

«ИСТОРИЯ ЮЖНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ АВИАЦИОННОГО ЛЕНД-ЛИЗА»

Филиппов Вячеслав Викторович -
историк авиации, автор ряда
исследований по авиационному ленд-лизу,
подполковник запаса

Поставки в СССР самолётов по программе ленд-лиз из США и Великобритании морскими судами в Персидский залив с последующей сборкой их на территории Ирака (авиабазы Маргил, Шуайба) и Ирана (Абадан) начались осенью 1941 года. Для организации транзита грузов в СССР через Ирак и Иран советское правительство назначило своим уполномоченным военинженера 1 ранга Ивана Семеновича Кормилицына. Начался подбор группы специалистов для работы в Иране.

Исх. № 433528сс от 22.01.1942 г.

Начальнику общего отдела ГУ ВВС КА полковнику Дорошенко.

Сообщаю список руководящего состава, убывающего 24.01.1942 г. самолётом в Басра согласно приказу НКО СССР № 006 от 07.01.1942 г.:

- 1. Полковник Муравьёв Виктор Сергеевич.*
- 2. Полковой комиссар Ташин Виктор Викторович.*
- 3. Военинженер 2 ранга Трекин Андрей Андреевич.*
- 4. Военинженер 3 ранга Половинкин Валентин Сергеевич.*
- 5. Военинженер 3 ранга Яцкевич Александр Филиппович.*
- 6. Военинженер 2 ранга Родоминов Евгений Гаврилович.*
- 7. Лейтенант Колосков Федор Михайлович.*
- 8. Воентехник 1 ранга Здорик Юрий Михайлович.*

Начальник УК ВВС КА бригадир инженер Орехов.

2 февраля 1942 г. из Москвы в Баку вылетел транспортный самолёт с представителями советской транспортной комиссии в Иране. Сначала сели в Сталинграде, оттуда 3 февраля вылетели в Баку и уже оттуда 7 февраля - в Тегеран. Далее авиаспециалисты во главе с И.С.Кормилицыным вылетели в Багдад (Ирак) для переговоров о поставке вооружения и потом в Басру, где должна была начаться сборка самолётов. 12 февраля они прибыли на аэродром Шуайба (Шайба – так в документах) и были размещены в английском лагере.

Приказ по авиабазе Абадан № 2 от 12.02.1942 г.

Считать прибывшими на аэродром Шайба с размещением в английском лагере полковника Муравьёва, полковника Ташина, военинженера 2 ранга Родоминова, военинженера 2 ранга Кисельникова, военинженера 3 ранга Половинкина, военинженера 3 ранга Яцкевич, уполномоченного НКВТ Кормилицына, сотрудника базы Шибалова, Зорина, Мельник, Левченко, переводчицу Рюмину, Грачеву, Горкину, Ветрова, командира самолета «Дуглас» майора Мамонова,

штурмана капитана Задарёнок, борттехника воентехника 1 ранга Цыновник, бортрадиста младшего лейтенанта Антонова.

Командир базы полковник Муравьёв.

В конце февраля 1942 г. в порт Маргил прибыл представитель НКВТ СССР Л.И.Зорин вместе с шестью авиационными инженерами, прибывшими из Москвы в Тегеран для организации работы по сборке и перегонке самолётов.

К сожалению, военинженер 1 ранга И.С.Кормилицын 28 февраля 1942 г. погиб в авиационной катастрофе во время перелёта из Абадана в Тегеран. Дальнейшее руководство начатой операцией было поручено военинженеру 3 ранга (в дальнейшем - инженер-полковнику, а с ноября 1944 г. – генерал-майору итс) Леониду Ивановичу Зорину.

Работа Южной воздушной трассы началась в феврале 1942 года. Первый самолет «Бостон-3» советская военная комиссия приняла от англичан в феврале 1942 года. Вначале наши специалисты могли принимать самолёты лишь на одном аэродроме – Маргиле. Сборку самолётов осуществляли английские специалисты. До 1 мая 1942 г. они собрали 92 самолета «Бостон-3». Аэродром Маргил не справлялся со сборкой поступавших самолётов, так как просто не был приспособлен для такого количества машин. Надо было думать о создании более мощной авиабазы. Подходящим местом оказался военный аэродром английской армии в Шуайбе, примерно в 20 милях от порта Басра вглубь Аравийской пустыни. Не останавливая сборку в Маргиле, советские специалисты начали оборудовать авиационную базу в Шуайбе и направлять туда прибывшие из-за океана на кораблях ящики с самолётами. Рядом с аэродромом Шуайба был развернут палаточный советский военный лагерь. Обслуживание лагеря англичане поручили подразделению индийских войск.

В мае 1942 г. огромная естественная равнина в Шуайбе в кратчайший срок была превращена в крупный военный аэродром с полевыми мастерскими. Обслуживающий персонал аэродрома полностью был английским. Для ускорения процесса собранные в Маргиле самолёты перегонялись в Шуайбу для окончательной доукомплектовки вооружением, проверки в полёте всех систем и оборудования и последующей передачи советским лётчикам. Позднее управление авиабазой перешло к американцам.

Напряжённая обстановка на советско-германском фронте требовала всё больше самолётов. Встал вопрос о создании ещё более мощной авиабазы, на которой вся работа проводилась бы американскими специалистами и под руководством американского командования. Разнообразие типов поступающих на сборочные площадки самолётов, трудности климатических и бытовых условий, требовали наличия квалифицированного лётного и технического персонала.

С целью приёмки собираемых в Ираке и Иране самолётов и перегонки их в СССР было решено создать в Абадане специальную авиационную базу, в состав которой вошли 80 человек советских офицеров, сержантов и рядовых, не считая иностранных военных и гражданских специалистов. Первым командиром авиабазы был назначен ранее упоминавшийся полковник Виктор Сергеевич Муравьёв,

с марта 1942 г. вторым стал полковник Иван Абрамович Образков (с марта 1943 г. – генерал-майор авиации).

В Абадане у реки Шатт-эль-Араб был расположен британский нефтеперегоночный завод, который производил авиационный керосин для союзных ВВС на Среднем Востоке и в Индии.

В Абадан прибыли два парохода с авиаспециалистами фирмы «Дуглас». В короткие сроки на совершенно открытой площадке были построены стандартные металлические ангары и начала работу американская авиасборочная база.

Самолёты, прибывшие на пароходах в ящиках, выгружались в порту Абадан. Сборка и облёт выполнялись в Абадане либо на расположенной около 60 км западнее авиабазе RAF в Басре (Ирак).

Для приёма прибывших самолётов, их техосмотра и подготовки к дальнейшему перелёту на территорию СССР создали промежуточную авиабазу в Тегеране (командир базы - подполковник В.В.Фокин) в составе 26 офицеров, сержантов и рядовых. На трассе - в Султанабаде, Казвине, Пехлеви и в некоторых других пунктах были организованы авиационные комендатуры, оснащённые радиостанциями и постами метеонаблюдения (комендатура № 1 – в Пехлеви, комендатура № 2 – в Хамадане).

С целью обеспечения охраны территории Тегеранской авиабазы (аэродром Кола-Морге) в 1943 г. там расквартировали 131-й мотострелковый полк Пограничных войск НКВД под командованием Героя Советского Союза полковника Н.Ф.Кайманова.

Советские специалисты разместились в собранных американцами помещениях, напомилавших ангары. О принятых и отправленных в Союз самолётах ежедневно в 6.00 утра докладывали в Москву по радио члену ГКО Наркому внешней торговли СССР А.И.Микояну. В начальный период сборку самолётов в Абадане осуществляли англичане. В начале апреля 1942 г. в Абадане было 50 авиаспециалистов ВВС Англии, а к концу апреля их стало около 200 человек. Англичане осуществляли сборку самолётов не только для СССР, но и для своих ВВС. В мае 1942 г. на авиабазе Абадан, кроме англичан, работали ещё свыше 300 американцев из фирмы «Дуглас». К концу мая 1942 г. советскими военпредами было принято уже несколько десятков самолётов.

В некоторых случаях самолёты отправлялись спецпоездами через Хорремшехр и Бендер-Шах в Тегеран.

После сборки облёт и проверку самолётов в воздухе проводили английские и американские пилоты. По маршруту Абадан-Тегеран самолёты вели уже советские лётчики-перегонощики. Из Тегерана импортные истребители перегонялись уже на территорию советского Азербайджана, в Аджикабул и Кировабад.

Отбор летных экипажей для перегонки самолетов по Южной трассе начался в январе 1942 года. Так как первыми начали поступать бомбардировщики, за кадрами обратились в ГВФ, ведь именно гражданские пилоты были более привычны к дальним перелётам, да и перегоночные отряды и авиагруппы в ГВФ уже активно работали с июля 1941 года. Например 12-я особая авиагруппа ГВФ перегоняла дальние бомбардировщики ДБ-3Ф из Комсомольска-на-Амуре и Иркутска, а 15-й перегоночный авиаотряд Узбекского управления ГВФ перегонял

транспортные Ли-2 из Ташкента в другие управления ГВФ и на фронты. Эти части и подразделения и направили своих представителей в иранскую командировку.

От авиаполка особого назначения Управления ВВС Красной Армии авиабазе Абадан для пассажирских и грузовых перевозок был выделен самолёт С-47 (командир корабля - майор К.В.Мамонов). 19 февраля 1942 г. он вылетел в Москву за личным составом будущей авиабазы. 26 февраля вернулся и привёз личный состав лётной группы майора Н.Ф.Лукина на аэродром Шуайба. Двух недель опытным лётчикам хватило на то, чтобы изучить новую американскую технику, сдать зачёты и приступить к полётам.

Личный состав продолжал прибывать на укомплектование Абаданской авиабазы. К концу марта прибыла группа военных представителей, радиоспециалисты и несколько экипажей перегонщиков. Работа пошла полным ходом.

В марте 1942 г. был открыт Южный воздушный маршрут перегона, и первые бомбардировщики В-25 перелетели из Майами (США) в Иран. В эту страну из США через Бразилию, Атлантический океан, Африку и Ближний Восток В-25 летели под управлением гражданских пилотов авиакомпания «Пан Америкэн». Первые 72 самолёта В-25С прибыли в Иран в марте 1942 года.

Воздушное сообщение с Ираном в 1941-1942 гг. представляло собой только одну международную воздушную линию Тегеран-Баку-Москва. По трассе воздушной линии Тегеран-Баку курсировали транспортные почтово-пассажирские самолёты воздушной линии Москва-Тегеран с частотой движения 6-8 рейсов в месяц и по этой же линии с апреля 1942 г. начался перегон импортных боевых самолётов, летевших с юга Ирана в СССР.

Перегон импортных самолётов осуществлялся от Абадана до Аджикабула и далее перегоночная трасса шла по долине реки Кура до конечного пункта Кировабад. Маршрут Абадан-Аджикабул – 1290 км, маршрут Абадан-Кировабад – 1450 км. Промежуточная посадка была в Тегеране (маршрут Абадан-Тегеран – 700 км). Помимо основных аэродромов, в Тегеране и Баку на трассе имелись промежуточные (запасные) аэродромы, располагавшиеся в пунктах Казвин и Пехлеви и приспособленные на случай вынужденных посадок самолётов.

Основной аэродром в Тегеране - Кола-Морге (позже - 9-й аэродром особого назначения – АОН) и промежуточные аэродромы Казвин и Пехлеви находились в ведении ВВС Закавказского фронта, от которого на эти аэродромы были выделены личный состав, оборудование и автотранспорт.

Вся работа по перегонке импортных самолётов, поддержание в исправном состоянии аэродромов Кола-Морге, Казвин и Пехлеви была возложена на командование 9-го АОН в Тегеране, которому подчинялись авиакомендатуры в Казвине и Пехлеви.

Основополагающим руководящим документом для лётного состава была «Инструкция по организации и проведению перегонки материальной части самолётов и перелётов по трассе Абадан-Тегеран-Кировабад», утверждённая командующим ВВС Закавказского фронта.

Первый перегон из Абадана через Тегеран в Кировабад группы из пяти самолётов «Бостон-3» состоялся 1 апреля 1942 г., и конвейер поставки импортных боевых самолётов по Южной воздушной трассе был запущен.

Все перелёты оформлялись приказами по авиабазе Абадан. Они сохранились в фондах ЦАМО РФ и по ним можно проследить ход перегонок буквально по дням.

В апреле 1942 г. первые четыре самолёта В-25С специалисты НИИ ВВС перегнали из Басры на аэродром Момино.

В июне 1942 г. в Тегеран из Басры была направлена группа инженерно-технического состава для приёмки новых самолётов В-25, перелетевших в Иран по воздуху из США через Южную Атлантику. До конца 1942 г. этим путём перегнали 102 самолёта В-25. Всего через Иран было доставлено в СССР 118 бомбардировщиков В-25.

Поставки самолётов морем увеличивались. Но у англичан не хватало квалифицированных рабочих для сборочных работ, и тогда из СССР на Абаданскую авиабазу были направлены несколько групп советских инженеров и техников. С 1 по 15 июля 1942 г. по воздуху из Москвы для сборки иностранных самолётов на аэродром Шуайба прибыли группы рабочих практически по всем авиационным специальностям (ответственный руководитель - И.П.Коровяковский).

В сентябре 1942 г. самолёты Ли-2 объединили в транспортный авиаотряд, командиром которого назначили майора Ф.А.Алексеева.

К концу марта 1943 г. в Абадане на сборке и приёмке уже работали 165 советских специалистов (сборщики, электрики, радисты, вооруженцы, техники, лётчики и др.). Значительная часть самолётов, прибывших из Англии, оказалась бывшей в употреблении, поэтому дефектов хватало, да и при сборке не всегда все работы выполнялись качественно. О качестве прибывавших из Англии и США самолётов можно судить по такому примеру: в течение второй недели марта 1943 г. в Абадан прибыло 90 самолётов, а принятыми без замечаний оказались только 18, остальные были возвращены на устранение дефектов.

К лету 1943 г., благодаря прибытию большой группы советских авиаспециалистов, количество собираемых самолётов возросло, улучшилось и качество их сборки. Наши рабочие, понимая важность поставленной задачи, несмотря на непривычные климатические условия и разнотипность собираемой техники, старались как могли. Абадан стал центральным пунктом сборки всех типов самолётов. Возникавшие технические проблемы решали представители фирмы «Дуглас», а административные – ВВС США. До 1 апреля 1943 г. советскими специалистами от американской администрации базы Абадан были приняты 1025 самолётов. Одни из них прибыли в район Абадана по воздуху, а другие были собраны после их доставки на базу морем.

С 1 апреля 1943 г. вся власть по организации доставки, сборки и передаче самолётов перешла в руки военного командования США. В среднем количество собранных, опробованных и сданных перегонщикам самолётов, достигало нескольких десятков в месяц. В начале мая 1943 г. 17-я американская авиационно-ремонтная группа была откомандирована из Абадана в Северную Африку. А в это время из НКВТ СССР поступило сообщение о том, что из штата Огайо (США) было отгружено 300 самолётов, которые придут в Иран в июле 1943 года.

Уполномоченный НКВТ Л.И.Зорин попросил руководителя авиасборочного завода в Абадане полковника Чарльза А.Портера обратиться к англичанам в Басре с просьбой оказать помощь в сборке этих самолётов. Англичане пошли навстречу, и проблема была решена. Чуть позднее, по настоянию советского правительства американское военное командование направило в Абадан 18-ю авиационно-ремонтную группу в составе 10 офицеров и 338 рядовых. В целом американское руководство и в Вашингтоне, и на Ближнем Востоке (командующий Вооружёнными силами США на Ближнем Востоке - генерал-майор Льюис Х.Бреретон, с сентября 1943 г. - генерал-майор Ральф Ройс) положительно реагировало на требования и просьбы советской стороны.

Из-за сильной жары испытания техники в Абадане проводились в утренние и вечерние часы – с 4 до 9 утра и с 16 до 18-20 часов вечера. Работа по сборке машин в летние месяцы начиналась в 3.30 утра и заканчивалась к 11 часам. В другое время работать было невозможно, так как машины накалялись на солнце и рабочие получали ожоги от прикосновения к металлу.

Лётчикам, проводившим облёты самолётов после сборки, тоже было нелегко. Частые пыльные бури и отсутствие радиолокаторов вынуждали их заходить на посадку визуально по знакомым ориентирам – изгибам реки Шатт-эль-Араб, массивам финиковых пальм, морскому порту, железной дороге.

Аэродром авиабазы в Абадане имел одну взлётно-посадочную полосу (ВПП) 1600x30 метров с асфальтобетонным покрытием. Вдоль ВПП стояли собранные самолёты. После сборки машин американские лётчики-испытатели делали один короткий контрольный полёт. Наши лётчики при приёмке каждого самолёта выполняли сложный пилотаж с перегрузками, досконально проверяли машину от взлёта до посадки на всех режимах полёта, работу моторов, показания приборов и т.д. Производился контрольный отстрел вооружения. В случае обнаружения дефектов машины возвращались американским сборщикам для устранения. Иногда такая процедура повторялась по нескольку раз. Дефекты порой вскрывались весьма серьёзные. Так одна из партий уже собранных истребителей Р-39 не была принята из-за сильной вибрации в полёте. Причиной, как выяснилось позже, стало биение промежуточного вала, соединявшего вал мотора с редуктором воздушного винта. Исправить дефект на месте не удалось, и вся партия самолётов была забракована.

После окончательной приёмки подписывались необходимые документы, самолёты полностью заправлялись, истребители оборудовались дополнительными подвесными баками с горючим, и самолёты взлетали курсом на Тегеран.

Перегон истребителей из Ирана в СССР по маршруту Абадан-Тегеран-Азербайджан осуществляли специально созданные для этого 6-й и 71-й перегонные истребительные авиационные полки (ПИАП).

6-й ПИАП трёхэскадрильного состава был сформирован в январе-феврале 1943 г. в Азербайджане в 25-м запасном авиаполку (ЗАП) на базе отдельной перегонной авиационной эскадрильи ВВС Закавказского фронта. К 6-му ПИАП с 5 июля 1943 г. была прикомандирована эскадрилья морских лётчиков из 65-го АПОН ВВС ВМФ под командованием майора М.Ф.Елисеева, а с 16 июля 1943 г. - эскадрилья 982-го ИАП ПВО под командованием капитана В.И.Замарашкина.

Каждая эскадрилья 6-го ПИАП специализировалась по определённому типу самолёта: 1-я - на самолетах Р-39 «Аэрокобра», 2-я - на Р-40 «Киттихаук», 3-я - смешанная - на самолётах «Харрикейн», «Спитфайр», Р-47 «Тандерболт» и АТ-6С «Тексан».

Полку для перевозки лётчиков-перегонщиков и различных грузов было придано 85-е отдельное транспортное авиазвено на самолётах С-47 во главе с капитаном А.И.Тараненко. Штаб полка с февраля по сентябрь 1943 г. размещался в азербайджанском г. Аджикабуле, рядом с железнодорожной станцией Казимагомед (место дислокации 25-го ЗИАП), куда первоначально и перегонялись самолёты. С сентября 1943 г. по ноябрь 1944 г. – штаб полка дислоцировался в г. Кировабаде. Лётчики 6-го ПИАП сдавали самолёты в 25-м ЗИАП, где проходило переучивание на импортную технику маршевых авиаполков для фронта.

С 5 января 1944 г. 6-й ПИАП, 2-я ОПБАЭ и 85-е транспортное авиазвено были включены в состав 4-й ЗАБр.

В феврале 1944 г., когда поставки самолётов существенно увеличились, уже на базе 6-го ПИАП для испытания собранных в Абадане самолётов и их перегонки до Тегерана был сформирован 71-й ПИАП (командир - подполковник П.В.Герасимов). 6-й ПИАП стал перегонять самолёты по маршруту Тегеран-Аджикабул. С 11 октября 1944 г., кроме перегона импортных самолётов из Ирана в СССР, 6-му ПИАП была поставлена задача по перегонке советских самолётов Як-3 с авиазавода № 31 в Грузии на фронт.

Местом дислокации 71-го ПИАП стал г. Абадан. 1-я эскадрилья была из состава 6-го ПИАП, 2-я - состояла из прикомандированных лётчиков 982-го ИАП ПВО, 3-я - из прикомандированных лётчиков 4-й ЗАБр, которые, несмотря на нахождение в Иране, до конца войны продолжали оставаться в штатах своих авиаполков.

Для перевозки личного состава 71-го ПИАП и грузов к 152-й авиабазе в Абадане было прикреплено 84-е транспортное авиазвено на самолётах С-47 (командир звена - майор Ф.А.Алексеев).

В фондах ЦАМО РФ сохранились журналы учёта перелетавших самолётов 6-го и 71-го ПИАП, по которым можно отследить статистику перегона по датам, типам и номерам самолётов. Последний перегон импортных самолётов лётчиками 6-го ПИАП состоялся в октябре 1944 г., 71-го ПИАП - 28 апреля 1945 г. из Абадана, а 28 апреля 1945 г. из Тегерана в Кировабад.

Самолёты-бомбардировщики перегоняли экипажи 1-й и 2-й перегоночных бомбардировочных авиационных эскадрилий 11-го запасного авиационного полка 4-й ЗАБр ВВС Закавказского фронта, базировавшиеся в г. Кировабаде (командиры эскадрилий - капитаны Н.Ф.Лукин и И.И.Пронюшкин).

Перевозка экипажей перегонщиков была возложена на экипажи 7-й ОТАЭ. Самолёты с Южной воздушной трассы поступали на Перевалочную базу ВВС Красной Армии в г. Кировабаде (расформирована 09.07.1943 г.).

Подготовка лётчиков перегоночных эскадрилий была поручена старшему инспектору техники пилотирования Управления формирования и укомплектования ВВС КА майору Николаю Константиновичу Романову.

В некоторых случаях, при крайней необходимости лётчики фронтовых полков, уже эксплуатировавших импортную технику, прибывали за самолётами в Иран и перегоняли их с территории этой страны в СССР самостоятельно. Для них было определено второе направление перегона: Иран-Баку-Махачкала-Сталинград. Основными аэродромами для посадки, осмотра и дозаправки бомбардировщиков – Махачкала и Сталинград, для истребителей - Баку, Астрахань, Будённовск. Например, с 11 марта 1943 г. 32 экипажа 16-го гв. ИАП сами перегоняли истребители Р-39 «Аэрокобра» из Тегерана. Кстати, Александр Иванович Покрышкин летал на «кобрах» - Р-39D-2 с серийным номером 41-38520 (бортовой 13) и Р-39N-0 с серийным номером 42-9004 (бортовой 100).

Расстояние по маршруту от Абадана до Аджикабула составляло 1290 км, а до Кировабада - 1450 км. В пути лётчикам необходимо было преодолеть два горных перевала на высоте 10000-16000 футов. Маршрут перегонки проходил над пустынной местностью и над горами. Там на благополучную вынужденную посадку или спасение на парашюте надеяться не приходилось. Несмотря на отсутствие кислородного оборудования, полёт проходил на высотах до 5000 метров. Не раз лётчикам приходилось лететь вслепую в облаках или обходить грозовые зоны в горах, сильно отклоняясь от маршрута. На участке Абадан-Тегеран из-за частых пыльных бурь, поднимающихся до высот 6000-7000 метров, горизонтальная видимость сильно ухудшалась. А участок Тегеран-Кировабад представлял собой сплошные горные районы на территориях Ирана и Кавказа, а также морские просторы на Каспии.

Освоение первых поступавших от англичан истребителей «Спитфайр» (тип V и тип IX) досталось лётчикам 71-го ПИАП на аэродроме Шуайба (Ирак). Собранные там самолёты перегонялись на базу Абадан, откуда после окончательных испытаний и проверок советскими авиаспециалистами перегонялись в Тегеран. В дальнейшем после сборки в Шуайбе английские лётчики сами перегоняли «Спитфайры» в Абадан.

Наши люди работали в тяжёлых и непривычных условиях нестерпимой жары, влажном удушающем воздухе, при ливневых дождях и пыльных бурях. Но стойко они переносили все трудности. Боевое и трудовое взаимодействие с англичанами и американцами было на высоте.

В феврале 1944 г. авиабазу в Абадане посетил шахиншах Ирана Мохаммед Реза Пехлеви. Он высоко оценил её работу. На базе отмечались все советские праздники, устраивались приёмы для иностранцев, которые охотно посещали англичане, американцы и представители местных иранских властей. В свою очередь, американцы устроили большой приём по случаю Дня Красной Армии и флота в феврале 1944 г., пригласив на него советских офицеров во главе с командиром базы.

Для перегона боевых самолётов с юга Ирана в СССР на маршруте протяжённостью 1465 км (из них 1016 км проходили над пустынно-гористой местностью в отсутствие характерных ориентиров) через два горных перевала для посадки истребителей, осмотра и их дозаправки требовался промежуточный аэродром. 17 февраля 1942 г. была сформирована авиационная комендатура в Тегеране на аэродроме Кола-Морге. С 25 декабря 1942 г. она была развернута

в аэродром особого назначения Тегеран. 14 декабря 1943 г. это авиационное подразделение получило наименование «9-й Аэродром особого назначения ВВС Красной Армии».

В его задачи входило обслуживание перелётов самолётов, перегонявшихся из США и Англии в СССР, заправка ГСМ, осмотр, устранение неисправностей, ремонт, обеспечение лётного состава. На аэродроме были установлены подвижные пеленгаторные пункты, светомаяки и приводные радиостанции.

С 17 февраля 1942 г. по 23 июня 1945 г. личный состав 9-го АОН обслужил 6924 импортных боевых самолёта, 2485 маршрутных и 855 особо важных перелётов, в том числе перелёт делегации И.В.Сталина на Тегеранскую конференцию.

Обучением фронтовых лётчиков эксплуатации американских самолётов занимались полки 4-й ЗАБр ВВС Закавказского фронта:

- 11-й запасной авиационный полк (ЗАП) – переучивание и подготовка маршевых полков на самолётах А-20. Место дислокации – г. Кировабад.

- 25-й ЗИАП - переучивание и подготовка маршевых авиаполков и одиночных экипажей на самолётах АТ-6, «Спитфайр», «Харрикейн» и Р-39. Место дислокации – г. Аджикабул.

- 26-й ЗИАП – кроме основной задачи по переучиванию и подготовке маршевых авиаполков и одиночных экипажей на ЛаГГ-3, с ноября 1943 г. по сентябрь 1944 г. готовил одиночные экипажи на истребителях Р-39. Всего полком было принято с Южной трассы и отправлено на фронт 188 самолётов Р-39 «Аэрокобра».

Процесс подготовки лётчиков в запасных авиаполках был следующим: боевой полк, потерявший самолёты, с фронта выводился в ЗАП, где пополнялся личным составом, обучался на новую матчасть, получал самолёты и убывал на фронт. Через ЗАПы 4-й ЗАБр импортная матчасть распределялась и в боевые части, непосредственно воевавшие на этой технике.

С октября 1941 г. по 9 мая 1945 г. 11-м ЗАП было подготовлено и отправлено на фронт 40 маршевых полков, 2 отдельных эскадрильи, 1047 одиночных экипажей, в том числе подготовлены к полётам днём и ночью 452-й, 48-й и 63-й БАП. Всего было переучено 5568 человек лётного и инженерно-технического состава, поступило и отправлено на фронт 2987 самолётов.

Южная воздушная трасса внесла огромный вклад в поставку на фронт боевых самолётов. За три года из Ирана было перегнано на аэродромы ВВС Закавказского фронта 6154 самолёта (в том числе 1718 Р-40 «Киттихаук», 1986 Р-39 «Аэрокобра», 307 «Спитфайр», 480 «Харрикейн», 189 Р-47 «Тандерболт», 1342 А-20 «Бостон» (Бостон-3, А-20С, А-20В), 114 В-25 «Митчелл» и 18 АТ-6С «Тексан»).

Из этого количества лётчики перегнали в действующие части на фронт и в запасные авиаполки ВВС Красной Армии 5537 самолётов (в том числе 1693 Р-40 «Киттихаук», 1732 Р-39 «Аэрокобра», 306 «Спитфайр», 398 «Харрикейн», 72 Р-47 «Тандерболт», 1223 А-20 «Бостон» (Бостон-3, А-20С, А-20В), 102 В-25 «Митчелл» и 11 АТ-6С «Тексан»).

По данным американских источников, из Южной Атлантики в Абадан были доставлены 993 самолёта: 869 А-20 и 124 В-25.

Морем в Абадан - 5129 самолетов (1090 Р-40, 2020 Р-39, 300 Р-39 за счёт Англии, 961 Р-39 за счёт других стран-союзников, 188 Р-63, 550 А-20, 20 АТ-6С).

Кроме этого, по трассе Тегеран-Москва был произведён 21 особо важный перелёт и 637 перелётов американской авиации по маршруту Тегеран-Полтава.

Обслужен перелёт главы СССР И.В.Сталина на Тегеранскую конференцию 26 ноября 1943 г., перелёты видных советских и иностранных государственных деятелей – Л.П.Берия, Л.М.Кагановича, У.Черчилля, А.Гарримана, генерала де Голля, югославской комиссии и др.

Весной 1945 г. перегон самолётов по Южной воздушной трассе был прекращён. Часть личного состава по запросу Наркомата внешней торговли была откомандирована на воздушную трассу «Алсиб» (Красноярск-Уэлькаль) в состав 1-го перегонного авиаполка и советской военной приёмки на Аляске.

К сожалению, на Южной воздушной трассе не обошлось без трагедий. В самом начале работы авиабазы Абадан 28 февраля 1942 г. при выполнении спецзадания в авиационной катастрофе погиб экипаж самолёта Ли-2 майора Мамонова Кирилла Васильевича. Вместе с экипажем погибли летевшие пассажирами первые руководители авиабазы: командир базы полковник В.С.Муравьев и уполномоченный НКВД СССР по транзиту военных грузов военинженер 1 ранга И.С.Кормилицын. Специальная группа советских лётчиков в поисках пропавшего самолёта обследовала местные горные хребты Ирана и оказалось, что на иранских картах все высоты были занижены на 200-250 метров.

9 февраля 1944 г. при перелёте из Тегерана в Абадан пропал без вести самолёт С-47 транспортного авиаотряда авиабазы Абадан. Поиском с воздуха разбитый самолёт был обнаружен только 26 марта в 105 км от г. Исфагана между населёнными пунктами Аба-Хандор и Сирамигун. Самолёт врезался в скалу на высоте 3300 метров. Экипаж майора Хруцкого и пассажиры (старший военпред авиабазы инженер-подполковник Часовиков, старший военпред Импортного управления ВВС КА инженер-майор Иващенко и инженер по эксплуатации 4-й ЗАБр инженер-майор Брискин) погибли.

Погибшие были похоронены в 30 км на юг от источника «Кола-Газы», что в 8 км на юго-запад от населённого пункта Хафшеджан. За многие годы могила сравнялась с землей. В настоящее время силами российского консульства в Исфагане её восстановили. Теперь она находится вблизи населенного пункта Хафшеджан провинции Чехармаль и Бахтиари.

В Тегеране был похоронен экипаж С-47 старшего лейтенанта Афанасьева И.Е. (4 чел.), разбившегося на столичном аэродроме.

Потери 6-го ПИАП составили 3 самолёта Р-39, на аэродроме Тегеран погибли 2 лётчика, 1 - пропал без вести в районе Султанабада.

Потери ОПБАЭ 11-го ЗАП составили 3 самолёта А-20, при этом погибли 8 членов их экипажей.

Были авиационные катастрофы и при перегоне и переучивании экипажей в Азербайджане, Грузии и Армении. Они составили 58 самолётов (В-25 – 1, Бостон-3 – 9, А-20 – 17, Р-39 – 28, «Харрикейн» – 1, «Спитфайр» – 1). Погибли 97 человек из состава лётных экипажей.

Кроме того, были авиационные катастрофы и при перелётах маршевых полков из Азербайджана на фронт. Среди них: 1 В-25, 4 Р-39 и 3 А-20. Погибли 15 человек из состава лётных экипажей.

В г. Гяндже (бывший г. Кировабад) погибших лётчиков хоронили на русском и армянском кладбищах. В настоящее время оба кладбища ликвидированы, а на их месте находится жилая застройка. К сожалению, ни одно воинское захоронение не сохранилось.

Полагаю целесообразным, поставить вопрос о необходимости увековечения памяти о погибших советских лётчиках в г. Гяндже, чтобы почтить тех, кто защищал Родину в 1942-1945 гг. В качестве предложения, можно было бы установить на кладбище или в ином месте, например, на территории аэропорта (бывшего военного аэродрома), по согласованию с властями Республики и города, стелу с именами погибших и датами их гибели.