



Серия «История»
2022. Т. 41. С. 76–85
Онлайн-доступ к журналу:
<http://izvestiahist.isu.ru/ru>

ИЗВЕСТИЯ
Иркутского
государственного
университета

Научная статья

УДК 351.814.11(09)
<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.41.76>

Полеты через Берингов пролив: роль Магаданского управления гражданской авиации и американских авиакомпаний в организации авиасообщения между СССР и США на рубеже 1980–1990-х гг.

М. В. Третьяков*

*Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт им. Н. А. Шило
ДВО РАН, г. Магадан, Россия*

Аннотация. Рассматривается история организации международных перевозок, находившихся в ведении Магаданского управления гражданской авиации, а также деятельность представителей американских авиакомпаний и отечественных инициаторов по налаживанию авиасообщения между США и городами северо-востока СССР. Отмечается слабая изученность этих вопросов в рамках региональной и центральной историографии в силу недоступности или недостаточности материалов по этой теме. Подчеркивается, что в период действия авиасообщения активизировались контакты между учеными, педагогами, медиками, представителями деловых кругов и общественными деятелями двух стран, что сыграло важную роль в установлении побратимских отношений между Магаданом и Анкориджем.

Ключевые слова: авиация, управление, международные полеты, Магадан, Анадырь, США, северо-восток.

Для цитирования: Третьяков М. В. Полеты через Берингов пролив: роль Магаданского управления гражданской авиации и американских авиакомпаний в организации авиасообщения между СССР и США на рубеже 1980–1990-х гг. // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2022. Т. 41. С. 76–85. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.41.76>

Original article

Flights Across the Bering Strait: The Role of the Magadan Department of Civil Aviation and American Airlines in Organizing Air Communication between the USSR and the USA at the Turn of the 1980s–1990s

M. V. Tretyakov*

North-Eastern Interdisciplinary Research Institute n. a. N. A. Shilo FEB RAS, Magadan, Russian Federation

Abstract. The article deals with a question that has not been studied in central and regional historiography due to the scarcity and inaccessibility in the past of the source base about the beginning of flights

© Третьяков М. В., 2022

*Полные сведения об авторе см. на последней странице статьи.
For complete information about the author, see the last page of the article.

to the USA by the Magadan Civil Aviation Administration and flights to the cities of the north-east of the USSR by American airlines. For the Kolyma aviators, such activity was new in everything, and entering the foreign market opened up other prospects for it. Considering that in the earlier period, all foreign air communications were carried out exclusively by Aeroflot represented by the Central Directorate of International Air Communications, the start of flights of the regional division was a positive factor. The presence of airlines to Alaska has intensified contacts between scientists, educators, doctors, representatives of business circles and public figures of the two countries, which played an important role in establishing twinning relations between Magadan and Anchorage.

Keywords: aviation, management, international flights, Magadan, Anadyr, USA, north-east.

For citation: Tretyakov M.V. Flights Across the Bering Strait: The Role of the Magadan Department of Civil Aviation and American Airlines in Organizing Air Communication between the USSR and the USA at the Turn of the 1980s–1990s. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2022, vol. 41, pp. 76–85. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.41.76> (in Russian)

Международная деятельность «Аэрофлота» началась уже с момента его создания, но из-за закрытости границ и сложностей с выездом граждан СССР за рубеж она была в основном ориентирована на перевозку иностранцев, посещавших нашу страну. Уровень сервиса, предоставляемый им как в аэровокзалах, так и на борту самолета, был на порядок выше, чем тот, что получали отечественные пассажиры. Создаваемый перед западными странами положительный имидж использовался как один из инструментов пропаганды достижений и преимуществ социализма. Ситуация изменилась лишь во второй половине 1980-х гг., когда в результате проводимой перестройки и обновления внешнеполитического курса Президента СССР М. С. Горбачёва расширились возможности сотрудничества с Западом и были сняты многие ограничения на зарубежные поездки для соотечественников.

Степень изученности поднятой нами проблемы в литературе весьма невелика, все исследования, посвященные ей, изданы в современный период. На наш взгляд, наиболее полно и относительно подробно аспекты авиасвязи СССР с внешним миром начиная с 1960-х гг. рассмотрены в книге С. С. Павлова «Открывая мир для полетов». Фактически это можно считать мемуарным изданием, поскольку автор занимал должность заместителя министра гражданской авиации по внешним связям и описывал становление международных полетов из СССР во множество стран на разных континентах в 1960–1980-х гг., в чем сам принимал участие. Книга имеет безусловную ценность, так как в ней ведется рассказ от первого лица, но она не затрагивает северо-восток страны, поскольку в тот период подавляющее большинство международных рейсов выполнялось из Москвы, Ленинграда, Риги и иных крупных городов на западе СССР, крайним восточным пунктом был Иркутск (летали в Китай). Другой автор, Д. А. Соболев, в вышедших в 2019 и 2020 гг. «Хрониках советской гражданской авиации» (1918–1941 и 1941–1960) рассматривает международную деятельность «Аэрофлота» с начала 1920-х гг., но, согласно заявленному жанру книги, делает это фрагментарно. Тем не менее приведенные факты полетов в Германию, Чехословакию, Югославию, Монголию, а также в иные страны Европы и Азии весьма интересны, но опять же, исходя из хронологии, северо-восток страны остался вне поля зрения¹.

¹ Исключение составляет краткое упоминание в работе Особой воздушной трассы «Аляска – Сибирь – фронт» в период Великой Отечественной войны, но поставки боевых и транспортных самолетов по ленд-лизу из США через Чукотку, Колыму и Якутию являются совершенно отдельной темой истории союзнических отношений стран антигитлеровской коалиции в 1941–1945 гг.

В начале 2000-х гг. вышел ряд изданий об истории конкретных аэропортов и авиакомпаний, приуроченных к их юбилеям: «Международный аэропорт Шереметьево. 50 лет в истории страны», «На рубеже веков. 10 лет образования ОАО “Аэропорт Толмачево”», «Расправив крылья – в XXI век. Этапы большого пути авиакомпании “Владивосток Авиа”», где в разной степени рассмотрена зарубежная деятельность как в советский период (Шереметьево), так и на современном этапе. Но и здесь северо-восток остался обойденным вниманием. Некоторое упоминание о зарубежных полетах в постсоветский период, но из соседнего с Магаданской областью региона – Республики Саха (Якутия) встречается в книге М. Е. Васильева «Флагман авиации Якутии. События и люди», посвященной истории Якутского управления гражданской авиации и одноименного авиаотряда с 1940-х гг. Что же касается книг об авиации северо-востока, то здесь все ограничивается юбилейными изданиями «70 лет авиации Северо-Востока России» и «15 лет. Аэронавигация Северо-Востока». В первом из них информация о международной деятельности очень фрагментарна и приведена в контексте наличия такого статуса у аэропорта колымской столицы с 1991 г., а во втором все сводится к описанию диспетчерского сопровождения самолетов и управления воздушным движением по международным трассам, пролегающим через северо-восток на современном этапе, что представляет собой отдельный предмет для изучения.

Таким образом, видно, что международная деятельность авиации в советский период была строго регламентирована по причине действия политики «железного занавеса» и наличия ограничений на посещение многих городов СССР, введенных из военно-стратегических и иных соображений, что определило закрытость данного вопроса для изучения. Ситуация несколько изменилась в начале 2000-х гг., когда вышли из печати указанные выше работы, но обозначенная нами проблема в них не рассматривается.

Имеющиеся публикации по заявленной теме широко представлены материалами периодической печати изучаемого периода, что относится к одной из составляющих источниковой базы статьи. В 1989–1992 гг. на страницах региональных изданий «Магаданская правда», «Территория», «Советская Чукотка», «Вечерний Магадан», а также центральной прессы появилось множество заметок различного, в том числе рекламного, характера о начале выполнения авиарейсов из Магадана, Анадыря, Провидения в Анкоридж и Ном. Признавая безусловную ценность этих сведений, отметим, что для нас они являются все же дополнительными, тогда как основные и не опубликованные ранее документы содержатся в фонде Р-27 «Управление воздушного транспорта Дальстроя» (оп. 1) [7, с. 194]. Нами впервые вводятся в научный оборот материалы о проведенной подготовительной к полетам работе, обучении экипажей, сертификации самолетов, строительстве международного сектора в аэропорту Магадан (Сокол), внутренних противоречиях между авиаотрядами и руководством управления (концерна) за право выполнения зарубежных полетов под своим флагом и т. д. Некоторую дополнительную, но крайне скудную информацию мы выявили в фондах Р-146 «Исполнительный комитет Мага-

данского областного Совета депутатов трудящихся (Магаданский облисполком) (1953–1991 гг.)» и Р-451 «Администрация Магаданской области (1991–2013 гг.)» [7, с. 38, 40]. Изученные нами перечни позволяют сделать вывод, что либо местные органы власти не вникали в процесс установления авиасообщения с США из Магадана, считая это сугубо авиационной прерогативой, либо документы не сохранились (если вообще издавались). Международная деятельность Магаданской области в этот период отражена лишь во множестве постановлений об отправке и приеме делегаций, кои требовалось доставить в США и обратно, что возлагалось на региональных авиаторов, поскольку рейсы Alaska Airlines еще не выполнялись².

Изменение внешнеполитической ситуации в конце 1980-х гг. затронуло и авиационные перевозки. Активизация международного сотрудничества открыла перед Магаданской областью определенные перспективы установления советско-американских связей в силу географического соседства области с США. Предоставление МГА Магаданскому управлению права на выполнение зарубежных полетов было важной вехой в его развитии. Руководство МУГА сразу увидело в этом возможность получения валютной прибыли, хотя для этого требовалось провести большую подготовительную работу, поскольку основа была откровенно слабой. Из-за многолетней ориентации авиационных услуг лишь на внутреннего потребителя сразу проявилась неразвитость наземной базы, отсутствие необходимых сертификатов у всех самолетов, кроме Ан-28, нерешенность вопросов радионавигации, связи и т. д. В 1989 г. специалисты МУГА совершили ряд полетов в США, установив контакты с Федеральной авиационной администрацией и авиакомпанией Alaska Airlines, которая не согласилась стать генеральным агентом создаваемого магаданского представительства³. Но сам офис американской авиакомпании открылся в аэропорту Магадана гораздо позже – 30 сентября 1992 г.⁴, генеральным представителем был Марк Дадли⁵. Проанализировав полученную информацию, в управлении пришли к выводу, что эту работу стоит активизировать, так как американская сторона изъявляла желание дальнейшего сотрудничества на взаимовыгодных условиях, причем большую активность проявляла грузовая авиакомпания Northern Cargo⁶, с представителями которой также встречались. Она и стала посредником при выполнении чартерных рейсов между Анкориджем и Магаданом, причем по желанию заказчика маршрут мог быть продлен в иные города как СССР, так и США. Первоначально в порядке эксперимента планировался ряд рейсов на Ан-12 в Анкоридж и на DC-6 в Магадан, безвалютный обмен специалистами в октябре–ноябре 1990 г. [1] 25 июля 1990 г. командир МОАО А. Е. Башлачев и президент американской компании Вилсон

² Даже после начала в 1991 г. регулярных полетов американский перевозчик продавал билеты только за доллары, что делало их менее доступными, тем более для поездок, оплачиваемых из бюджета.

³ ГАМО. 1. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 529. Л. 5.

⁴ Там же. Ф. Р-451. Оп. 1. Д. 7. Т. 4. Л. 43.

⁵ Не только конкуренты // Воздушный транспорт. 1992. № 36.

⁶ В документах написано в русской транскрипции «НОРТЕНКАРГО».

Хьюз подписали соответствующий договор, а 27 июля совместное представительство на Аляске открылось официально, что широко освещалось в американской прессе [2].

Тема международных полетов стала основной в повестке дня заседания Советов управления и руководителей, состоявшегося 21 марта 1990 г. Главными задачами заявлялись сертификация самолетов Ан-24, Ан-26, Ту-154 и Ил-76ТД, их переоснащение к полетам за границу, а также подготовка сотрудников. Первоочередной допуск после переучивания в Ордена Ленина Академии гражданской авиации (ОЛАГА) и выполнения тренировочных полетов в США получали специалисты (как пилоты, штурманы, так и диспетчера), имевшие квалификацию первого класса. Первые грузовые рейсы Магадан – Анадырь – Анкоридж на Ил-76 (командир экипажа – старший пилот-инспектор управления В. Д. Дмитриев) состоялись в ноябре 1989 г.⁷ Дальнейшая работа продолжалась в ускоренном темпе, поскольку регулярные пассажирские рейсы планировалось начать в 1991 г. Первоначально шла речь только о маршруте Провиденция – Ном с возможным продлением до Анкориджа, где предполагалось создать свою небольшую техническую базу. Это диктовалось тем, что американская частная компания Bering Air (ее президент и пилот – Джим Рой) уже летала по этому пути с 1 июня 1988 г. на восьмиместных самолетах Mitsubishi [3; 5; 8].

В 1989 г. первыми по линии Магадан – Анадырь – Провиденция – Анкоридж с пассажирами слетали экипажи Анадырского ОАО на Ан-24 (командир – О. В. Ломоносов и пилот-инструктор – В. В. Долгов)⁸ и Магаданского ОАО на Ту-154 (командиры – А. Горобец, В. Волков) [9]. Но вскоре управление подключило административный ресурс, несколько оттеснив анадырцев от этой работы и поумерив их планы, чем те были недовольны. Командир отряда А. А. Стешенко предлагал разделить полномочия: «Управление занимается стратегией и тактикой, а организацию выполнения конкретно рейса отдайте нам»⁹. Одновременно с этим на первый план резко вышел Магаданский ОАО, заявив о намерениях получить разрешение на самостоятельные международные полеты. Конкретно его командир А. Е. Башлачев выступил с такими формулировками: Магаданский ОАО «1... имеет право выполнять международные перевозки, авиационные работы за границей, сдавать в аренду воздушные суда (с экипажами и без экипажей) иностранным авиакомпаниям, фирмам и организациям, а также осуществлять другие виды внешнеэкономической деятельности на условиях валютной самокупаемости. 2... может самостоятельно открыть инвалютный счет в банках СССР и зарубежных банках. 3... имеет право заключать от своего имени договоры с другими организациями как в СССР, так и с иностранными авиакомпаниями, фирмами и организациями за рубежом; осуществлять в установленном порядке внешнеэкономическую деятельность на условиях валютной самокупаемости и несет ответ-

⁷ Воздушный мост проложен на Аляску // Магаданская правда. 1989. 17 дек.

⁸ Рейс «Анкоридж (США) – Анадырь» выполнен // Магаданский авиатор. 1989. сент. (№ 3); Под крылом – Анкоридж // Советская Чукотка. 1989. 10 окт.

⁹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 529. Л. 7.

ственность закрепленным имуществом». Исходя из того что валютные поступления шли от работы самого отряда, первые два пункта возражений не вызывали, а вот третий нуждался в правовой доработке.

Ситуация несколько осложнилась, поскольку МУГА, видимо, не собиралось отдавать такое (как считалось, безусловно, прибыльное, и к тому же в валюте) дело одному МОАО под различными предложениями. Это было справедливо, поскольку свою технику (Ту-154 и Ил-76) он получил от управления, которому ее в свою очередь выделило государство в лице Министерства гражданской авиации.

Сделав небольшой экскурс в историю вопроса, отметим, что в недавнем «застойном» прошлом начало применения на северо-востоке новых самолетов имело прямой идеологический подтекст, увязываясь с рапортами к съездам КПСС, подарками Родине, партии, правительству, самоотверженным трудом и т. д. То, что все новые и более мощные самолеты эксплуатировались в Магадане, сложилось исторически с конца 1950-х гг. после вхождения авиации Дальстроя в Дальневосточное территориальное управление ГВФ, поскольку он, как областной центр, имел наиболее современный аэропорт, который строился и модернизировался также на государственные средства. Имея высокопроизводительную авиатехнику, МОАО от пассажирских перевозок на ней за пределы области получало прибыль. Это позволяло «подтянуть» общий баланс управления, поскольку остальные шесть авиаотрядов были убыточны, о чем МГА было хорошо известно. Из этого получилось, что при резком повороте к рыночным отношениям и самостоятельности предприятий МОАО имело неплохой задел и в стремлении извлечь всевозможную выгоду стало противопоставлять себя аппарату управления. Но у МУГА на руках был приказ министра, делегировавшего права полетов только управлению, что еще оставляло ему возможность юридического воздействия на процесс. Порядок распределения валюты определили сразу: 20 % отчислялось подразделению, ее заработавшему, а 80 % – на централизованный инвалютный счет управления¹⁰, эти средства планировалось вкладывать в переоснащение самолетов, наземной базы и воздушных трасс, безопасность полетов, медицинское обслуживание и т. д. Кроме того, с полученных средств управление платило 5%-ный налог в валютный фонд облисполкома, но за 1990 г. оно было от этого освобождено в связи с тем, что совершило ряд благотворительных и чартерных рейсов для управления здравоохранения¹¹.

В январе 1991 г. совет руководителей решил закупить четыре комплекта навигационной системы «ЛЮРАН» для установки на самолетах, летавших за границу, выделив два МОАО и по одному АОАО и ЧОАО¹², но в феврале вместо этого МОАО купило 15 переносных радиостанций для обеспечения опе-

¹⁰ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 529. Л. 3.

¹¹ В 1990 г. состоялось несколько визитов магаданских врачей в США в рамках обмена опытом и участия в конгрессах Ассоциации медиков штата Аляска, в том числе в 41-м конгрессе Приполярной медицины [ГАМО. Ф. Р-116. Оп. 1. Д. 1005. Л. 31, 69, 117; Д. 1008. Т. 3. Л. 46; Д. 1009. Т. 4. Л. 27, 79, 199, 221]. ГАМО. Ф. Р-164. Оп. 1. Д. 3248. Т. 15. Л. 61.

¹² ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 538. Л. 11–12.

ративной связи с диспетчером при буксировке самолетов и запуске двигателей¹³, а приобретались ли остальные «ЛОРАНЫ», установить пока не удалось. Поступающая выручка была подконтрольна совету руководителей и начальнику МУГА, что устраивало не всех. Ряд командиров и начальников служб высказывался за создание группы, которая отвечала бы за международную деятельность, но к единому мнению по этому вопросу не пришли. Немногим позже решение Совета управления по организации международных полетов оформили соответствующим приказом¹⁴, в который вошли почти все пункты, обсужденные ранее. Главным из них было наличие несколько размытой формулировки «структурная единица управления», означавшей некоторое делегирование прав на международную деятельность авиаотрядам. Видимо, одному МОАО все передать не решились, но, чтобы совсем не тормозить процесс международной авиаинтеграции, на определенные уступки руководство управления пошло, предоставив А. Е. Башлачеву право подписи соответствующих документов, в частности с той же Northern Air Cargo, о чем говорилось выше.

Тем временем подготовка сотрудников продолжилась. Первые экипажи Ан-24, Ан-26 (командир – О. В. Ломоносов), Ил-76 (старший пилот-инспектор лётно-штурманского отдела МУГА – В. И. Дмитриев) и иные специалисты, провезенные лидировщиками под контролем пилотов Центрального управления международных воздушных сообщений (ЦУМВС) по маршрутам Провидения – Ном – Анкоридж и Анадырь – Анкоридж (сама трасса была в стадии утверждения), получили допуски уже в феврале 1990 г., а в августе-сентябре такие же разрешения выдали первым экипажам Ту-154 (командир авиаэскадрильи, пилот 1-го класса – А. П. Горобец, командиры воздушных судов, пилоты 1-го класса – А. И. Сорока, В. Н. Тарасевич, Б. В. Волков и их коллеги). Иные представители командно-руководящего состава (Е. С. Сенченко, А. Т. Дараев, В. Д. Дмитриев, Ю. И. Харитонов, М. А. Уманский) получили разрешение на ведение радиотелефонной связи на английском языке¹⁵. В апреле 1990 г. были введены три участка международной трассы из Провидения в Ном и Гэмбелл¹⁶. Но, несмотря на провозглашенную открытость двух стран и курс на сближение, 20 октября 1990 г. произошел неприятный инцидент – несанкционированный пролет по немеждународной воздушной трассе из Провидения в Анадырь и обратно самолета частной авиакомпании США Bering Air, что расследовалось комиссией. Его результаты нам пока обнаружить не удалось, но, скорее всего, границу СССР он пересек законно¹⁷, а вот разрешения на полеты внутри страны не имел, пойдя на нарушение.

¹³ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 538. Л. 17.

¹⁴ Там же. Д. 532. Т. 2. Л. 13–16.

¹⁵ Там же. Д. 531. Т. 1. Л. 67, 107; Д. 533. Т. 3. Л. 41.

¹⁶ Там же. Д. 532. Т. 2. Л. 24; Д. 539. Т. 1. Л. 24.

¹⁷ В ноябре 1989 г. без предварительного уведомления американской стороны МГА издало директиву об обязательном наличии при полетах в СССР в составе экипажей советского штурмана, что Bering Air на постоянной основе выполнить не могла. Это привело к остановке сообщения с 18 ноября 1989 г. по 18 февраля 1990 г., а застрявших в обеих странах пассажиров вывезли двумя исключительными рейсами. Сложившаяся ситуация привела к многочисленным обращениям авиационных властей и общественности США к посольству и Правительству СССР, что освещалось в газетах Чукотки. В феврале 1990 г. вопрос удалось решить, и полеты вновь стали регулярными.

Определенным промежуточным итогом работы, открывавшим новые возможности, стало получение 6 мая 1990 г. МУГА сертификата эксплуатанта международных перевозок. Не позднее ноября 1990 г. в управлении ввели должность заместителя начальника управления по международным перевозкам, которую занял А. А. Русс. Для ускорения работ и упорядочения сфер ответственности в январе 1991 г. В. Г. Трезубов утвердил план мероприятий из 47 пунктов, причем сроки выполнения большинства из них ограничивались III кварталом. В марте Аляску посетила небольшая делегация управления совместно с корреспондентами газеты «Воздушный транспорт», а в апреле ряд сотрудников (нелетного состава) направили в г. Сиэтл на обучение в авиакомпании Alaska Airlines. Непосредственно перед началом перевозок состоялся ответный визит аляскинцев в Магадан и Хабаровск, подтвердивший намерения о полетах из Анкориджа в эти города. 2 июня 1991 г. премьер-министр СССР В. Павлов распоряжением № 549-р открыл Магадан для международных полетов¹⁸, и 18 июня магаданский аэропорт торжественно встречал Boeing-727 рейса № 26 Анкоридж – Хабаровск [6], который состоялся точно в срок, указанный в подписанном на государственном уровне соглашении между двумя странами, касавшемся в том числе и навигационного обслуживания¹⁹. Но из-за продолжавшихся сложностей в реконструкции международного терминала аэровокзала, сертификации самолетов и иных технических причин – Магаданский аэровокзал не планировал открывать регулярного пассажирского сообщения на своей технике, хотя работа в этом направлении велась. Справедливости ради отметим, что и западный перевозчик вскоре перешел на чартерный принцип, но с перспективой возвращения к прежнему ритму²⁰.

Полеты в Анкоридж с продлением до Сиэтла магаданских Ту-154М начались 22 июля 1992 г. уже из новой России. Первому рейсу предшествовала реклама, пресс-конференция и иные атрибуты²¹. Но до 22 октября 1997 г. магаданскими были только самолеты и экипажи, всю остальную работу выполнял «Аэрофлот»²². Впоследствии произошел обратный процесс – Alaska Airlines ушла с рынка, и авиасообщение осуществлял только «Мавиал» – авиакомпания, созданная в 1993–1994 гг. на базе предприятия «Полет». В начале 2000-х гг. рейс в Анкоридж летал из Магадана с посадкой в Петропавловске-Камчатском на регулярной основе вплоть до прекращения деятельности авиакомпании 25 июля 2007 г.

С началом работы воздушного моста в 1989–1991 гг. состоялись визиты в Америку ряда делегаций, что дало возможность установить деловые контакты путем личных встреч и общения. Так, с 20 по 27 февраля 1989 г. для

¹⁸ Рейс «Анкоридж (США) – Анадырь» выполнен // Магаданский авиатор. 1991. июнь № 6.

¹⁹ Со стороны МГА на переговорах делегацию возглавлял начальник службы управления воздушным движением Шелковников В., представителем США был менеджер отделения Федеральной авиационной администрации Фрэнк Прайс. Также положительно решился вопрос полетов в Анкоридж из Иркутска и Петропавловска-Камчатского.

²⁰ «Боинг» вильнул хвостиком... // Территория. 1991. 30 авг.

²¹ Воздушный мост Америка – Евразия // Советская Россия. 1991. 21 июня. См. также: [4].

²² Америка открыта. 10 лет назад // Восточный форпост. 2003. № 2. С. 19.

участия в праздниках по случаю открытия Берингова пролива в г. Анкоридж вылетело 42 чел. от Магаданской области, что использовали для проведения переговоров по установлению межрегиональных экономических и культурных связей. По приглашению губернатора Аляски Стива Каупера, торговой палаты штата и общественной благотворительной организации «Камаи» при поддержке советского МИДа и местных партийных властей состоялась поездка представителей общественности. При решении блока экономических вопросов уделили внимание транспортным связям, что планировалось закрепить межправительственным соглашением об организации регулярных рейсов авиакомпаний обеих стран между Магаданской областью и Аляской²³. 16–22 октября 1989 г. в Анкоридж и обратно в рамках месячника Мира слетала делегация работников народного образования и школьников (40 чел.) на Ан-24 МУГА, но региональные авиаторы выдвинули условие валютного обеспечения рейсов²⁴.

Большое внимание уделялось сближению коренных национальностей (в первую очередь эскимосов), живших на Чукотке и Аляске, а также расширению связей иных народностей Севера со своими соплеменниками по ту сторону Берингова пролива. Так, с 17 по 28 сентября 1989 г. состоялся визит делегации Чукотки (36 чел.) для участия в работе конференции совета старейшин Аляски, который координировался Госкомиссией по делам Арктики при Совете Министров СССР²⁵. Более активными стали контакты с обществом «Мир через горизонт» (г. Бетел), ассоциацией «Содружество», в сентябре 1990 г. магаданские представители в составе советской делегации приняли участие в III Международной конференции «Сотрудничество в меняющемся мире»²⁶. На фоне продолжавшихся либеральных преобразований во внешней политике состоялся ряд ответных визитов. Американские гости, в том числе Стив Каупер, мэр г. Аналяска Пол Фус, представители торгово-промышленных компаний и политические деятели посетили Анадырь и Магадан в сентябре 1989 г. и марте 1990 г. За период своей работы трасса Анкоридж – Магадан перевезла и именитых пассажиров – по ней (правда, рейсом Alaska Airlines) в 1994 г. в Россию вернулся А. И. Солженицын.

Таким образом, начало международных полетов с советского северо-востока (Магадан, Анадырь, Провидения) в города США на Аляске в одночасье открыло новые перспективы как перед авиаторами, так и перед областью в целом. На фоне весьма противоречивой внутренней обстановки в стране на рубеже 1980–1990-х гг. значимость связей с ближайшим зарубежным соседом воспринималась несколько преувеличенно, хотя, безусловно, свою положительную роль они сыграли. Но процесс самой авиаинтеграции был не таким быстрым, поскольку большую часть подготовительных и весьма затратных мероприятий пришлось провести магаданским специалистам, исходя из чего определенные преимущества от полетов в Америку им удалось получить лишь в 1990-х гг.

²³ ГАМО. Ф. Р-164. Оп. 1. Д. 3095. Л. 133.

²⁴ Там же. Д. 3112. Л. 96, 99 (с об.).

²⁵ Там же. Д. 3096. Л. 272–273.

²⁶ Конференция состоялась в Анкоридже, куда делегация вылетела из Хабаровска. ГАМО. Ф. Р-164. Оп. 1. Д. 3188. Л. 213, 215.

Список литературы

1. Башлачев А. Воздушный мост в действии // Магаданская правда. 1990. 16 авг.
2. Борисов К. Анкоридж – Магадан // Вечерний Магадан. 1990. № 4 (авг.).
3. Журавлев А. «Мицубиси» над проливом // Магаданская правда. 1990. 10 авг.
4. Ливанов П. Из Америки – в Евразию // Комсомольская правда. 1991. 28 июня.
5. Михайлов А. Мой друг уехал в Магадан. Проездом в Америку // Восток России. 1992. № 30 (июль).
6. Насонова О. В небе только «Боинги» // Магаданская правда. 1991. 20 июня.
7. Путеводитель по фондам Государственного архива Магаданской области (ГАМО). Т. 1 / сост. Н. П. Брянская, Н. А. Варава. Магадан : Охотник, 2020. 418 с.
8. Рожков Е. Крохотная форточка в Америку // Восток России. 1992. № 39 (сент.).
9. Трезубов В. Не ослабим крылья Севера // Политический собеседник. 1990. № 15.

References

1. Bashlachev A. Vozdushnyj most v dejstvii [Air bridge in action]. *Magadanskaya pravda*, 1990, 16 Aug.
2. Borisov K. Ankoridzh – Magadan [Anchorage – Magadan]. *Vechernij Magadan* [Evening Magadan], 1990, no. 4 (Aug.).
3. Zhuravlev A. “Micubisi” nad prolivom [“Mitsubishi” over the Strait]. *Magadanskaya pravda*, 1990, Aug. 10.
4. Livanov P. Iz Ameriki – v Evraziyu [From America to Eurasia]. *Komsomolskaya pravda*, 1991, June 28.
5. Mihajlov A. Moj drug uekhal v Magadan. Proezdom v Ameriku [My friend left for Magadan. On my way to America]. *Vostok Rossii* [The East of Russia], 1992, no. 30 (July).
6. Nasonova O. V nebe tolko “Boingi” [In the sky only “Boeing”]. *Magadanskaya pravda*, 1991, June 20.
7. Bryanskaya N.P., Varava N.A. (compl.). *Putevoditel po fondam Gosudarstvennogo arhiva Magadanskoj oblasti (GAMO)* [Guide to the funds of the State Archive of the Magadan Region (GAMO)]. Vol. 1. Magadan, Ohotnik Publ., 2020, 418 p.
8. Rozhkov E. Krohotnaya fortochka v Ameriku [Tiny window to America]. *Vostok Rossii* [The East of Russia], 1992, no. 39 (Sept.).
9. Trezubov V. Ne oslabim kryliya Severa [Let's not weaken the wings of the North]. *Politicheskij sobesednik* [Political interlocutor], 1990, no. 15.

Сведения об авторе

Третьяков Максим Викторович
кандидат исторических наук,
и. о. научного сотрудника, лаборатория
истории и экономики
Северо-Восточный комплексный
научно-исследовательский институт
им. Н. А. Шило
Россия, 685000, г. Магадан, ул. Портовая, 16
e-mail: maximmgn@mail.ru

Information about the author

Tretyakov Maxim Viktorovich
Candidate of Historical Sciences,
Acting as the Researcher
Laboratory of History and Economy
North-Eastern Interdisciplinary Research
Institute n. a. N. A. Shilo FEB RAS
16, Portovaya st., Magadan, 685000,
Russian Federation
e-mail: maximmgn@mail.ru