеличения истребителей, поставляемых Советскому Союзу. В октябре мы отправили Вам 276 боевых самолетов, и делается все возможное, чтобы ускорить эти поставки» (2).

11 июня 1942 г. Советский Союз и США подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу (в годы войны поставки по нему получали 42 страны мира). Поставки в СССР из Англии и США боевой техники, в том числе и самолетов, по ленд-лизу начали осуществляться двумя путями. Первый пролегал от портов Западного побережья Америки, по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому морю, Персидскому заливу в иракский порт Басра. По этому маршруту суда шли более двух месяцев. Из Басры самолеты перевозились по железной дороге в Иран, где после сборки и облета перегонялись в СССР по воздуху.

Второй путь был менее длинным, но он оказался сопряжен с риском, так как пролегал от Восточного побережья Америки и Англии до Мурманска или Архангельска. При этом немецкие морские и воздушные силы, базировавшиеся на побережье оккупированной Норвегии, активно противодействовали прохождению американских и английских судов.

Летом 1942 г. в ходе переговоров, инициатором которых выступил СССР, главы правительств антигитлеровской коалиции одобрили новый маршрут поставки самолетов по воздуху через Аляску и Сибирь. В общей сложности самолеты должны были проделать путь в 14 тыс. км (из них 3 тыс. км – от заводов США через Канаду и Аляску до Фэрбанкса, 6,5 тыс. км – от Фэрбанкса до Красноярска и приблизительно 4,5 тыс. км – от Красноярска до фронта по железной дороге или воздуху). До организации этой авиатрассы отдельные, редкие перелеты между Чукоткой и Аляской выполнялись на гидросамолетах, а зимой – на самолетах, снабженных лыжами. Ближайшие грунтовые аэродромы, а точнее посадочные площадки, пригодные для машин типа По-2 и Р-5, находились в районе Магадана и Якутска.

Все это свидетельствует о том, что данный путь надо было прокладывать заново: изыскивать в труднодоступных местах площадки для строительства аэродромов, доставлять строительные материалы, оборудовать жилые и служебные помещения, организовывать питание летнего и технического состава для более 3 тыс. человек, обеспечивать необходимым количеством бензина, создавать различные службы и решать многие другие вопросы. Все это требовалось создать в предельно сжатые сроки. И эта сложная задача была выполнена.

В 2000 г., в канун 60-летия Великой Победы над фашистской Германией, участники авиационной экспедиции на самолете Ли-2 совершили трансконтинентальный перелет «Россия–Сибирь–Аляска», отдавая должное долгу памяти ветеранам, участникам Великой Отечественной войны, повторив уникальный маршрут легендарной авиатрассы, по которой в годы смертельной схватки с гитлеровской Германией летчики военно-воздушных сил Красной Армии освоили новый маршрут, протянувшийся от штата Аляска (США) до г. Красноярск в СССР. По ней по программе ленд-лиза на советско-германский и с августа 1945 г. на советско-японский фронты перегонялись американские боевые самолеты, перевозились пассажиры и различные грузы в обоих направлениях.

Президент Международного благотворительного общественного фонда «Победа – 1945 год», дважды Герой Советского Союза маршал авиации А.Н. Ефимов вспоминает, что по договоренности лидеров стран антигитлеровской коалиции начиная с 9 октября 1941 г. в рамках программы ленд-лиза Государственный Комитет Обороны (ГКО) принимает постановление №739/с о создании Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии. Создание этой трассы возлагалось на Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) под началом генерал-майора В.В. Молокова. После изучения нескольких маршрутов был выбран путь через Берингов пролив, центральные районы Чукотки и Якутии до Красноярска. Начальником строительства авиалинии был назначен Д.Е. Чусов. 13 октября маршрут был сформирован, и уже 16 октября 1941 г. в Иркутск вылетела первая группа специалистов (3).

Одновременно в ноябре того же года началась реконструкция уже имеющих аэродромов. В Красноярске удлинили две бетонные взлетно-посадочные полосы, сделали рулежные дорожки, оборудовали самолетные стоянки, был реконструирован аэродром в Якутске.

Строительство новых аэродромов началось в 1942 г. Вдоль трассы строились узлы связи, радионавигации, метеорологические станции, уточнялись полетные карты. 27 апреля 1942 г. Гражданский воздушный флот, строящий и эксплуатирующий трассу, был подчинен Военно-Воздушным силам Красной Армии. В июне 1942 г. знаменитый советский летчик, Герой Советского Со-

юза В.К. Коккинаки на бомбардировщике Б-25 пролетел по недостроенной трассе и доставил в Москву американскую правительственную делегацию по вопросам согласования начала перегонки самолетов. 23 июля для приемки трассы вылетела комиссия ГУ ГВФ. Обследовав маршрут, комиссия разрешила эксплуатацию трассы (4). Всего к октябрю 1942 г. на ней было введено десять аэродромов: пять базовых, восстановленных в Якутске и Красноярске, и несколько новых в Киренске, Сеймчане и Уэлькале; а также пять запасных – в Алдане, Олекминске, Оймяконе, Берелехе (Сусуман) и Марково. Одновременно велось строительство аэродромов в Бодайбо, Витиме, Усть-Мая, Хандыге, Зырянке, Анадыре (5). Всего в СССР было построено 16 аэродромов, 15 – в США и Канаде.

Перегоночная дивизия была сформирована летом 1942 г. в г. Иваново, в котором летчики изучали американские самолеты и проводили тренировочные полеты. Командиром дивизии, а с августа 1942 г. и руководителем Красноярской воздушной трассы был назначен начальник Полярной авиации СССР, Герой Советского Союза, легендарный морской летчик полковник И.П. Мазурук, которому в июне 1937 г. была вручена Золотая Звезда Героя за отличное выполнение задания по высадке советской научной экспедиции под руководством И.Д. Папанина на Северный полюс. В дивизию под командованием И.П. Мазурука входило пять авиаполков. Штаб дивизии и управление воздушной трассой располагались в Якутске.

Известно, что Президент США Ф. Рузвельт, зная об отчаянном положении советской авиации, предложил, чтобы американские летчики перегоняли самолеты до района озера Байкал. Реакция И.В. Сталина была предельно жесткой: советские летчики сами будут принимать боевые самолеты США в центре Аляски, в г. Фэрбанксе, и доставлять их на действующие фронты. С подобным мнением Верховного главнокомандующего согласиться трудно.

В этой связи необходимо отметить, что город Фэрбанкс, находящийся в центре Аляски, был выбран в качестве места передачи самолетов из-за его лучшей защищенности по сравнению с Номом в случае нападения японцев, которые летом 1942 г. оккупировали часть штата Аляска. 29 сентября 1942 г. командир дислоцировавшегося в г. Фэрбанкс 1-го перегоночного авиаполка подполковник П.В. Недосекин повел группу из 12 фронтовых бомбардировщиков Дуглас А-20 «Бостон» по трассе на фронт.

7 октября 1942 г. первая партия самолетов в составе семи истребителей П-40 вылетела из Фэрбанкса. Лидером группы являлся бомбардировщик Б-25 под управлением руководителя трассы Мазурука. По различным причинам путь до Красноярска занял 33 дня. На Алсибе бомбардировщики и транспортные самолеты перегонялись по одному или группами по два-три самолета, а истребители летали группами, которые вели лидеры–бомбардировщики. Из Красноярска бомбардировщики перегонялись на фронт своим ходом, а истребители – в разобранном виде по железной дороге (6).

Таким образом, строительство аэродромов, необходимых сооружений, организация питания летного и технического состава, создание инфраструктуры обслуживания сложной авиационной техники явилось поистине всенародным подвигом тружеников тыла: за 10 месяцев все эти вопросы были решены, что по основным нормативам требовало не менее пяти лет. Воздушный гигантский мост протяженностью 14,5 тыс км от самолетостроительных заводов США до СССР через Канаду и Аляску эффективно заработал.

Самолеты пилотировались летчиками США до Фэрбанкса, где находилась советская военная миссия по приемке самолетов. Наш летный и технический состав под руководством американских и советских специалистов изучал передаваемые Советскому Союзу самолеты: истребители Р-40 «Киттихаук», Р-39 «Аэрокобра», средние бомбардировщики Б-25, А-20 «Бостон», транспортные самолеты Си-47. Все они имели конструктивные и прочие особенности, хорошие тактико-технические данные.

Передав самолеты в Красноярске, летчики возвращались к месту базирования на закрепленных за полками транспортных самолетах. Истребители перегонялись, как правило, группами, которые возглавлял лидер-бомбардировщик, за ним следовали истребители, замыкал строй также бомбардировщик, экипаж которого следил за тем, чтобы не было отстающих. Бомбардировщики и транспортные самолеты перелетали обычно поодиночке.

Первый участок трассы – от Фэрбанкса до Нома и далее до Берингова пролива протяженностью 860 км – проходил над густыми лесами долины реки Юкон, далее 760 км до аэродрома Анадырь над Беринговым проливом и горными массивами восточной Чукотки. Это был довольно сложный участок маршрута, его обслуживали пилоты 1-го авиаполка под руководством подполковника П.В. Наседкина, а позднее – полковника Н.С. Васина.

Второй авиаполк возглавляли вначале подполковники Н.С. Васин, затем А.Г. Мельников и М.И. Павленков. Он базировался на берегу Анадырского залива на построенном наспех аэродроме с примитивными фанерными домиками. Но летчики мужественно переносили суровый климат и большие трудности перелетов по второму, необычайно сложному, 1450-километровому участку от Анадыря до аэродрома Сеймчан на реке Колыме. Их путь пересекал центральную безлюдную часть Чукотки и Колымский хребет.

Маршрут от Сеймчана до Якутска длиной в 1200 км был самым нелегким на всей трассе. Он пролегал над высокогорной территорией, а также над Оймяконским районом, где мороз достигал 60–70 градусов. Самолеты покрывались ледяной коркой, масло и смазка становились твердыми, как камень, а резина – хрупкой. Ломались шланги, выводя из строя тормоза и гидравлику.

Все работы велись под открытым небом, но наши инженеры, техники и другие специалисты, замерзая сами, старались с помощью простейших при-

способлений ремонтировать, разогреть и отправлять самолеты на фронт Великой Отечественной войны. Эта труднейшая работа проходила в условиях и других трудностей – густых туманов в летнее время, низкой облачности, туч mosкитов, лесных пожаров, которые заволакивали густым дымом большие пространства. В этих случаях нужно было прибегать к слепым полетам только по приборам, хотя немногие были к ним подготовлены. Здесь самолеты пилотировали летчики, базировавшегося на аэродроме в Сеймчане 3-го авиаполка, которым командовали майор Г.М. Молошников, затем подполковник Ф.А. Твердохлебов, а позже майор Б.И.Ф Ролов. Летчики были вынуждены летать на больших высотах с применением кислородных масок и как правило при очень низких температурах.

Почти все самолеты не имели отопления, и четырехчасовой полет в холодном самолете с обмерзшими стеклами и без автопилота был для летчиков-истребителей серьезным испытанием. Усложняло пилотирование машин (особенно в плохую погоду) и то, что к ним подвешивались дополнительные бензобаки. По двум участкам воздушной трассы от Якутска до Киренска и от Киренска до Красноярска длиной в 920 км летать приходилось вдоль реки Лены и над сплошной сибирской тайгой. На этих участках трудились летчики четвертого авиаполка (которым командовали майор П.Е. Смоляков, затем полковник М.И. Дмитриев и позже Герой Советского Союза подполковник И.П. Власов) и пятого авиаполка под руководством подполковника М.П. Матюшина, затем подполковника И.И. Пронюшкина.

Летный состав сознавал всю тяжесть и ответственность своей работы и героически выполнял все задания. Следует отметить, что на самолетах-истребителях до середины 1943 г. не было радиоконпасов, а на аэродромах отсутствовали приводные РЛС. Да и работа метеослужб оставляла желать лучшего. Но, несмотря на перечисленные трудности и недостатки, аварийность на трассе была небольшой.

В этих тяжелейших условиях по трассе Фербанкс–Красноярск за время войны было доставлено по воздуху 7908 самолетов. Это количество можно считать небольшим, если учесть, что в 1941–1945 гг. отечественная промышленность выпускала ежегодно до 40 тыс. самолетов. Однако помощь американцев в 1942–1943 гг. сыграла заметную роль в успешном проведении боевых операций этого периода.

Американская часть трассы начиналась в городе Грейт-Фолсе в штате Монтана, а заканчивалась в Номе на Аляске. Второй важнейшей задачей на трассе являлась доставка грузов, дипломатической почты, военных и гражданских лиц всех рангов.

С июня 1943 г. по июнь 1944 г. командир 1-го перегонного авиаполка И.П. Мазурук лично перегнал по трассе более сотни самолетов. В 1944 г. под командованием И.П. Мазурука был осуществлен перелет четырех ленд-

лизовских гидросамолетов «Каталина» по маршруту США – Бразилия – Сенегал – Марокко – Египет – Сирия – Иран – СССР (Баку – Астрахань – Москва). С этого времени Красноярская воздушная трасса стала именоваться как «Воздушная трасса Красноярск–Уэлькаль» под руководством генерал-майора И.С. Семенова. Мазурук оставался командиром дивизии до 5 июня 1944 г., когда его сменил полковник А.Г. Мельников. 1 октября место Семенова занял Герой Советского Союза генерал-лейтенант М.И. Шевелев (7).

23 августа 1943 г. Гражданский воздушный флот из подчинения ВВС Красной Армии был переведен в подчинение командующему Авиации дальнего действия (АДД). В августе под управление трассы был передан Красноярский аэропорт 1 класса, до того находившийся в ведении ВВС СССР. В аэропорту имелаась Харьковская военная авиационная школа, где в мастерских ремонтировались самолеты. Их также ремонтировали и готовили к полетам в мастерских судоремонтного и авиаремонтного заводов на острове Молокова (8).

В 1944 г. улучшилось оснащение трассы радиосредствами: были установлены закупленные в США 25 передатчиков, пять приемных радиоцентров, 11 радиопеленгаторов и две мощные радиостанции в Якутске и Сеймчане. Материальное обеспечение трассы проходило через порты в Магадане, Тикси, Провидения, Амбарчике и Уэлькале, откуда грузы развозились по 25 пунктам приема (9).

К 1945 г. на трассе уже имелось пять основных маршрутов – из Красноярска в Уэлькаль; из Якутска в Хабаровск; Анадырь – Магадан – Хабаровск; Магадан – Киренск – Красноярск и Якутск – Тикси. По этим маршрутам использовалось до 30 аэродромов. В результате летом 1945 г. по трассе перегонялись самолеты для Забайкальского, первого и второго Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота для обеспечения боевых действий против милитаристской Японии. В августе поставки авиатехники из США по трассе прекратились, и 1-й перегонный авиаполк перебазировался из Фэрбанкса в Марково; авиадивизия была расформирована в октябре 1945 г.

Всего общая протяженность трассы Фэрбанкса до Красноярска составляла 6,5 тыс. км, из них по территории СССР – 5 тыс. км. С завода в США до фронта в СССР самолету приходилось преодолевать до 14 тыс. км. Согласно отчету дивизии по трассе Алсиба было доставлено 7908 одномоторных и двухмоторных самолетов; бомбардировщиков Б-25 – 729, А-20 – 1355; истребителей – П-20 – 47, П-39 – 2616, П-63 – 2396, П-47 – 3 штуки. Транспортных – Си-47 – 707, Си-46 – 1 и 54 учебно-транспортных Ат-6. Только по воздуху через Аляску перегонка и транспортировка в СССР составила 7 831 самолетов. Одновременно было перевезено большое количество различных грузов: военное оборудование, золото, слюда, продовольствие, оборудование для госпиталей, хозканцелярские принадлежности, почта, в т.ч. дипло-

матическая, а также инкубационные яйца, протезы, иголки для швейных машин, запчасти для часов и многое другое.

Кроме этого, по трассе Алсиб летали дипломаты и военные специалисты, послы СССР и США М.М. Литвинов и А.А. Громыко, американские генералы, а в 1944 г. – вице-президент США Г. Уоллес. Всего за время эксплуатации Алсиба с октября 1942 по октябрь 1945 г. по авиатрассе было перевезены 128 371 пассажир.

Необходимо отметить, что наряду с успехами в этой тяжелой работе не обошлось без трагических происшествий. В частности, на советском участке трассы произошло 279 летных происшествий, из них 39 катастроф, 49 аварий, 131 поломка и 60 вынужденных посадок. В результате погибло 114 человек. 17 ноября 1942 г. крупнейшей стала катастрофа Ли-2 пятого ПАП в Красноярском аэропорту, в которой погибли 30 человек (по другим данным – 20). Среди ее причин назывались сложные метеоусловия, плохое метеобеспечение, конструкторские недостатки и производственные дефекты, плохая техника пилотирования в сложных метеоусловиях, недисциплинированность летного состава, плохая организация полетов и т.д.

Символично, что среди личных вещей погибших летчиков нередко находили губную помаду. Это связано с тем, что на американских самолетах шкалы приборов имели обозначения в неметрических единицах – футы, галлоны, дюймы. И нашим летчикам приходилось работать со справочниками, переводить значения в более привычные для наших летчиков единицы измерения, и с помощью помады наносить на приборы цифры, литры, метры и т.д.

В целом, ГКО дал высокую оценку деятельности Красноярской авиатрассы. 1-я Перегоночная авиадивизия за «образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленную при этом доблесть и мужество» была награждена орденом Боевого Красного Знамени, а многие солдаты и офицеры – боевыми орденами.

Следует отметить, что на фронте каждый летчик, проведя час-полтора в боевым вылете, возвращался в свой родной полк и попадал в круг своих друзей до следующего вылета. А на трассе же, к примеру, летчик-истребитель в кабине «Аэрокобры» или «Кингкобры» четыре–пять часов вел смертельный поединок с полярной стихией, стремясь на одном моторе долететь до пункта назначения на предельной дальности полета машины и передать ее дальше боевым товарищам–перегонщикам по эстафете для скорейшей доставки на фронт и тут же обратно лететь за новой партией самолетов. И так по 200–300 раз за годы перегонки.

Напряженная деятельность авиатрассы продолжилась и после капитуляции гитлеровской Германии, когда Советский Союз, верный своему союзническому долгу, вступил в войну с империалистической Японией. Лишь после ее капитуляции авиатрасса прекратила свое более чем трехлетнее существо-

вание. Но аэродромы, оборудование, а также опыт, приобретенный авиаторами в этот период, пригодились гражданской авиации в процессе дальнейшего освоения Севера. Так наши далекие предки проложили морской путь на Аляску, а советские люди в годы Великой Отечественной войны освоили воздушный путь Аляска–Сибирь.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) *Бережков В.М.* Страницы дипломатической истории. М., 1987. С. 318.
- (2) Там же.
- (3) *Горбунова Л.И., Кутаков Е.В., Шкарев Н.Ф.* Небо без границ: очерки, воспоминания. Красноярск, 1995. С. 12.
- (4) *Негенбля И.Е.* Аляска – Сибирь: Над тундрой и тайгой: (фотоальбом). Якутск, 2005. С. 18.
- (5) Там же.
- (6) Воздушная трасса «Красноярск – Уэлькаль («Аляска – Сибирь»): вчера, сегодня, завтра: материалы научно-практической конференции. Красноярск, 2007. С. 161.
- (7) *Мазурук И.П.* Полярный круг. Воздушный мост Аляска – Сибирь. Альманах. М., 1978. С. 119.
- (8) *Ярославцев В.А.* Небо без границ. Красноярск, 1995. С. 10.
- (9) См.: Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. М., 1962.

REFERENCES

- (1) Berezkhov V.M. *Stranicy diplomaticheskoy istorii* [Pages of diplomatic history]. Moscow, 1987, p. 318.
- (2) Ibid.
- (3) Gorbunova L.I., Kutakov E.V., Shkarjov N.F. *Nebo bez granic: ocherki, vospominaniya* [Sky without borders: essays, memoirs]. Krasnojarsk, 1995. p. 12.
- (4) Negenblja I.E. *Aljaska – Sibir': Nad tundroj i tajgoj: (fotoal'bom)* [Siberia: over the tundra and taiga (photos)]. Jakutsk, 2005. p. 18.
- (5) Ibid.
- (6) *Vozdushnaja trassa «Krasnojarsk – Ujel'kal' («Aljaska – Sibir'»): vchera, segodnja, zavtra: materialy nauchno-prakticheskoy konferencii*, Krasnojarsk, 2007, p. 181.
- (7) Mazuruk I.P. *Poljarnyj krug. Vozdushnyj most Aljaska – Sibir'. Al'manah* [Arctic [Airway "Krasnojarsk – Uelkal ("Alaska–Siberia"): Yesterday, Today and Tomorrow: Proceedings of the Conference]. Moscow, 1978, p. 119.
- (8) Jaroslavcev V.A. *Nebo bez granic* [Sky Without Borders]. Krasnojarsk, 1995, p. 10.
- (9) *Sovetskaja aviacija v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg. v cifrah* [Soviet Air Force in the Great Patriotic War of 1941–1945 Numerically]. Moscow, 1962.

HISTORY OF THE LEGENDARY AIRWAY “ALASKA-SIBERIA-FRONT”

V.A. Borisov

Department of Russian History
Peoples' Friendship University of Russia
Mikluho-Maklaya Str., 10–2, Moscow, Russia, 117198

The article deals with the construction of the Alaskan-Siberian Railway by the USSR during the Second World War and its role in the delivery of aviation equipment from the USA factories in Fairbanks (Alaska) for the subsequent ferrying to the Soviet Union. In this regard, the author explores the little known facts of the development of the complex airway “Alaska-Siberia-front”, which played the crucial role in the history of the Great Patriotic War and enabled the Russian and American aviators to hasten the victory over Nazi Germany. The article also reveals the specific decisions of the Party and the Soviet government on coordinating efforts between Great Britain and the United States to supply combat aircraft under the Lend-Lease. On the basis of specific historical facts the author considers selfless and heroic efforts of Soviet pilots, engineers, technicians, junior aviation specialists in the preparation of mobile airfields and sites for aircrafts intermediate landing in the harsh Siberian climate.

Key words: Lend-Lease, Alaska-Siberian Airway, Fairbanks, US-Soviet relations, airway, airfield, combat aircraft, aircrafts ferrying, Wing, transport aircraft.