



Дорогие читатели, мы представляем новую рубрику нашей газеты «Русская Америка». Появление её неслучайно. Как известно, в октябре исполнилось 150 лет со дня официальной передачи российских владений на Аляске в собственность США. В этом же году отмечается 75-летие воздушной трассы «Аляска — Сибирь» («Алсиб») по которой во время Великой Отечественной войны в рамках ленд-лиза было доставлено на советский фронт более восьми тысяч американских самолётов. И нынче же отмечается 220 лет со дня рождения первого архиерея, создателя православной епархии на Аляске и Алеутских островах Святителя Иннокентия Вениаминова. Все эти события — повод ещё раз обратить внимание на утраченную часть России на другом континенте, услышать эхо Русской Америки, звучащее и поныне. А поможет нам сделать это новый автор «ОЛГ», живущий на Аляске.

Анна Верная родилась в Магадане. После школы сделала первые шаги в профессию в газетах «Магаданский комсомолец» и «Магаданская правда». Затем поступила на заочное отделение журфака МГУ. Окончила его в 1976 году, уже работая редактором на магаданском телевидении. Была автором многих передач, ведущей программ. По её инициативе и непосредственном участии на Центральном телевидении в 1988 году вышла передача, благодаря которой страна узнала о судьбе когда-то знаменитого советского певца Вадима Козина, упрятого в времена репрессий на Колыму. В соавторстве с кинорежиссёром и сценаристом «Мосфильма»

Аркадием Кордоном Анна Верная была в 1989-1993 годах создателем первого документального фильма об узниках Колымского ГУЛАГа. В 2015-м с её участием снята документальная лента «Когда Америка была русской». Сейчас Анна Верная живёт в Анкоридже, где руководит Русским культурным центром, работает корреспондентом газеты «Русская Америка» по Аляске, публикуется в журнале «Русские в Америке». Член Союза журналистов России.

«Мы летали в одном небе...»

На Аляске отметили 75-летие воздушной трассы «Аляска — Сибирь»

В городе Фэрбенкс есть памятник, изображающий советского и американского лётчиков с надписью: «Аляска. Сибирь. Вторая мировая война. Мы летали в одном небе. Воздушный маршрут "Аляска — Сибирь" 1942-1945». Когда прозвучали первые аккорды песни «День Победы», торжественный баритон Петра Слуцкого, казалось, поглотил Фэрбенкс со всем его городским шумом и гомоном. Люди, собравшиеся у монумента героям воздушной трассы, на мгновение затаили дыхание. «День Победы, как он был от нас далёк...»

О том, что над Магаданом во время войны летали американские самолёты, я узнала от своего отца Ивана Сергеевича Зеленского, водителя гвардейских миномётных частей 59-й армии, прошедшего всю Великую Отечественную на «Катюше». Уже потом, работая шофёром-дальнобойщиком в системе Дальстроя НКВД, он иногда возвращался из рейса с «трофеями» — жестяными банками сгущёнки или тушёнки, сосисок, медицинскими аптечками и фляжками с надписями на иностранном языке и камуфляжной окраской. А ещё были американские лопаты, инструменты и много чего другого. Как это всё оказалось на Колыме, догадаться несложно. Во-первых, в посёлке Сеймчан был специально построен аэродром (все-го было построено и реконструировано 17 базовых, промежуточных и запасных аэродромов на Чукотке, Колыме и Якутии — до Красноярска) для принятия самолётов с Аляски на дозаправку и техническую подготовку к продолжению полётов. По этой же трассе перевозили некоторые грузы. Основные же шли через Тихий океан — почти половина всех ленд-лизских поставок продовольствия, техники и горючего. Дальстрой снабжался из этих же грузовых потоков. Во время войны Колыма, помимо российских, питалась и американскими продуктами. Досталось отвратить их и нам — первому послевоенному поколению детей.

Откуда было мне знать тогда, что я увижу те камуфляжные консервные банки в музейных экспозициях США спустя 55 лет? Что буду жить на территории исторической воздушной трассы «Аляска — Сибирь», открою здесь Русский культурный центр и обрету друзей в других штатах, стану членом Конгресса русских американцев, по поручению которого войду в международный проект празднования 75-летия «Алсиба»...

Председатель КРА Наталия Сабельник представила меня администрации города Красноярска — так завязалось наше сотрудничество с Инной Дозорцевой, занимающейся этим проектом в департаменте внешних связей. С Красноярском неразрывно связана история «Алсиба». Здесь была основная база американских самолётов, которым после перелёта с Аляски предстояла дорога на фронт.

Объединённые желанием вспомнить и рассказать о событиях воздушного моста, о настоящих героях тыла, мы направили наши усилия на международную научно-практическую конференцию на базе

Сибирского федерального университета «Ленд-лиз. Маршруты взаимодействия против общего врага». А коль уж трасса началась на Аляске, то презентацию проекта решили провести 3 мая в Анкоридже и 8 мая — в Фэрбенксе.

Как известно, решение Сталина и Рузвельта об открытии воздушного моста Аляска — Сибирь было принято во второй половине 1942 года. В качестве транзитного пункта был выбран город Фэрбенкс, где



советские лётчики должны были принимать эстафету у американских. 1 сентября 1942 года пять самолётов А-20 поднялись в воздух с аэродрома в Грейт-Фолсе, штат Монтана, и взяли курс на Аляску через провинцию Канады — Альберту, Британскую Колумбию и территорию Юкон. Самолёты приземлились на военном аэродроме Фэрбенкса 3 сентября. 7 октября из Фэрбенкса в Уэлькаль вылетела первая группа из семи истребителей Р-40 «Киттихаук», пилотируемых советскими лётчиками 1-го Перегонного полка. Из-за непогоды и различных неполадок они добирались до Красноярска 33 дня. За время длительного перелёта потеряли два самолёта, погиб один экипаж.

Первый участок трассы от Фербенкса до Уэлькаля, протяжённостью 1493 километра, был одним из самых трудных. На Аляске маршрут пролегал над дремучими лесами долины реки Юкон до города Ном на побережье. Далее — через вечно пасмурный Берингов пролив и над пустынной тундрой Восточной Чукотки. Второй участок — от Уэлькаля до Сеймчана (1450

километров) — проходил над безлюдной центральной Чукоткой и Колымским хребтом. Третий участок — Сеймчан — Якутск — был самым тяжёлым. Приходилось преодолевать 1167 километров через полюс холода над обширной высокогорной территорией с Верхоянским и Черским хребтами, на больших высотах, в кислородных масках. От Якутска до Киренска летели 1330 километров над глухой тайгой. Последний, пятый, участок от Киренска до Красноярска был самым коротким, «всего» 960 километров. Он проходил над тайгой, частично вблизи реки Лены.

С учётом всех пяти воздушных трасс протяжённость «Алсиба» составила 14000 километров — более трети экватора! Всего по трассе за годы войны было отправлено на фронт около восьми тысяч самолётов. Помимо этого было перевезено более 128 тысяч пассажиров, 18 тысяч тонн грузов и 319 тонн почты...

в тяжелейших условиях... И вдали от фронта война забрала жизни не только советских, но и совсем ещё юных американских и канадских лётчиков. «Мы получали истребители в Штатах и гнали их на Аляску, — вспоминал Майк Хант. — Прорыва не было. Нас тут же отправляли назад, в Монтану, где ждали новые самолёты. Это был круговой поток! Русских пилотов я, конечно, встречал, мы знали, что они были опытными лётчиками, прошедшими боевое крещение...».

Богатым содержанием наполнился аляскинско-красноярский проект после знакомства с руководителями некоммерческой организации BRAVO-369 Flight Foundation, пилотами Джеффом Гиром и Крэйгом Лэнгом. Они стали партнёрами Росавиации в совместном проекте Warplanes to Siberia, посвящённом 70-летию Победы, и с огромной радостью включились в подготовку юбилейных мероприятий в городах нашего штата, связанных с «Алсибом».

Два года назад Крэйг Лэнг вместе с другими энтузиастами повторил маршрут «Алсиба» на боевых самолётах Второй мировой Douglas C-47 и убедился, что пилоты двух стран 75 лет назад совершили настоящий подвиг. Джефф Гир был твёрдо уверен, что повторение полёта по трассе «Аляска — Сибирь» а также фильм, снятый о полёте, поможет дружбе и сотрудничеству между народами. Фрагменты фильма и слайд-шоу стали частью нашего проекта, в который вошли Ирина и Август Шеферы из Чикаго. Ирина представляла администрацию Красноярска, где работала много лет. А её муж — страстный коллекционер американских самолётов и серьёзный исследователь истории авиации США — наполнил глубоким содержанием проведение вечера.

Крэйг Лэнг, потрясающий лектор и знаток истории ленд-лиза, говоря о слагаемых Великой Победы, подчеркнул, что «вместе они совершили почти невозможное. Партнёрство во имя общего дела — вот о чём нам всем сейчас надо помнить: как США и СССР стояли плечом к плечу...».

«Такое совместное празднование очень важно именно сегодня, в наши дни, когда между Америкой и Россией сложились непростые отношения, — сказала Майо Джонсон, лётчица-любитель, член Международного клуба женщин-пилотов. — Нам обязательно надо помнить время, когда мы действовали заодно».

Участовавший в праздничном мероприятии в честь 75-летия «Алсиба» генеральный консул России в Сиэтле Валерий Тимашов отметил, что «программа ленд-лиза и трасса "Алсиб" стали потрясающим примером взаимодействия СССР и США по достижению единой цели — победы над общим врагом».

Память о тех временах — советский и американский лётчики в центре Фэрбенкса, которые навечно застыли со взглядами, устремлёнными в небо.