

Міністерство освіти і науки України

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет (навчально-науковий інститут)

Кафедра – Історії Східної Європи.

До захисту допущено

Кафедрою _____ протокол № _____ від _____

завідувач кафедри _____ Юрій Волосник _____

(підпис)

(ім'я, прізвище)

« _____ » _____ 2025 р.

Кваліфікаційна робота

здобувача _____ Андрій Кононенко _____ рівня вищої освіти

(другого (магістерського))

«Операція «Френтік» - човникові рейди бомбардувальної авіації США в СРСР».

Спеціальність (спеціалізація) 032: Історія та археологія.

Освітня програма _____ Історія та археологія. _____

(назва освітньої програми)

Виконавець _____ Андрій Кононенко _____

(підпис)

(ім'я, прізвище)

Науковий керівник _____ Павло Єремєєв _____

(підпис)

(ім'я, прізвище)

Харків-2025.

Зміст

Вступ.....	3
Розділ-I І Історіографія, джерельна база та методологія дослідження операції «Френтік».....	6
1.1 Аналіз історіографії теми.....	6
1.2 Характеристика джерельної бази дослідження.....	9
1.3 Методологія та методи дослідження.....	10
Розділ-II. Геополітичні та військово-стратегічні передумови операції «Френтік».....	13
2.1. Співробітництво США та СРСР у військовій сфері в роки Другої світової війни.....	13
2.2. Стратегічне значення авіаційної кампанії союзників у Європі.....	16
2.3. Досягнення домовленості про проведення операції «Френтік».....	19
2.4. Вибір авіабаз у СРСР для проведення операції.....	22
2.5 Логістичні шляхи постачання та побут американських та радянських авіаторів.....	26
Розділ - III Проведення човникових рейдів в рамках операції «Френтік».....	33
3.1 Початок човникових рейдів американської бомбардувальної авіації.....	33
3.2 Радісна зустріч радянських та американських авіаторів.....	35
3.3 Експерсії до Полтави та взаємовідносини між радянськими та американськими авіаторами.....	38
3.4. Характеристика авіаційних сил, які брали участь в операції.....	41
3.5 Другий човниковий рейд та виявлення німцями місць базування американських літаків.....	43

3.6 Проведення човникових рейдів у червні 1944 року.....	45
3.7 Радянська протиповітряна оборона аеродромів та сили прикриття.....	48
3.8 Німецьке бомбардування Полтави.....	51
3.9 Характеристика човникових рейдів операції «Френтік».....	53
Розділ-IV. Вплив операції «Френтік» на подальший хід війни та військово-політичні відносини між США та СРСР.....	57
4.1 Взаємодія та непорозуміння.....	57
4.2 Варшавська місія. Зміни у відносинах між союзниками.....	62
4.3. Завершення активної фази операції «Френтік». Зимовий період та ліквідація Полтавського аеродрому. (жовтень 1944-червень 1945 року).....	76
4.4 Полтава як останній авіаційний форпост союзників.....	78
4.5. Виведення американського персоналу із Полтави у травні – червні 1945 року.....	86
Висновки.....	90
Список джерел та літератури.....	98

Вступ

Актуальність. У роки Другої Світової Війни співпраця між союзниками, по Антигітлерівській коаліції, а саме Сполученими Штатами Америки та Радянським Союзом, мала вирішальне значення для розгрому нацистської Німеччини її союзників та сателітів. Однією з маловивчених, але важливих сторінок цієї взаємодії стала операція «Френтік», або «Френтік-Джо», серія човникових рейдів американської бомбардувальної (стратегічної) авіації, яка базувалася як у Західній Європі, так і на території СРСР. Актуальність обраної теми визначається необхідністю дослідження та висвітлення історичних аспектів військової авіації союзників по Антигітлерівській коаліції у роки Другої Світової Війни. Аналіз спільних операцій радянської та американської військової авіації в 1944 році дозволить краще зрозуміти внутрішні та зовнішні фактори, які вплинули на її діяльність, а саме, розташування іноземного військового контингенту на території СРСР, логістичні шляхи постачання, співпраця та взаємні відносини між американським і радянським персоналом, також визначити, які було досягнуто цілі співпраці радянської та американської сторони в проведенні операції «Френтік», чи були вони виправданими?

Об'єктом дослідження є військова співпраця США та СРСР в контексті проведення авіаційно-стратегічних операцій у боротьбі проти нацистської Німеччини та її союзників, на Східному фронті.

Предметом дослідження є авіаційна операція «Френтік» як приклад координації дій між союзниками, тісної та спільної взаємодії.

Хронологічні межі : обумовлені працею і темою роботи в хронологічних рамках, вивчення і аналіз інформації про передумови та домовленості радянської та американської сторін, що до проведення операції «Френтік» листопад 1943 (від обговорення теоретичної можливості проведення операції). Виведенням американського персоналу з території СРСР в червні 1945 року.

Територіальні межі: охоплюють Східну Європу, а саме безпосередньо частину лівобережної України, і міста Полтава, Миргород, Пирятин, як радянський пункт базування бомбардувальної авіації США. Частини Центральної Європи – об’єкти бомбардування авіації союзників. Частина південної Європи а саме Південна Італія, де були розташовані американські авіабази в рамках човникових рейдів американської бомбардувальної авіації. Частина Західної Європи, а саме Британські острови, де були розташовані основні аеродроми базування ВПС США у рамках проведення човникових рейдів.

Аналіз джерел. У дослідженні даної теми передбачається використання, від-сканованих документів, наказів, донесень стосовно операції «Френтік», американського і радянського командування. Листи американських льотчиків, інструкції американським льотчикам на випадок вимушеної посадки на території СРСР. Аудіовізуальні джерела, а саме фотографії та кінохроніка з аеродромів базування у Полтаві, Миргороді та Пирятині.

Метою роботи: є визначення ефективності військової співпраці СРСР та США у проведенні спільних авіаційних операцій, проти нацистської Німеччини та її союзників. Характеристика операції «Френтік» у контексті військової стратегії союзників, міждержавних відносин та історичної пам’яті.

Завдання дослідження:

1. Визначення передумов, підготовки та мотивів до проведення операції «Френтік».
2. Вивчення та характеристика проведення спільних авіаційних рейдів. Характеристика ходу проведення човникових рейдів бомбардувальної авіації союзників, технічні можливості сторін.
3. Аналіз військово-політичного співробітництва, результати такої співпраці.

4. Дослідити, як проведення операції «Френтік» вплинуло на подальшу співпрацю та взаємодію, взаємовідносини між американськими та радянськими союзниками.

Наукова новизна полягає в комплексному аналізі операції «Френтік» як важливого епізоду співпраці між США і СРСР в роки Другої Світової Війни, із залученням джерел, що раніше використовувалися в історіографії Другої Світової Війни. Аналіз (аудіовізуальних джерел) американської кінохроніки та фотоматеріалів, що нещодавно були опубліковані у вільному доступі для дослідження, і висвітлюють детальні аспекти співпраці, американських і радянських авіаторів, взаємодію, побут та життя обслуговуючого персоналу авіаційних баз у Полтаві, Миргороді та Пирятині. Уточнення причин катастрофічних наслідків бомбардувань «Люфтваффе» аеродрому у Полтаві, зокрема через аналіз рішень радянського командування, що відмовилося інтеграції американських радіолокаційних станцій раннього оповіщення (радарів) із системами радянської ППО. Аналіз операції «Френтік-7», яка продемонструвала геополітичні розбіжності між англо-американськими та радянськими союзниками по Антигітлерівській коаліції, і стала заключною частиною, активної співпраці СРСР та США у проведенні човникових рейдів американської бомбардувальної операції. Оцінка операції «Френтік» не лише як військової, але й як політичної співпраці військово-політичного керівництва США та СРСР.

Практичне значення дослідження полягає у можливості використання його результатів у навчальному процесі, для формування більш наявних фактів про союзницькі відносини СРСР та США під час Другої світової війни, а також у подальших наукових дослідженнях.

Структура роботи зумовлена окресленою метою та завданням. Робота складається зі вступу та декількох розділів, висновку, списку використаної літератури та джерел, додатків.

Розділ-I. Історіографія, джерельна база та методологія дослідження операції «Френтік»

1.1 Аналіз історіографії теми.

Вивчення операції «Френтік» в історичній науці, пройшло складний і нерівномірний шлях, що було зумовлено як політичними обставинами із середини 40-х до початку 90-х років ХХ - століття, так і різним рівнем доступу до військових і урядових архівів, джерел. Історіографію теми операції «Френтік» можна умовно поділити на кілька періодів та напрямів, кожен із яких вніс свій внесок у розкриття теми, але й мав суттєві обмеження.

Радянський період (1945-1991 років) характеризується практично повною відсутністю спеціальних досліджень. В контексті офіційної ідеології, що підкреслювала вирішальну роль СРСР у перемозі над нацизмом, операція «Френтік» розглядалася як другорядний епізод, епізодична згадка про який могла зустрітися у періодичних або постійних виданнях, присвяченій ювілейній даті закінчення Другої Світової війни. Акцент робився на факті співпраці, однак глибокий аналіз, техніки, побуту, особливостей співпраці, причин невдач і політичного підтексту, був відсутній. Будь-яка критика радянського командування, наприклад, щодо організації протиповітряної оборони, під час нальоту «Люфтваффе» на аеродром Полтава, була відсутня, і не згадувалася. Таким чином, радянська історіографія залишила значний пробіл, не дослідивши операцію, як складне явище військового та політичного співробітництва із американськими союзниками¹.

Західна, переважно американська, історіографія також довгий час не видавала у публічний простір подібних історичних досліджень. З початку 50-х і до кінця 80-х американська преса та видання на історичну тему², майже взагалі не задувалася подібна операція. Здебільшого на початку 90-х років публікувати факти про те, що подібна операція і співпраця між СРСР та США в 1944 році

¹ Никитин А. «Челночные операции» // Военно-исторический журнал. – 1975 - №11. С.41-46.

² Jesse J. Dossick «Doctoral Dissertations on Russia, the Soviet Union, and Eastern Europe Accepted by American, Canadian, and British Universities, 1986-1987» <https://www.jstor.org/stable/2498904>

мала місце, її доповнювали короткі речення із згадками учасників та свідків тих подій, але вони також не давали в повній мірі досягнути масштаб співпраці та її результати. Однак подібним історіографічним джерелам та виданням притаманний деякий, однобічний погляд, що походив лише із одної сторони. Проблеми взаємодії, американських та радянських авіаторів та персоналу базу, пояснювався «недовірою» радянської сторони та «бюрократизмом», без більш глибокого аналізу, мотивів обмежень³.

Великим кроком уперед стала книга американського історика Марка Дж. Конверсіно, «Спільна війна. Провал операції «Френтік»» (2015)⁴. Це дослідження, є одним з найбільш фундаментальних на сьогодні. Його наукова цінність полягає, у комплексному підході та використанні широкого кола, як американських, так і частково розсекречених радянських архівних матеріалів. Конверсіно детально аналізує не лише військові аспекти операції, а й її політичний підтекст, зокрема бажання військово-політичного керівництва США отримати доступ до сибірських аеродромів, для майбутніх операцій проти Японської Імперії. Автор стверджує, що «провал» операції був взаємним і був спричинений не лише радянською підозрою, а й небажанням американської сторони повною мірою враховувати політичні реалії свого союзника. Ця робота має ключове значення для нашого дослідження, оскільки вона забезпечує методологічну основу для об'єктивного аналізу.

В українській та пострадянській історіографії після 1991 року тема операції «Френтік» почала активно розвиватися. Тут слід виділити праці Володимира Бровка, зокрема його книгу «Операція «Френтік». Або американський Перл-Харбор в Україні» (2019). Також праця, історика та публіциста Сергія Плохія «Забуті покидьки Східного фронту» (2020)⁵. Якщо Конверсіно подає збалансований аналіз, то Бровко наголошує на радянській (українській) перспективі, детально описуючи титанічну працю з відбудови

³ Кронер згадує атаку у Полтаві

<https://web.archive.org/web/20120307171448/http://www.esthervilledailynews.com/page/content.detail/id/506473.html>

⁴ Конверсіно М. Дж. Спільна війна. Провал операції Френтік. – 2015. – 317 с.

⁵ Плохій С. Забуті покидьки Східного фронту. – 2020. – 316 с.

аеродромів, героїзм радянських зенітників під час бомбардувань та роль місцевого населення. Його роботи важливі для відновлення історичної справедливості щодо внеску радянських людей в операцію, яка часто залишалася в тіні американських успіхів. Однак іноді йому бракує критичного аналізу дій радянського командування. Сергій Плохій у своїй книзі робить досить критичний аналіз радянської сторони, яка вже наприкінці літа 1944 року не бажала продовжувати операцію. А посилений контроль НКВС та СМЕРШ над американцями породив думку про зайве та непотрібне перебування американського контингенту на території СРСР⁶.

Варто також відзначити публіцистичні праці Леоніда Любимського⁷, Василя Вертелецького⁸ та Едуарда Тополя, які сприяли популяризації теми, але їхні праці мають меншу наукову цінність через акцент на сенсаційності та недостатнє архівне обґрунтування. Найновіші дослідження, що з'являються в наукових журналах, таких як (Авіація та Час), зосереджені на окремих аспектах операції: логістиці, культурних взаємодіях, ролі розвідки. Вони свідчать про зрілість теми та перехід від загальних оглядів до поглиблених спеціальних досліджень. Публікації в ЗМІ та газетах, присвячені ювілейним заходам, що вшановують пам'ять.

Узагальнюючи історичний огляд, можна виокремити такі головні прогалини, які намагається заповнити дане дослідження. Комплексний аналіз побутового та людського виміру операції «Френтік». Взаємини між американськими та радянськими солдатами, офіцерами на рівні окремих осіб, роль жінок у будівництві та функціонуванні аеродромів у Полтаві, Миргороді та Пирятині, культурні та психологічні бар'єри. Детальне висвітлення мотивів радянської сторони на основі наявних наразі архівних даних, зокрема щодо контррозвідувальних заходів, причин блокування використання американських радарів та політичних рішень під час Варшавського повстання. Інтеграція операції «Френтік» у ширший контекст радянсько-американських відносин у

⁶ Плохій С. Забуті покидьки Східного фронту. – 2020. – 316 с.

⁷ Любимський Л. Операція «Френтік»: без грифу таємності. – 2004. – 108с.

⁸ Вертелецький В. «Секретній операції «Френтік» у Миргороді – 70 років» - 2014.

завершальний період війни, розгляд її не як ізольований епізод, а як важливий фактор нарастаючих суперечностей, що визначали майбутнє протистояння.

1.2 Характеристика джерельної бази дослідження.

Джерельна база є комплексною та включає кілька груп історичних статей, описів, згадок про операцію, що знаходяться у відкритому доступі, і дозволяють всебічно та багатогранно розкрити тему. Першу групу складають скановані архівні документи, що знаходяться у відкритому доступі. У дослідженні використовуються опубліковані збірники документів та окремі матеріали, що стали доступними. Це, перш за все, накази, доповідні записки, протоколи нарад, пов'язаних з прийомом, обслуговуванням та безпекою американського контингенту⁹. Ці документи дозволяють зрозуміти офіційну позицію радянського командування, його занепокоєння щодо безпеки та логістичних можливостей. Наприклад, звіти про стан аеродромів у Полтаві, Миргороді та Пирятині навесні 1944 року чітко демонструють масштаби руйнувань та зусилля, необхідні для їх відновлення. Американська сторона використовує архівні матеріали, доступні через інтернет-ресурси та публікації¹⁰. До них належать звіти про польоти, оперативні плани, звіти офіцерів зв'язку (наприклад, полковника Альфреда Касслера). Звіти екіпажів американських бомбардувальників про успіх бойових вильотів та бомбардувань ворожих об'єктів. Ці документи дозволяють реконструювати хід операції з точки зору США, оцінити їхні оперативні цілі, технічні проблеми та сприйняття радянськими союзниками. Порівняння радянських та американських документів з тих самих питань (наприклад, координація маршрутів польотів) є плідним методом для виявлення об'єктивної картини. Використання мемуарів та щоденникових записів та згадок самих учасників операції «Френтік», є об'єктивно не доступними, і відсутніми у відкритому публічному просторі,

⁹ Бойове розпорядження про дію американських літаків на «1-Білоруському фронті» (29.05.1944).

<https://reibert.info/attachments/amerikanci-jpg.7042559/>

¹⁰ Mission June 21, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=169

тому тези, згадки учасників подій доводиться шукати у монографіях, статтях істориків, від сканованих документах. На жаль, таких публічних спогадів з радянського боку значно менше. Тому велику цінність мають окремі згадки та усні свідчення місцевих жителів Полтави, які поступово збираються краєзнавцями та публікуються у відкритому доступі. Вони дозволяють нам відновити іншу перспективу, сприйняття американців радянськими солдатами та цивільним населенням, їхнє здивування матеріальним благополуччям союзників, їхнє ставлення до подій. Інша група – це преса та аудіовізуальні джерела¹¹. Газетні публікації 1944 року (як радянські, так і американські) є цінним джерелом для аналізу пропагандистського забезпечення операції¹². У той час як радянська преса малювала ідилічну картину братерства, окремі статті в американських засобів масової інформації, критикували умови життя та дозволяють простежити, як громадська думка впливала на офіційні відносини. Фотографії та кінохроніка з полтавських аеродромів слугують важливим ілюстративним матеріалом, підтверджуючи багато описів, наведених у письмових джерелах. Отже, використана джерельна база, попри певні обмеження, є репрезентативною та дозволяє провести комплексне дослідження, поєднуючи аналіз офіційних документів із відтворенням суб'єктивного досвіду безпосередніх учасників подій.

1.3 Методологія та методи дослідження

Метою цього дослідження є комплексний аналіз операції «Франтік», який вимагає використання системи взаємопов'язаних методологічних підходів та специфічних історичних методів. Методологічною основою роботи є принцип історизму, який вимагає розглядати будь-яке явище в його становленні та розвитку, в конкретних історичних умовах. Операція «Франтік» аналізується не як статичний факт, а як динамічний процес, що розвивався від захоплення першими зустрічами через трагедію бомбардування до політичного

¹¹ «Союзкиножурнал» № 29 (1944). <https://www.youtube.com/watch?v=PT1SQRwItSY>

¹² Mission Sept 19, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=225

розчарування та занепаду. Цей принцип дозволяє зрозуміти причинно-наслідкові зв'язки між подіями та діями їх учасників.

Для реалізації цього підходу у дослідженні використовується комплекс загальнонаукових та спеціально історичних методів: Історико-генетичний метод є основним. Він застосовується для послідовної реконструкції ходу операції «Френтік» від задуму та дипломатичних переговорів у Тегерані та Москві, до практичної реалізації, кризи та завершення. Метод дозволяє простежити, як розвивалися події, які рішення ухвалювалися на різних рівнях командування та як вони впливали на кінцевий результат. Це забезпечує хронологічну цілісність дослідження. Порівняльно-історичний метод грає ключову роль у виявленні специфіки операції. Він застосовується на кількох рівнях, це порівняння радянської та американської перспектив з одних і тих самих питань (підготовка аеродромів, організація протиповітряної оборони, побутові умови). Це дозволяє знайти межі односторонніх трактувань і виявити об'єктивні причини непорозумінь. Порівняння різних човникових рейдів («Френтік-Джо», «Френтік-2», «Френтік-3» і так, аж до місії Френтік-7¹³, варшавська місії, що виявилася останньою), для виявлення еволюції відносин між союзниками та змін у їх стратегічних цілях. Порівняння операції «Френтік» з іншими епізодами радянсько-американського співробітництва (радянська місія в Італії, ескадрильї транспортних літаків «Дуглас» С-47 та винищувачів Як-9ДД¹⁴), що дозволяє зрозуміти, була вона унікальним явищем або типовим проявом союзницьких відносин. «Історико-системний» метод дозволяє розглянути операцію «Френтік» як складну систему, елементами якої були військова співпраця, політичні переговори, логістика, культурна взаємодія та робота спецслужб. Цей метод допомагає проаналізувати взаємозв'язок цих елементів: наприклад, як політична недовіра (елемент політичної системи) блокувало ефективне використання техніки (елемент військової системи), що призвело до трагічних наслідків. Структурно-функціональний аналіз

¹³ Frantic-7 archive in Warsaw Museum. <https://www.1944.pl/en/article/frantic-7....5378.html>

¹⁴ Список личного состава авиагруппы особого назначения.

використовується для вивчення організаційних структур, залучених до операції: Східного командування ВПС США, 169-ї авіабази особливого призначення, Червоної армії, апарату радянської військової місії. Аналізуючи функції кожного підрозділу та їх взаємодію, можна зрозуміти механізми прийняття рішень та виявити вузькі місця у координації. Кількісні методи застосовуються для аналізу таких даних, як кількість літаків, що брали участь у рейдах, обсяги поставленого пального та боєприпасів, втрати серед техніки та особового складу. Метод мікроісторії використовується для поглибленого аналізу окремих епізодів, що розкривають загальні тенденції, взаємодії та праці американського та радянського персоналів авіаційних баз та місцевого населення. Наприклад, детальне дослідження інцидентів, непорозумінь, історії радянської жінки, яку допитував співробітник СМЕРШ за контакти з американцями, дозволяє краще зрозуміти клімат недовіри та страху, ніж загальні твердження про «контроль з боку органів безпеки». Таким чином, поєднання зазначених методологічних підходів та конкретних методів дозволяє реалізувати поставлені завдання дослідження: не лише відтворити хронологію подій, а й виявити їхню глибинну структуру, причини успіхів та невдач, а також місце операції «Френтик» у ширшому контексті Другої світової війни.

Розділ-II. Геополітичні та військово-стратегічні передумови операції «Френтік».

2.1. Співробітництво США та СРСР у військовій сфері в роки Другої світової війни.

На початку 20-х років XX-го століття, ветеран Першої світової війни італійський Генерал Джуліо Дуе¹⁵, висунув теорію, що у майбутніх війнах ключову роль буде відігравати авіація. Маючи домінуюче панування у повітрі, це забезпечить перемогу на полі бою і на морі. В теорії Генерала Дуе, ключова роль відводилася бомбардувальній авіації, замість того, аби нищити армії та дивізії ворога на полі бою, варто було знищити із повітря політичні та економічні центри ворога у глибокому тилу, що справило би деморалізуючий фактор для ворога, спричинило неспроможність вести війну, і схилило ворога до капітуляції. На початку 30-х років XX-го століття усі провідні авіаційні країни світу почали нарощувати свій потенціал, а у теоретиків з'явилася нагода перевтілити теорію Генерала Дуе в практичне застосування. В СРСР, нацистській Німеччині, Сполучених Штатах Америки, фашистській Італії, Великій Британії почалося серійне виробництво важких (чотирьох моторних) бомбардувальників, здатних летіти більш ніж на 1000 кілометрів, нести на своєму борту до 2-х тон бомб. До початку Другої Світової війни, кожна провідна країна мала у своєму розпорядженні цілі з'єднання, флотилії – важких бомбардувальників, і з гордістю демонстрували їх на військових парадах. В СРСР з 1932 року, основним дальнім бомбардувальником був ТБ-3, в США з 1937 року у серійне виробництво був запущений легендарний бомбардувальник Другої Світової війни фірми «Боїнг» Б-17, у Великій Британії «Шорт-Стірлінг», нацистській Німеччині «Фокке-Фульф 200», який мав назву «Кондор» за великий розмах крил, і здебільшого використовувався, як транспортник. У фашистській Італії чотирьохмоторний бомбардувальник був «П'яджі П-108», але що в Німеччині, що в Італії, будувати бомбардувальники у великих

¹⁵ Доктрина Дуе. <https://army.armor.photos/hist/doktrina-due.php>

кількостях (100-1000 літаків) не стали. Причини тому були різні, зокрема економічні та військові. Доктрина блискавичної війни притаманна диктаторським режимам країн «Осі» не передбачала довгих і затяжних війн на виснаження, тому розрахунок на дальню авіацію, яка б мала нищити заводи і логістику противника у глибокому тилу, не було зроблено. До початку німецько-радянської війни в 1941 році, в СРСР також була невизначеність що до дальньої авіації. Збудувавши у 30-х роках приблизно 1000 бомбардувальників ТБ-3, радянська авіація опинилася у часі «застою», нові літаки розроблялися, але до серійного виробництва не доходили, причини багато, тут і економічна обмеженість авіаційної промисловості в СРСР на початку 30-х, терор і репресії що проводилися проти інженерів і конструкторів починаючи з 1937 року, і військова доктрина Червоної армії, що передбачала блискавичну наступальну війну на ворожій території, з ціллю захоплення індустріальних центрів ворога і подальшого їх використання. Єдиний сучасний чотирьох моторний, дальній бомбардувальник СРСР, технічні характеристики, якого відповідали вимогам часу був ТБ-7 (в майбутньому Пе-8)¹⁶, але до початку німецько-радянської війни 22 червня 1941 року було збудовано і знаходилося у стройових частинах, лише 27 літаків. Велика Британія також через економічні труднощі та невизначеністю доктриною майбутніх бойових дій, збудувала дуже обмежену кількість чотирьох моторних бомбардувальників «Шорт-Стірлінг», тому в 1941 році, жодна країна учасниця Антигітлерівської коаліції не мала в достатній кількості стратегічних бомбардувальників, для тотального руйнування економічних або політичних центрів країн «Осі». Лише Сполучені Штати Америки, мали економічну змогу будувати стратегічні бомбардувальники. Фірма «Боїнг» мала прототип бомбардувальника Б-17, фірма «Консолідейтед» В-24. Велика відстань, та океанська межа, що відділяли США від Євразійського континенту, дозволяла в набагато спокійніших умовах налагоджувати виробництво дальніх бомбардувальників, а розширена виробнича база, конкурентоспроможні компанії, та конкурентна боротьба за

¹⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 39-41 с. (2015).

конкурс від військового замовника, забезпечували армію США високоякісною військовою продукцією. На відміну від Великої Британії чи СРСР на території яких велися бойові дії (Британія перші два роки війни піддавалася постійним повітряним бомбардуванням Люфтваффе), або обмеженими виробничими спроможностями економіки. Із початком німецько-радянської війни у 1941 році, в СРСР військово-політичне керівництво висунуло на перший план, виробництво фронтових літаків, винищувачів, штурмовиків Іл-2, пікіруючих бомбардувальників Пе-2. Виробництво дорогих і складних чотирьохмоторних бомбардувальників Пе-8 велося не постійною серією і майже по штучно у місяць. Для дальньої бомбардувальної авіації, більш доцільно виглядало виробництво двомоторних бомбардувальників Іл-4, розроблених в конструкторському бюро Сергія Ільюшина. Аналогами радянського Іл-4 вважаються – німецький «Хейнкель» Хе-111, британський «Віккерс Веллінгтон», американські «Нортроп» Б-25, і «Мартін» Б-26. Починаючи з 1941 року Британія почала нарощувати будівництво своїх дальніх бомбардувальників, «Авро-Ланкастер», ці чотирьохмоторні бомбардувальники, вилітаючи із аеродромів південної Англії, покривали усю територію тимчасово окупованої Франції, Данії, Нідерландів, Бельгії, а також більшу частину західної Німеччини, зокрема стратегічно важливу у військово-економічній галузі «Рурську область», але частина південної, східної Німеччини, тимчасово окупованої Польщі, економічно розвинуті регіони Чехословаччини, Угорщини, Румунії, залишалися поза межами досяжності, бомбардувальної авіації. Бомбардувальна авіація Червоної армії, в силу не достатньої забезпеченості дальніми літаками, не могла досягти вище зазначених цілей. Лише в кінці червня і до кінця серпня 1941 року, бомбардувальна авіація Чорноморського і Балтійського флотів на літаках-бомбардувальниках ДБ-3 – (Іл-4), нанесла ряд періодичних ударів по нафтовим промислам у Констанці, що в Румунії та по столиці третього рейху Берліну – відповідно, але із просуванням військ німецького Вермахту, дедалі на схід, СРСР втратив свої західні території, з аеродромами для подальших бомбардувальних операцій. Наявний парк

чотирьох моторних бомбардувальників Пе-8¹⁷, не міг задовольнити тих потреб, у тих масштабах, який був потрібен.

2.2. Стратегічне значення авіаційної кампанії союзників у Європі.

Із вступом США, у Другу Світову Війну 8 грудня 1941 року, військово-політичне керівництво швидко зробило уклін, на нарощування кількості і виробництва дальніх бомбардувальників Б-17 та Б-24¹⁸. Навесні 1942 року командування Військово-Повітряних Сил США, почало перебазування підрозділів дальньої бомбардувальної авіації на Британські острови, щоб діяти спільно з Королівськими Військово-Повітряними Силами Великої Британії у бойових діях, проти нацистів та їх сателітів. Перші бойові вильоти американці почали в літку 1942 року. Спільно з британцями, американці бомбардували військові, індустріальні, політичні об'єкти у нацистській Німеччині, на тимчасово окупованих територіях Франції, Бельгії, Данії, Нідерландів. Британські бомбардувальники діяли вночі, це зменшувало втрати від ворожої Проти Повітряної Оборони і винищувачів, американська бомбардувальна авіація діяла в день, щоб використовуючи велику кількість літаків, більш ефективно і точно знищувати ворожі об'єкти. Але польоти в день, збільшували втрати у літаках від зенітної артилерії та винищувачів ворога, якщо райони зенітної артилерії ППО можна було обійти, то зустрічі з винищувачами ворога уникнути було не можливо, для захисту бомбардувальників потрібні були винищувачі супроводження. Спершу американське військове командування скептично віднеслося до подібної практики – винищувального супроводження бомбардувальників, панувала думка що бомбардувальники у щільному строю, здатні самостійно відбитися від ворожих винищувачів за допомогою бортового озброєння а саме кулеметів із бортовими стрільцями. Не дарма самий масовий чотирьох моторний бомбардувальник США – «Б-17» мав прізвище «Літаючої фортеці», бомбардувальник мав 11 бортових кулеметів для оборони, три рухомі

¹⁷ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 42 с. (2015).

¹⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 29 с. (2015).

турелі із спареними кулеметами калібру 12,7 мм¹⁹. Додатково у самих життєво необхідних частинах літака була броньовий захист, броньоване скло захищало льотчиків, паливні баки мали гумові протектори, в двигуни було вмонтовано вогнегасники, кожний член екіпажу мав плиту носку – аналог сучасного броньованого жилету. Але всі ці засоби опинилися беззахисними перед винищувачами ворога. Перші бойові вильоти показали не здатність бомбардувальників у щільному бойовому порядку, захистити себе від ворожих винищувачів. Втрати збільшувалися від вильоту до вильоту, для супроводу своїх бомбардувальників, американці почали залучати двох моторні винищувачі П-38 «Лайтнінг», із додатковими підвісними паливними баками, цей винищувач міг супроводжувати бомбардувальники Б-17 та Б-24 до цілей бомбардування. Винищувач П-38 мав потужне бортове озброєння, 4 - кулемети калібру 12,7 мм та 37 мм гармату, швидкість винищувача складала 600 км/годину, але не дивлячись на вище зазначені переваги, двох моторний винищувач значно поступався маневреними характеристиками одномоторним винищувачам противника – це «Месершміт БФ-109» та «Фоке-Вульф БФ-190», внаслідок чого втрати серед винищувачів П-38 були дуже великі²⁰²¹. Для супроводу американських бомбардувальників залучалися і британські винищувачі «Спітфаєр», які мали досить достатню дальність польоту, але все ж винищувачі мали залишити бомбардувальники на півшляху до цілі бомбардування, бо не вистачало пального на зворотній шлях. Втрати серед бомбардувальників від ворожих винищувачів збільшувалися, але вагомих способів вирішення не було, бомбардувальники продовжували стартувати з аеродромів в Британії, летіти виконувати бойові завдання в західній частині Німеччини, або окупованих країн Західної Європи, і розвертатися на 180° для повернення на базу. У листопаді 1942 року, американські війська висадилися в Марокко, що контролювалося профашистським керівництвом Франції (Віщі), і просунулися на територію Алжиру і Тунісу, захопивши їх до травня 1943 року.

¹⁹ Іванов Сергій «B-17 Flying-Fortress» (2015). https://loveread.ec/read_book.php?id=73759&p=1

²⁰ Куточок неба «P-38E/F Lightning»

²¹ Іванов Сергій P-38 Lightning Фотоархів (Війна у повітрі – 103) https://royallib.com/read/ivanov_s/r38_lightning_fotoarhiv.html#0

Маючи свого роду «плацдарм» із аеродромами у Північній Африці, а також аеродроми у Південній Англії, почала вимальовуватися нова стратегія, човникових рейдів над частиною окупованої Західної та Південної Європи. Бомбардувальники стартуючи з аеродромів в Британії, наносять бомбові удари по території тимчасово окупованої Франції, Бельгії, Австрії, центральної та південної частини нацистської Німеччини, фашистської Італії, і прямують далі до Північної Африки, де літаки роблять тимчасову посадку, ремонтуються, доправляються та доозброюються новими бомбами і роблять зворотній рейд на Північ, через Західну Європу до Британії. Така тактика була більш вигідною, та зменшувала небезпеку для бомбардувальників, що повертаються, але були проблеми із логістикою, постачання запасних частин, пального, боєприпасів, тобто потрібно було розширяти логістичні шляхи із США не тільки до Британії, а і до Північної Африки. Але відстань між авіабазами у Південній Британії та Північною Африкою була досить велика для винищувачів супроводження, тому бомбардувальники продовжували виконувати місії без винищувачів супроводу, що не зменшувало втрати, і саме головне така тактика звичайно підвищувала ефективність бомбардувальних рейдів над країнами Західної Європи, що почало збільшувати труднощі для нацистів, але військові об'єкти у Східній та Південно-Східній Європі, на тимчасово окупованій території Польщі, Чехії, Югославії та союзників нацистської Німеччини, профашистській Угорщині, Словачії, Болгарії та Румунії, були не досяжні для бомбардування. Румунія – як найбільший експортер стратегічно важливих сировини та корисних копалин для військової індустрії та армії нацистської Німеччини, зокрема нафти, була найбільш притаманною ціллю для бомбардування, але географічна віддаленість регіону від баз у Північній Африці і тим більше Британії, унеможливлювали можливість нанесення масованих і постійних ударів по нафтопереробній індустрії Румунії. Як зазначалося вище, дальня бомбардувальна авіація СРСР не мала достатньо технічних засобів, щоб у 1943 році суттєво вплинути на перебіг нафтодобувної галузі у Румунії. Маючи авіаційні бази у Північній Африці, зокрема у Тунісі та Лівії, американці спробували досягти території Румунії

(союзниці нацистської Німеччини у другій Світовій війні), та нанести нищівного удару по нафтопромислам у містах Плоешті, Констанці²². В літку 1943 року, для рейду, який отримав назву «Припливна хвиля», були обрані бомбардувальники Б-24 «Ліберейтор», але операція коштувала занадто великих втрат, над територією окупованої Югославії, та союзної до нацистської Німеччини – Болгарії, бомбардувальники понесли тяжкі втрати, потрапивши під погано розвідані зони зенітної артилерії ППО та ворожих винищувачів, все ж більша частина бомбардувальників досягла румунських нафтових промислів, але на зворотньому шляху до Північної Африки, бомбардувальники знову піддалися атакам винищувачів ворога, на місце базування повернулося менше половини літаків від тієї кількості, що була на початку операції. Подібні рейди, звичайно стратегічно були потрібні, але в еквіваленті шкоди ворогу та власних втрат, це було не виправдано. Бомбардувальникам Б-24, що бомбардували Румунію, було би доцільніше зробити посадку на де окупованих територіях СРСР, а ніж вертатися до Північної Африки, але подібний варіант не був розглянутий збоку американського командування.

2.3. Досягнення домовленості про проведення операції «Френтік».

1943 рік у Другій Світовій війні став переломним для країн Осі та Антигітлерівської коаліції, зокрема на Європейському театрі бойових дій, перемога англо-американських союзників у Північній Африці, у битві за Атлантику, висадка на острів Сицилія, перемоги Червоної Армії у битві на Курській дузі та у визволенні лівобережної України, для Третього рейху та його сателітів почалися тяжкі дні. Всі ці успіхи союзників стали приводом для тристоронньої зустрічі глав країн Антигітлерівської коаліції Британії, СРСР, США у іранській столиці Тегерані, в кінці листопада, початку грудні 1943 року.²³ Основними темами обговорення було відкриття західними союзниками «Другого фронту» у Західній Європі в 1944 році. В кулуарах переговорів між

²² Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 35 с. (2015).

²³ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 37 с. (2015).

представниками США та СРСР обговорювалося можливість більш тісного співробітництва між цими державами у спільній боротьбі проти нацистської Німеччини та її сателітів. Мова йшла про спільні бойові операції радянської та американської військової авіації проти нацистської Німеччини та її сателітів, із можливістю базування американських бомбардувальників та винищувачів супроводу на території СРСР. Американський міністр закордонних справ Аверал Гаріман, домагався згоди з боку військово-політичного керівництва СРСР на проведення човникових рейдів американської бомбардувальної авіації із базуванням її на території СРСР. Переговори продовжувалися починаючи з початку грудня 1943 року і по лютий 1944 року. Ідея човникові рейді зародилася ще в 1942 році. Військово-політичне керівництво США було зацікавлене на більш тісну співпрацю із СРСР, але 1942 рік був самим найтяжчим для Антигітлерівської коаліції у плані бойових дій, Червона армія відступала до ріки Волга та гір Кавказу, були залишені півострів Крим та портове місто Севастополь. Британська армія відступала через увесь Єгипет до Олександрії та Каїру, зумівши побудувати міцну оборону лише біля містечка Ель-Аламейн. У Тихому океані та Південно-Східній Азії армія та флот США спільно з Британією терпіли поразки від Японської Імперії. Лише в 1943 році, переломивши хід війни союзники по Антигітлерівській коаліції змогли приступити до планування більш потужних і сміливих за своїм задумом авіаційних операцій, у взаємодії з іншими союзниками²⁴.

У лютому-травні 1944 року американська військова місія у Москві, дипломатичний корпус США почали плідну працю із доведення радянським союзникам, необхідності проведення операції із човниковими рейдами американської бомбардувальної авіації. На східних територіях радянської України, звільненої від німецьких окупантів, розгорнулася підготовка до проведення унікальної спільної радянсько-американської операції «Френтік» для проведення човникових бомбардувань. Після ухвалення рішення про

²⁴ Орлов А.С. Челночные операции ВВС США с территории СССР: 1944-1945 гг. «Новая и новейшая история», 1997, № 6.

проведення спільних операцій американської та радянської авіації з території СРСР, у рамках реалізації «човникових-місій», постало питання створення спеціальних аеродромних баз. Для цього було визначено три основні пункти базування Полтава, Миргород і Пирятин, розташовані на території тодішньої радянської України. Їх вибір був обумовлений як стратегічним положенням, що дозволяло ефективно поєднати операційний простір між Західною Європою та Східним фронтом, так і наявністю базової інфраструктури, яку можна було швидко адаптувати під потреби американських ВПС. Рішення про співпрацю вимагало не лише політичного узгодження, але й величезних організаційних зусиль. Американська сторона мала забезпечити поставки техніки, обладнання, засобів зв'язку, транспорту, авіаційного пального та іншого спорядження, тоді як радянська сторона зобов'язувалася здійснити будівництво, охорону та експлуатаційне обслуговування баз. Таким чином, ще до завершення дипломатичних домовленостей між союзниками розпочалася масштабна підготовча робота²⁵.

Ініціативу щодо проведення «човникових» бомбардувань, коли американські літаки, вилітаючи з баз у Великій Британії та Італії, бомбили цілі в глибокому тилу противника, а потім сідали на радянських аеродромах, була висунута ще в Тегерані. Проте практична реалізація затримувалася. Січень 1944 року пройшов без значного прогресу. На початку лютого командувач ВПС Армії США генерал Генрі Арнольд та командувач «USSTAF» Генерал-лейтенант Карл Спаатц ініціювали дипломатичний тиск через главу Військової місії США в Москві Генерал-майора Джона Діна. Генерал-лейтенант Джон Дін передав запит начальнику Управління спеціальних завдань Головного Розвідувального Управління Червоної армії генерал-майору Миколі Васильовичу Славіну. Цей маневр виявився ефективним. 2 лютого 1944 року, Йосип Сталін прийняв американського посла Аверела Гаррімана у Кремлі²⁶. Йосип Сталін після тривалої зустрічі, обговорень та аргументів з боку

²⁵ Іванов Сергій «B-17 Flying-Fortress» (2015). https://loveread.ec/read_book.php?id=73759&p=1

²⁶ Лобода Д. А. Военно-стратегические и дипломатические истоки операции "Фрэнтик". (52-56 с.)

американського посла, дав згоду та визнав операцію корисною у сфері тісної співпраці між СРСР та США, для боротьби з німцями та їх сателітами. Обговорювалися технічні деталі, такі як кількість літаків, обсяги паливомастильних матеріалів та розташування необхідних аеродромів, доручивши деталі операції обговорити генералу Діну з представниками Червоної армії та ВПС, Генерал-полковником Худяковим.²⁷

2.4. Вибір авіабаз у СРСР для проведення операції.

Отримавши згоду від вищого військово-політичного керівництва СРСР, американське командування розпочало активне планування. 6 лютого 1944 року, керівником проекту, який отримав кодову назву «Бейсбол»²⁸, був призначений полковник Джон Гріффіт. До 16 лютого його штаб уже подав докладний план операції. Американці усвідомлювали не лише військову, а й політичну значущість операції. Як зазначалося в доповідній майора Альберта Лепавського, однією з цілей було «показати іншій бейсбольній команді те, як добре ми вміємо планувати і вести гру, щоб переконати їх дозволити нам використовувати їх власні бейсбольні поля», що було прозорим натяком на прагнення отримати доступ не тільки до радянських аеродромів, розташованих у західних регіонах, а також у Сибіру. 19 лютого начальник штабу Армії США генерал Джордж Маршалл затвердив структуру командування: Генерал-майор Джон Дін (глава американської військової місії в Москві) відповідав за адміністративний контроль у СРСР, а Генерал Спаатц за оперативне керівництво. Для практичної роботи до Москви 17 лютого вирушила група офіцерів на чолі з полковником Гріффітом. Його супроводжували: Полковник Альфред Касслер - відповідальний за оперативні питання. Полковник Альфред Касслер вже бував у СРСР 1943 році, саме полковнику Касслеру випаде сама відповідальна та найбільш складна робота, особисто шукати і обирати аеродроми для майбутньої місії, займатися організацією будівництва та

²⁷ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 12 с. (2020).

²⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 48 с. (2015).

облаштування площадок для літаків союзників в радянській Україні. Та полковник Пол Каллен, експерт з повітряної розвідки.

Перша зустріч американської делегації з представниками радянських ВПС на чолі з генерал-полковником Олексієм Нікітіним відбулася 28 лютого. Генерал-полковник Нікітін пообіцяв мінімізувати бюрократію, але основним питанням стало визначення місць базування. Радянська сторона запропонувала аеродроми у Полтаві, Харкові та Курську²⁹. Проте американці висловили занепокоєння через їхню віддаленість від фронту та технічну непридатність для важких бомбардувальників В-17. Питання про кількість персоналу також викликало дискусії, полковник Джон Гріффіт заявив про необхідність мінімум 2000 осіб, але висловився за максимальне використання радянських ресурсів та робочої сили. У березні 1944 року, американські офіцери, включаючи бригадного генерала Вільяма Крайста, перевіряли запропоновані бази. Стан аеродромів у Харкові та Полтаві виявився катастрофічним, німцями було зруйновано усю наявну інфраструктуру, короткі злітно-посадкові смуги були ледь придатні для посадки транспортних літаків С-47 «Дуглас», наслідки тактики «спаленої землі» приголомшували. Полковник Альфред Касслер рекомендував шукати бази на захід від Києва, до прикладу Бориспіль, Біла-Церква, Узин, а полковник Джон Гріффіт у своїй доповіді запропонував «максимальну імпровізацію та адаптацію до місцевих умов». Радянська сторона, не поспішала з дозволами на інспекцію. Лише 31 березня група американських спеціалістів на чолі з полковниками Джоном Гріффітом та Альфредом Касслером у супроводі нового радянського керівника проекту генерал-майора Олександра Пермінова (в майбутньому командувач 161 авіаційною базою особливого призначення в Полтаві), змогла оглянути майданчики у Миргороді та Пирятині. Стан аеродромів був безнадійним, але рівна місцевість дозволяла побудувати нові злітні смуги. У першому тижні квітня Командування ВПС США погодилися на ці три бази, (Полтава,

²⁹ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 49-50 с. (2015).

Миргород, Пирятин), що дозволило розпочати наземну підготовку аеродромів та потрібної інфраструктури для проведення операції «Френтік».

Кадрове забезпечення операції, пошук та відбір авіаційних частин в Британії та південній Італії йшов дуже складно, процес формування персоналу для сформованого Східного повітряного командування США в СРСР, був кропіткий та повільний. За вимогою радянської сторони, кількість американського наземного персоналу було знижено, з 2000 до 1200 осіб, радянська сторона наполягала на жорсткому дотриманні домовленостей. Хто саме з радянського керівництва наполягав на скороченні чисельності американського обслуговуючого персоналу, достеменно не відомо, але розуміючи структуру віддання наказів у Червоній армії, ієрархію керівництва над підлеглими, можна лише припускати, що подібні умови висувалися «високо з гори». Відбір фахівців з 8-ї та 15-ї повітряних армій США виявився проблемним. Інспектори фіксували низьку кваліфікацію, погану фізичну підготовку, було зрозуміло, що командування американських повітряних армій у Британії та південній Італії, не поспішало відправляти у відрядження до СРСР, самих найкращих та підготовлених авіаційних фахівців. Особливої уваги потребував пошук перекладачів. Перший лейтенант Джордж Фішер із російських емігрантів зміг відібрати лише 22 особи з прийнятним знанням російської мови.

Проведення операції «Френтік» передбачало декілька цілей.

По-перше знищити недосяжні військово-політичні, економічні центри, у окупованій нацистами частині Східної Європи.

По-друге налагодити більш тісну співпрацю між радянською та американською армією, саме через авіацію.

По-третє продемонструвати радянському військово-політичному керівництву готовність західних союзників до більш рішучих дій у спільній боротьбі проти нацистської Німеччини та її сателітів.

Четверте, американське командування прагнуло через операцію «Френтік» отримати доступ до аеродромів у Сибіру, щоб у майбутньому використовувати їх як майданчик для подальших бомбардувань військово-політичних та економічних центрів Японії, хоча останній пункт ніяк не стосувався до спільної боротьби проти нацистської Німеччини та її сателітів у Європі, військово-політичне керівництво США, дуже прагнуло отримати доступ до радянських аеродромів у Сибіру, або хоча для їхнього вивчення та оцінки перспективності їх використання, у майбутній війні проти Японської Імперії на Далекому Сході. Сталін на умовляння американців не йшов і постійно давав відмови, справедливо вказуючи, що в СРСР не має достатньо військ та ресурсів для війни на два фронти, тим паче глави двох союзних держав Вінстон Черчіль та Франклін Рузвельт на зустрічі у Касабланці в 1943 році, домовилися, що першочерговою задачею союзників є перемога над нацистською Німеччиною, і СРСР у цьому мав ключову роль. Франклін Рузвельт розумів побоювання Сталіна, і не наголошував на негайності відкриття останнім «Другого фронту» проти Японії.³⁰ В літку 1943 році на тлі перемог Червоної армії на Східному фронті та поразок Вермахту, західні союзники почали поспішати, отримавши перемогу у Північній Африці та висадивши десант на острові Сицилія 10 липня 1943 року, американці прагнули ще більше допомогти своєму радянському союзнику. Тому в лютому 1944 року, було обумовлено що літаки будуть базуватися на території СРСР, обслуговуватися спільно з радянськими та американськими спеціалістами, у свою чергу американці обіцяли, що злітаючи у зворотньому напрямку, діятимуть в інтересах радянського військово-політичного керівництва, надаючи підтримку наступаючим військом Червоної армії, тобто злітаючи з авіаційних баз в Італії та Британії американці будуть бомбардувати ті військово-економічні об'єкти, що цікавили їх (американців), а злітаючи у зворотньому напрямку з авіабаз в СРСР, бомбардуватимуть ті об'єкти, які потрібно було знищити в інтересах СРСР, або для допомоги Червоній армії. Було обумовлено велику

³⁰ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 35 с. (2015).

кількість питань, про кількість літаків, що будуть базуватися на території СРСР, вибір географічного розташування аеродромів та їх кількість, логістичні шляхи постачання особового складу ВПС США в СРСР (інженерів, механіків, медичного персоналу, зв'язківців), умови їх проживання, продовольства, постачанні інженерної техніки та запасних частин, високооктанового авіаційного пального. Місцем базування американських бомбардувальників було обрано аеродроми в районі міст Полтава, Миргород, Пирятин, запасними мали бути аеродроми в Харкові, Чугуїв, Охтирка, Лебедин, Запоріжжя, Кіровоград. В лютому 1944 договір про співробітництво було укладено.³¹

2.5 Логістичні шляхи постачання та побут американських та радянських авіаторів.

Починаючи із початку квітня 1944 року перші підрозділи інженерних військ ВПС США, почали прибувати до Полтави, американський особовий склад прибував до Полтави із Британії через порти Мурманськ, Архангельськ, та Близького Сходу через Іран та Кавказ. Не випадкові було і вибір місця розташування Полтава, це було зумовлено однаковою географічною відстанню Полтави з авіаційними базами США, в Британії та Південній Італії. Варто звернути увагу не тільки на важливість військового співробітництва а і на політичне. Головними ініціаторами спільної співпраці армії США та СРСР, були американці, цим кроком вони хотіли показати готовність до більш тісної співпраці та більшу відкритість ніж «Ленд-Ліз», або «Другий фронт» у західній Європі. Не дивлячись на союзну співпрацю між США, Британією та СРСР, між союзниками залишалася не довіра, не с координованість дій, що була зумовлена політичними та ідеологічними чинними, зокрема між главами СРСР та Британії, а саме Йосипом Сталіним та Вінстоном Черчілем. Тому такий крок збоку політиків та військових США, був необхідний, на відміну від СРСР, між США та Британією вже більше двох років була практично втілена тісна

³¹ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 35 с. (2020).

взаємодія між арміями США та Британії, тут варто згадати і спільне базування і проведення місій ВПС США та Британії, на британських островах та спільні бойові дії в північній Африці, проти німецького Вермахту та армії фашистської Італії. СРСР же на Східному фронті повністю покладався на власні сили та армію, американці прагнули втілити більш тісне співробітництво завдяки Військово-Повітряним Силам. Після прийняття рішення про розгортання спільної радянсько-американської операції «Френтік», питання підготовки та облаштування авіабаз на території СРСР набуло першочергового значення³². Саме від швидкості та якості відновлення інфраструктури залежала можливість проведення перших бойових вильотів та реалізація задуму човникових місій американських ВПС між Західною Європою та радянськими аеродромами. Американці мали власні кодові та тактичні назви авіаційних баз в Україні, наприклад Полтава, мала тактичну назву AAF-Station 559. У Миргороді AAF-Station 561, аеродром у Пирятині AAF-Station 560³³. З перших днів стало очевидно, що умови на місцях є дуже складними. Місто Полтава, було зруйнована майже на 60-% під час боїв та окупації, і являла собою суцільні руїни. Єдиною придатною для використання спорудою була напівзруйнована шестиповерхова будівля на південному краю злітно-посадкової смуги, аеродрому. Саме в ній розмістили штаб Східного командування ВПС США та житлові приміщення для офіцерів. Генерал-майор Олександр Пермінов, командир 169-ї авіаційної бази особливого призначення, очолив роботи з інженерного забезпечення, охорони та технічного обслуговування аеродромів. Його «бойовий» запал та прямолінійність сприяли оперативному вирішенню чисельних побутових та організаційних питань. Генерал-майор Олександр Пермінов докладав усіх зусиль, щоб забезпечити новоприбулий американський персонал хоча б мінімально можливий комфорт в умовах повоєнної розрухи, побутові зручності, постачання електроенергії, облаштування приміщень для відпочинку та харчування, створенням складів пального та боєприпасів,

³² Орлов А.С. Човникові операції ВПС США з території СРСР: 1944-1945 рр. «Нова та новітня історія», 1997 №6.

Іванов Сергій «B-17 Flying-Fortress» (2015). https://loveread.cc/read_book.php?id=73759&p=1

³³ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 58 с. (2015).

наметових містечок. Вже в квітні 1944 року радянські інженерні війська почали відновлення та розширенні аеродрому в Полтаві, для прийому важких, чотирьох моторних бомбардувальників Б-17. Потрібно було подовжити злітну смугу до 4-х кілометрів, розрівняти ґрунт, вирити захисні капоніри, побудувати нові ангари, на ґрунтових стоянках висадити трав'яне покриття, вистелити злітну смугу стальними перфорируваним щітками. Більшість робіт виконувалися в ручну особовим складом, з мінімальною наявністю допоміжних технічних і механізованих засобів. Більшість працівників радянських інженерних військ, були молоді жінки, призвані на службу в Червону армію, рідше залучалися до роботи місцеве населення³⁴. Особливо важливою була доля радянських жінок, які становили значну частину місцевої робочої сили, і складали майже половину особового складу, в батальйонах наземного забезпечення. У важких умовах воєнної години вони виконували земляні, будівельні та ремонтні роботи, часто вручну. Жінки розчищали території від руїн, ремонтували дороги, укладали лінії електропередач, латали покрівлю та обладнали побутові приміщення для американського контингенту. Незважаючи на нестачу техніки, матеріалів і часу, темпи їхньої праці вражали навіть досвідчених американських інженерів. Роботи велися безперервно, іноді по 10-12 годин на день, і це дозволило вже у квітні 1944 року відновити мінімальну функціональність баз. У Полтаві, Миргороді та Пирятині сотні жінок виконували найважчі завдання, від укріплення бетонних плит до риття котлованів і облаштування дренажних систем. Вони жили в тимчасових бараках, часто без належних умов, харчувалися з польових кухонь і працювали у будь-яку погоду³⁵. Такий аспект підготовки баз є надзвичайно важливим, оскільки саме жіноча праця дозволила завершити основні етапи будівництва у встановлені терміни³⁶. Американський технічний персонал, прибулий до Полтави на весні 1944 року не раз висловлював захопленість і одночасно нерозуміння, чому таку фізично важку працю, по будівництву та облаштуванню

³⁴ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 63-67 с. (2015).

³⁵ Газета «Факти»: Операція «Френтік» Анна Волкова «Факти» - Полтава. 22 червня 2020 року.

³⁶ «Авіація та Час» 1996 № 6 (23-29с.) <https://coollib.in/b/336392/read?p=23&cnt=9000>

аеродрому займалися жінки? Для поліпшення праці американці залучили вантажівки самоскиди, бульдозери, трактори для укладання сталевих аеродромних покриттів. За свідченнями учасників, атмосфера на будівництвах поєднувала напруження та ентузіазм. Багато радянських жінок залишилися на цих базах і після завершення робіт, виконуючи допоміжні функції під час перебування американського персоналу. Загалом на налагодження логістичних шляхів постачання і доставки технічних засобів американцям, знадобилося 1,5 місяці, на будівництво, розширення, обладнання, під потреби американських літаків аеродромів Полтава та Миргород 2 місяці³⁷. Капітан Роберт Ньюелл із Медичної служби США відзначав надзвичайно низький рівень гігієни, відсутність належних санітарних споруд, наявність гризунів та паразитів, холод та вологу в кімнатах, нестачу скла у вікнах. Тому американці власними силами розпочали дезінфекційні заходи, встановили тимчасові умивальні та польові душові, намагалися покращити умови проживання. Підготовка баз вимагала не лише фізичних зусиль, а й складної координації дій між сторонами. Радянське командування, побоюючись можливого використання німцями захоплених американських літаків для шпигунства, наполягало на суворому контролі польотів та тривалому погодженні маршрутів. Для затвердження плану польоту потрібно було не менше 24 годин, що викликало незадоволення американського командування. Полковник Альфред Касслер неодноразово підкреслював у звітах, що така процедура може затримати оперативні дії, проте продовжував підтримувати доброзичливі стосунки з радянськими офіцерами, уникаючи конфліктів. У квітні 1944 року полковник Альфред Касслер разом із генерал-майором Олександром Перміновим і групою офіцерів здійснив інспекційну подорож на бази у Пирятині та Миргороді. У Пирятині стан аеродрому викликав серйозне занепокоєння: споруди були майже повністю зруйновані, а табір для тимчасового персоналу розташовувався на значному відстані від злітної поля. Натомість у Миргороді ситуація виглядала дещо кращою: червоноармійці відновили будинки старого артилерійського училища, які мали

³⁷ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 40-44 с. (2020).

стати штабом та казармами для американців. Було налагоджено електроенергії та водопостачання, відремонтовано каналізацію. Полковник Альфред Касслер позитивно оцінив організацію робіт і зазначив, що місцеві жителі, серед яких було чимало жінок і підлітків, працюють із неймовірним завзяттям. Особливу увагу американське командування надавало питанням медичного забезпечення. Підполковник Вільям Джексон, головний хірург Східного командування, дійшов висновку, що евакуація поранених у разі німецького нальоту буде надзвичайно складною через розбиті дороги³⁸. Він покаравши розмістити госпіталі якомога ближче до аеродромів, незважаючи на ризики. Після тривалих переговорів радянська сторона погодилася, що лікування поранених американських льотчиків буде здійснюватись силами медперсоналу США. Це рішення сприяло збереженню високого морального духу серед американців. Поступово кількість персоналу на базах збільшувалася. До кінця квітня у Полтаві, Миргороді та Пирятині вже діяли злітно-посадкові смуги, склади пального, ремонтні ангари та приміщення для розміщення авіаційних груп. Роботи тривали в надзвичайно напруженому темпі, і незважаючи на повільність бюрократичних процедур, полковник Альфред Кесслер і його штаб демонстрували зразкову організованість і витривалість. Генерал-майор Джон Дін, який координував роботу американського командування в СРСР, у звіті до вищого керівництва зазначав, що не вистачає слів, аби описати зусилля полковника Альфреда Кесслера та його офіцерів, які працювали «в найважчих умовах, які тільки можна уявити, на території, повністю знищеній гітлерівцями». До кінця травня³⁹ 1944 року основні будівельні роботи на базах були завершені. Злітно-посадкові смуги в Полтаві, Миргороді та Пирятині були укріплені, ангари пристосовані для обслуговування важких бомбардувальників, створено склади пального, ремонтні майстерні, госпіталі, казарми та приміщення штабу. Радянські робітники, серед яких переважали жінки, завершували оздоблювальні та допоміжні роботи, готуючи бази до прибуття основного, авіаційного контингенту американців. Попри затримки та численні

³⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 56-68 с.

³⁹ Авіація та Час. 1996 № 6 (23–29 с.) <https://coollib.in/b/336392/read?p=23>

труднощі, спільними зусиллями союзників проект було доведено до завершення. Американські військові офіцери прибули на українські бази, щоб розпочати підготовку до перших спільних вильотів. Виснажливі тижні очікування, бюрократичних зволікань і напруженої праці завершилися успішним створенням унікальної інфраструктури, яка стала символом короткочасного, але важливого етапу співробітництва між США та СРСР у роки Другої світової війни. На початку червня 1944 року, аеродром Полтава та аеродром Миргород були готові до прийняття перших американських літаків⁴⁰.

Серйозною проблемою залишався радянський контроль за переміщенням іноземців. Основним логістичним шляхом для перекидання особового складу став маршрут через Іран, із Британського морського порту Ліверпуль до єгипетського порту Порт-Саїд, потім до порту Хайфа, із Хайфи до Багдада залізничним транспортом до Тегерана, із Тегерану частину особового складу відправляли до Полтави транспортними літаками С-47 «Дуглас», а персонал, що відповідав за транспортування та супровід обладнання, техніки та інших матеріальних вантажів, мав подолати горні серпантини Ірану до радянського Азербайджану вантажівками, і лише там завантаживши необхідне обладнання на залізничний транспорт дістатися Полтави. Перший конвой (67 офіцерів, 4 ворента-офіцери та 680 рядових) вирушив з Ліверпуля 26 березня⁴¹. Подорож займала тижні і була виснажливою. Адміністративні та дипломатичні труднощі. Адміністративні непорозуміння переросли у справжню кризу. Десятки американських військовослужбовців опинилися заблокованими у Тегерані через відсутність узгоджених списків і плану групових віз. Американське командування розуміло, що бюрократичні перепони, це наслідок радянської недовіри до іноземців і суворого режиму секретності. Проте затримки загрожували зривом графіка всієї операції. Щоденникові записи полковника Альфреда Кесслера свідчать про його розчарування: день у день він занотовував, що «новин із Тегерану немає», а рух людей і поставок

⁴⁰ Орлов. А. С. «На аэродромах Украины» (262-270 с.)

⁴¹ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 68-78 с.

заблоковано. Генерал-майор Джон Дін також телефонував до Генералів Спаатца й Арнольда, визнаючи, що не може прогнозувати початок операції «Френтік». Попри напруження, він намагався зберігати почуття гумору, зазначивши в одному з листів, що «після всієї цієї візової катавасії можете сміливо називати мене «Френіком»». Коли нарешті частина ешелонів отримала дозвіл на в'їзд, американці вирушили в дорогу. Третій та четвертий ешелони, що склалися з сотень офіцерів, сержантів і рядових, рухалися складним маршрутом, з Ліверпуля, Порт-Саїд (Єгипет), Хайфа (Палестина), Іран, радянський кордон. Виснажені тривалими подорожами, вони змушені були ночувати просто неба або у вантажівках, що рухалися вузькими запилюженими дорогами. Невизначеність, тривалі очікування, відсутність чіткої інформації про пункти призначення викликали роздратування й втому. Проте американці усвідомлювали історичну вагу своєї місії. Їхньою метою було не лише бойове співробітництво, а й символічне утвердження єдності союзників у війні проти Німеччини. Саме тому попри всі труднощі, вони продовжували рух⁴².

Вибір цілей для бомбардувань також потребував ретельної повітряної розвідки та узгодження із радянською стороною. До середини травня основним невирішеним питанням залишався вибір цілей першої місії бомбардування. Американська сторона пропонувала удари по авіаремонтному заводу «Хейнкель» в Східній Німеччині, та Мелеці (Польща), аеродроми «Люфтваффе» в Галаці, нафтопереробний завод у місті Фокшани (Румунія), сортувальні станції в Дебрецені (Угорщина). До кінця травня 1944 року, завдяки наполегливій спільній роботі радянських та американських військових, було узгоджено перші цілі, сортувальна, залізнична станція у місті Дебрецин, що в Угорщині, нафтопереробні заводи в Плоешті, Фокшани, німецький аеродром в місті Галац в Румунії⁴³.

⁴² Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 68-78 с.

⁴³ Кальнов. Д. Совенко. А. Операция «Frantic».

Розділ - III Проведення човникових рейдів в рамках операції «Френтік»

3.1 Початок човникових рейдів американської бомбардувальної авіації.

Першою нанести наскрізний удар мала 15 повітряна армія ВПС США, якою командував Генерал-лейтенанта Айра Іккер, бомбардувальники Б-17, 15-ї повітряної армії базувалися на аеродромі Фоджа, що на півдні Італії⁴⁴. 2 червня 1944 року операція під назвою «Френтік-Джо» - (Frantic-Joe) почалася, о 6-й ранку бомбардувальники вилетіли на завдання взявши курс на Угорщину, ця профашистська країна була стратегічно важливим союзником нацистської Німеччини, регулярні війська Угорщини приймали активну участь у бойових діях на східному фронті проти СРСР, а індустріально-економічна сила цієї країни, експортувала у третій рейх важливі сировини, для військової економіки, зокрема нафту із нафтових родовищ в околицях озера Балатон. «Boeing» B-17 «Flying-Fortress» велика група літаків понад 130 важких бомбардувальників B-17, у супроводі винищувачів «P-51 Mustang». Маршрут пролягав через Адріатичне море, і територію окупованою нацистами та їхніми сателітами Югославію. Ціллю першого удару стали залізничні вузли та об'єкти нафтової промисловості на території Дебрецена. Через три години американські бомбардувальники Б-17 та винищувачі супроводу П-51 «Мустанг» були над ціллю⁴⁵. Угорська ППО не була готова до цього нальоту, тому бомбардування для американців було успішним. На території Угорщини базувалися німецькі підрозділи, що мали на озброєнні винищувачі «Мессершміт Бф-109» та «Фоке-Вульф Бф-190», по наказу ці винищувачі негайно підіймаються на перехоплення ворожих бомбардувальників. Якщо німцям не вдавалося вчасно упередити бомбардування, вони чекали доки американські бомбардувальники розвернуться на «180-градусів» для зворотнього шляху назад, тоді німецькі винищувачі рушали у точку перехоплення, ідучи зустрічним курсом на ворожі бомбардувальники, але в цей раз сталося зовсім по іншому. Американські бомбардувальники не розвертаються для зворотній курсу до Італії, а рушають

⁴⁴ «Авіація та Час» 1997 № 01 (37-43с.) <https://coollib.in/b/336393/readp?p=37&cnt=9000>

⁴⁵ Куточок неба «P-51B/C Mustang»

далі, на Схід, німецьке авіаційне командування було здивоване, чому не вдалося перехопити американські бомбардувальники, здогадки були одна дивніше іншій, були припущення, що американці змінили тактику та почали уникати зустрічей із німецькими винищувачами, знижуючись до занадто низьких висот польоту. А тим часом на радянських аеродромах у Полтаві, Миргороді, Пирятині все було готову для прийому американських літаків, увесь персонал Полтавської авіабази, з нетерпінням чекали прильоту американських літаків, нагадаємо, що на аеродромах Полтавщини, окрім радянського персоналу, вже декілька місяців перебували американські військовослужбовці, які пліч о пліч з радянськими побратимами готували аеродроми до прийому літаків⁴⁶. О 14-й годині 30 хвилин перші американські бомбардувальники з'являються над Полтавою, групу бомбардувальників Б-17 особисто вів командувач 15-ї повітряної армії ВПС США, Айра Іккер, на аеродромі Полтава зустрічати американців приїхали командувач ВПС Червоної Армії генерал-полковник Нікітін, начальник-комендант 169 авіаційної бази стратегічного призначення (місто Полтава) Генерал-майор Олександр Пермінов⁴⁷. Після приземлення першого американського бомбардувальника Б-17, яким особисто керував Генерал-лейтенант Іккер, радянські генерали зустрічають його з усіма військовими почестями і повагою. Зустрічати своїх американських співвітчизників до Полтави приїхав представник військової місії США у Москві Генерал-лейтенант Джон Дин та посол США в СРСР Гаріман, це була його особиста заслуга у прийнятті і підписанні договору про співпрацю радянських та американських військових у човникових рейдах американської бомбардувальної, авіації. На аеродромі Полтава, було багато військових журналістів та кореспондентів, особливо американських, вони намагаються зафіксувати на фото та кіноплівку кожну мить цієї хвилюючої зустрічі. Радість зустрічі між американськими та радянськими союзниками була по справжньому

⁴⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 78 с. (2015).

⁴⁷ «Союзкіножурнал» № 29 червня 1944 року. Випуск воєнної кінохроніки.

<https://www.youtube.com/watch?v=PTISQRwltSY> Д/ф.

радісною і перевершила усі сподівання⁴⁸.

3.2 Радісна зустріч радянських та американських авіаторів.

Прибуття американських бомбардувальників на радянську землю стало історичним моментом, що поєднав два світи, віддалені культурно, політично й ментально. У Полтаві союзників зустрічали з почесною вартою, оркестрами, червоними прапорами і плакатами зі словами «Хай живе дружба народів Радянського Союзу і Сполучених Штатів Америки!». Американських льотчиків зустрічали командири радянських частин, місцеві жителі, перекладачі та журналісти. «Росіяни зустріли нас як справжніх друзів. Полтава виглядала як оаза посеред війни усмішки, оркестри, квіти. Ми вірили, що це початок нової ери у війні», згадував штурман 8-ї Повітряної армії США лейтенант Джон Вільсон. Для більшості полтавчан, які були залучені до господарчих справ на аеродромі це було перше знайомство з американцями, які виглядали екзотично у своїй військовій формі з м'якими шкіряними куртками, сонцезахисними окулярами, і незвичною манерою поведінки. Радянські авіатори дивувалися технічному оснащенню союзників, зокрема системам навігації, радіозв'язку та ергономіці кабін літаків. Перші дні на полтавських аеродромах проходили в атмосфері піднесення. Влаштовувалися імпровізовані концерти, танці, спортивні змагання, обміни подарунками. Американці показували фокуси, фотографувалися з радянськими льотчиками, обмінювалися значками й сигаретами. У спогадах очевидців часто згадуються спільні пісні американські балади поруч із радянськими фронтовими мелодіями⁴⁹. Ця атмосфера взаємного інтересу і симпатії мала не лише емоційне, а й політичне значення. Преса обох країн висвітлювала події як доказ «непохитного союзу». Проте вже на цьому етапі проявлялися певні відмінності у дисципліні, організації побуту і розумінні свободи поведінки. Американці були більш розкутою, індивідуалістичною силою, тоді як радянські військові зберігали стриманість і сувору

⁴⁸ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 46 с. (2020).

⁴⁹ Operation Frantic - WW2 Shuttle flights – HD <https://www.youtube.com/watch?v=vVD7D7ID2pg&t=2s>

субординацію. Вечорами в ангарах або клубах організовували спільні вечори відпочинку. Звучали виступи артистів Полтавського театру, а також невеликі концерти американських військових оркестрів. Американські льотчики, вражені теплом прийому, писали у своїх щоденниках про «несподіване братство» з радянськими товаришами по небу. Між радянськими та американськими авіаторами відразу починаються дружелюбні розмови, хоч в більшості випадків доводиться, спілкуватися жестами рук, мімікою, а бо ж зрозумілому кожному іноземцю словами і тезисами «Окей», «Гуд», «Харашо», «Друг». Між високими офіцерськими чинами розмови заводяться більш професійно та стримано, радянська та американська сторони заздалегідь подбали про наявність штатних перекладачів, цікаво відзначити, що серед американських молодших офіцерів та солдатів, було багато людей що знали російську мову, бо деякі із них були нащадками емігрантів із дореволюційної Росії. Звичайно, що радянські спецслужби, такі як, НКВС, СМЕРШ, проводили постійні інструктажі та профілактичні бесіди із радянським персоналом Полтавської авіабази. Рекомендувалося, особам, що незадіяні безпосередньо у спільній роботі з американськими авіаторами, не вступати в усний контакт з іноземцями. Та не дивлячись на застереження у весь наявний радянський персонал на аеродромі, зібрався для зустрічі американських союзників, кожному радянському громадянину хотілося, бодай на мить побачити «загадкових» заокеанських людей, іноземців. Звичайно американський наземний інженерно-технічний склад вже з квітня місяця перебував на аеродромах, Полтави, Миргорода, Пирятина, і тому більшості радянським солдата та інженерам, знайомство з американцями було вже не новим. Але 2 червня 1944 року стало дійсно особливим днем, звершилося те, заради чого американською та радянською сторонами були «вистраждані» і доведені до справи, усі нюанси та деталі операції «Френтік-Джо». Після досить теплої та радісної зустрічі між союзниками, радянські авіатори, інженери, технічний склад поспішають до американських літаків. Радянські механіки із великим захопленням відмічали, бездоганний та чудовий зовнішній вигляд

бомбардувальників Б-17⁵⁰ та винищувачів П-51. Перша група американських літаків, що прибула до СРСР, базувалася у Південній Італії на авіабазі Фотжа і належали 15-й повітряній армії США. Літаки мали досить таки не військове розфарбування, а точніше його відсутність, бомбардувальники Б-17 мали, біло-сріблястий колір, поверхневі покриття фюзеляжу, виготовленого із дюралі мали яскраво білий колір, і покривалося безкольоровим лаком, що надавало літаком яскраво сріблястого кольору, подібну форму окрасу мали і винищувачі супроводу П-51 «Мустанг». Потрібність у такому розфарбуванні була зумовлена в першу чергу польотам на над великих висотах від 8 до 12 кілометрів, аби покриття літаків краще було захищене від ультрафіолетових променів сонця, на землі таке покриття краще переносило спеку, але зроблено було це в ущерб маскуванню, особливо в СРСР, на насаджених травою, аеродромах України, біло-сріблясті літаки досить сильно виділялися на зеленному трав'яному покритті⁵¹. Для маскування винищувачів були збудовані капоніри, укриття від бомб та повітряного спостереження, це площадка на самому краю аеродрому, із трьох стін зроблених із деревини, обсипаної ґрунтом, з трьох боків, зверху натягувалася маскувальна сітка, залишався великий прохід, для транспортування винищувача в укриття. Нажаль зробити подібні укриття для бомбардувальників В-17 у Полтаві не було передбачено, і літаки стояли по серед полтавського степу нічим не замасковані та не прикриті із поверхні, у подальшому це зіграє свою негативну роль. Повертаючись до зустрічі американських льотчиків та радянських механіків та інженерів, варто відзначити і цікавість з боку радянських солдатів та технічного складу, до малюнків та написів на бортах, американських літаків. Бойові відмітки на літаках американських та радянських союзників, відрізнялися, в Радянських Військово-Повітряних Силах, перемогу над, ворожим літаком, або об'єктом який було знищено бомбовим ударом, було прийнято відмічати червоною, або білою зірочкою (в залежності від наявності фарби, того чи іншого кольору) на борту літака, рідше перемоги відмічалися маленькими чорними хрестиками

⁵⁰ Фотографії у категорії: Операція «Френтік»

⁵¹ Авіація та Час. 1997 № 01 (37–43 с.) <https://coollib.in/b/336393/readp?p=37>

«Вермахту», в Військово-Повітряних Силах США, на проти, за перемогу над ворожим літаком малювали маленьку свастику, а за виліт на бомбардування маленьку бомбу, якщо це бомбардувальник. Також американські екіпажі були вільні у намірах намалювати на борту літака, якусь карикатуру, гасло, малюнок для підняття морального бойового духу. Зустрічалися різні малюнки, з піратами, драконами, мордами акул, карикатурними зображеннями нацистських партійних та військових лідерів, персонажами мультфільмів, «Дональдом Даком», «Мікі-маусом» та частіше були зображені жінки у вульгарному стилі «Пін-ап». Подібне розмалювання матеріальної частини дивувало радянських авіаторів, подібні «буржуазні вільності» в Червоній армії, були заборонені, хоча існували винятки⁵². Та велика кількість намальованих бойових позначок на фюзеляжах американських літаків, все ж викликали шану з боку радянських техніків до американських льотчиків. Після бойового польоту та вітань з боку радянських союзників, американські льотчики поспішають на відпочинок та до їдальні, багато часовий переліт, адреналін та напруга у бойовому польоті, потребували негайного відпочинку для американських льотчиків⁵³.

3.3 Екскурсії до Полтави та взаємні відносини між радянськими та американськими авіаторами

У перші тижні після прибуття союзників на територію Полтавщини радянське командування організувало низку екскурсій і культурних заходів для американських військових. Американців знайомили з містом, його історією та визначними місцями: полтавським Круглим двором, місцями бойової слави Полтавської битви, пам'ятником Слави, музеєм історії Полтавщини. Такі заходи виконували не лише культурно-просвітницьку, але й пропагандистську функцію, демонструючи союзникам відродження радянської України після

⁵² «Союзкиножурнал» № 29 (1944). <https://www.youtube.com/watch?v=PT1SQRwltSY>

⁵³ «Сквозной удар. Авиабазы особого назначения» Д/ф. 2004 год.
<https://www.youtube.com/watch?v=G5rntBFhi58&t=2448s>

окупації. Місцеве населення виявляло щирі цікавість до гостей⁵⁴. У спогадах очевидців неодноразово підкреслюється тепла атмосфера: діти бігли за американськими вантажівками, намагаючись отримати шоколад чи жувальну гумку, а мешканці запрошували авіаторів на обіди, пропонували домашню їжу. Американці, своєю чергою, з великою повагою ставилися до місцевих жителів, часто допомагали продуктами, медикаментами та подарунками. У військовому середовищі взаєморозуміння підтримувалося завдяки спільній справі. Співпраця у технічних питаннях сприяла налагодженню взаємної довіри. Радянські офіцери супроводжували американських колег під час усіх візитів, забезпечуючи безпеку і контроль за пересуванням, але в межах цього формального протоколу виникали й справжні людські стосунки. Американські офіцери, вражені організованістю радянської сторони, відзначали її дисциплінованість, тоді як радянські командири високо оцінювали технічну грамотність союзників. Окрему роль відігравали культурні контакти: спільні концерти, вечори дружби, обміни листівками, невеличкі святкування з нагоди виконання рейдів. Американські оркестри грали джазові композиції, що викликали щире здивування радянських слухачів, а радянські ансамблі відповідали народними піснями і фронтовими маршами. Такі моменти стали символом справжнього людського порозуміння на тлі суворой воєнної дійсності. Після відпочинку, деякі американські льотчики відправляються на прогулянку Полтавою, місто було визволено від нацистських загарбників у вересні 1943 року, і було сильно зруйновано, фактично у місті мешкало лише чверть населення від довоєнної кількості. Американці відчували досить змішані почуття, до місцевого населення, вони були нажахані рівнем бідного життя українців та масштабами руйнування, але одночасно американці були здивовані волею народу до подальшої боротьби та перемоги над нацистськими загарбниками, можна припустити що спостерігаючи страждання українського народу у Німецько-радянській війні, американці переконувалися у правильності своїх дій, допомозі народам СРСР у боротьбі проти нацистських окупантів та

⁵⁴ «Сквозной удар. Авиабазы особого назначения» Д/ф. 2004 год.
<https://www.youtube.com/watch?v=G5mtBFhi58&t=2448s>

їхнім сателітам, що не могло не стимулювати американських військових до ще більш енергійних та рішучих дій, для перемоги Антигітлерівської коаліції над спільним ворогом. Місцеве населення досить обережно, але охоче вступало у контакт з американськими військовими. Здебільшого через радянських перекладачів, або якщо самі американці розуміли російську, українську мову. Більшість американських військових мали власні фото камери, і з цікавістю фотографували все, що їх цікавило, на фотографіях та кінохроніці поряд з американськими та радянськими військовими, що прогулювалися Полтавою, було багато місцевих, дітей, що ще більше дивувало та навіть розчулювало американських військових, вони пропонували українським дітям різні речі, солодощі, наліпки, якийсь сувенір на пам'ять⁵⁵. Місцеві жителі споглядають на американців з осторогою, як не як іноземці, навчені болісним досвідом нацистської окупації, і радянською анти західною пропагандою, місцеві мешканці були обережні у спілкуванні з американцями. За «фасадом» дружби поступово наростала напруженість. Кожен контакт контролювався радянською контррозвідкою СМЕРШ. Американцям заборонялося пересуватися поза базою без супроводу офіцера зв'язку. Як згадував пізніше майор Гарольд Браун, «У радянських очах ми залишалися союзниками, але небезпечними нас супроводжували навіть у їдальню»⁵⁶.

Повсякденне життя учасників операції «Френтік-Джо» виявилось не менш складним і цікавим, ніж бойові дії. Американські військові жили в окремих наметових містечках поблизу злітних смуг. Їхні табори були обладнані польовими душовими, їдальнями, пунктами медичного обслуговування, електростанціями, а також кіноустановками, що демонстрували голлівудські фільми. Радянська сторона забезпечувала технічну охорону баз, постачання продуктів і паливних матеріалів. Харчування американців значно відрізнялося від радянського вони мали консерви, каву, сухі сніданки – (пайок), шоколад і жувальну гумку. Радянські військові з цікавістю спостерігали за побутом

⁵⁵ Albumwar2: Yank Magazine in Poltava. <https://albumwar2.com/yank-magazine-in-poltava>

⁵⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 78 с. (2015). 87-с.

союзників, особливо за їхнім харчуванням, консервовані страви, кава, шоколад, сигарети «Lucky-Strike»⁵⁷. Такі контрасти викликали подив серед радянських солдатів і водночас зацікавлення у місцевого населення. Механіки обох сторін співпрацювали у ремонті літаків, обміні технічними навичками. Американці вражали точністю, використанням інструментів високої якості та увагою до дрібниць, тоді як радянські спеціалісти відзначалися винахідливістю, швидкістю й умінням працювати у польових умовах. «Наші радянські колеги могли зробити диво з двома гайковими ключами і молотком. Ми навчилися поважати їхню майстерність», писав у щоденнику технік сержант Джордж Макферсон. Водночас між союзниками виникали певні побутові непорозуміння: від різного розуміння гігієни до конфліктів навколо дисципліни. Американці часто порушували радянські правила пересування поза таборами, прагнучи відвідати місцеві села, що викликало занепокоєння у військової контррозвідки. Попри побутові труднощі, у більшості спогадів наголошується на взаємній повазі, співчутті й симпатії. Радянські солдати допомагали американцям у перекладі, знайомили з місцевими звичаями, дарували ручні вироби, натомість американці часто передавали консерви, каву чи цигарки як символ вдячності. Незважаючи на суворий військовий режим, у вільний час проводились спільні концерти, кіносеанси, спортивні змагання. Радянські та американські оркестри по черзі виконували джаз та військові марші, а у червні навіть відбувся імпровізований футбольний та волейбольний матч між американськими льотчиками та радянськими техніками.

3.4. Характеристика авіаційних сил, які брали участь в операції.

Авіаційна інфраструктура операції «Френтік-Джо» охоплювала три головні бази. Полтаву головний вузол, Миргород резервний аеродром, і Пирятин базу винищувальної авіації прикриття. Американська авіація представлена

⁵⁷ Propaganda Poster WW2 Lucky Strike Green Has Gone To War! (1942)

https://www.reddit.com/r/PropagandaPosters/comments/z1pcyn/propaganda_poster_ww2_lucky_strike_green_has_gone/

передусім важкими чотиримоторними бомбардувальниками фірми «Boeing» Б-17 «Flying-fortress» (Летюча фортеця), що були основною ударною силою 8 та 15 повітряних армій США⁵⁸. Ці літаки могли нести до 3 тонн бомбового навантаження і мали дальність польоту понад 3200 км. Їх супроводжували винищувачі дальньої дії, фірми «North-American» П-51 «Mustang» (Мустанг), прозваний за свою швидкість на честь дикого північноамериканського коня, а також винищувачі фірми «Lockheed» П-38 «Lightning» (Блискавка)⁵⁹, які виконували роль ескорту, займалися штурмовими діями, розвідкою аеродромів противника, та патрулювання. На радянській стороні базувалися частини 16-ї Повітряної армії, що забезпечували прикриття та технічне обслуговування. На озброєнні радянських винищувальних авіаційних полків, що забезпечували прикриття аеродромів, були винищувачі Як-9, Ла-5ФН, Р-39 «Аерокобра», а також допоміжні літаки типу По-2 і Лі-2 (С-47 «Дуглас», що вироблявся в СРСР по ліцензії, або надходили по програмі ленд-лізу), які використовувалися для зв'язку, перевезення вантажів і медичної евакуації. Винищувачами Як-9 був озброєний 802 винищувальний авіаційний полк Проти Повітряної Оборони. У Полтаві також розміщувались літаки радянської 310-ї винищувальної авіадивізії, також розміщувалися основні командні пункти, склади пального, ремонтні ангари і командна радіостанція. Миргород служив запасною базою для бомбардувальників, де виконували ремонт двигунів і систем живлення. Пирятин відігравав ключову роль у системі протиповітряної оборони, адже саме там чергували радянські та американські винищувачі, які мали прикривати американські ескадрильї під час підльоту й відльоту. Спільне базування створювало унікальний технічний простір: американські механіки обмінювалися з радянськими колегами досвідом обслуговування двигунів «Wright-Cyclone» і «Allison», а радянські спеціалісти демонстрували власні методи швидкого ремонту у польових умовах. Цей обмін став важливою сторінкою технічної історії Другої світової війни.

⁵⁸ Иванов С. «Б-17 Летающая крепость» (2015). https://loveread.ec/read_book.php?id=73759&p=1

⁵⁹ Александр Медведь Истребитель-«молния» Р-38 «Лайтнинг» 2014. <https://loveread.ec/book-comments.php?book=86035>

3.5 Другий човниковий рейд та виявлення німцями місць базування американських літаків.

Після успішного першого рейду командування союзників ухвалило рішення продовжити операції. 6 червня 1944 року стартував другий човниковий рейд «Френтік-Джо», спрямований на удари по румунських військових аеродромах поблизу Галаца. На цих аеродромах базувалися винищувальні ескадри «Люфтваффе»⁶⁰. Цей бомбардувальний рейд американці виконували по вказівці радянської сторони. Цей рейд не був човниковим, бомбардувальники та винищувачі ВПС армії США, після виконання завдання повинні були повернутися на радянські аеродроми. Саме під час цього рейду розпочалося активне спостереження німецької розвідки. Ворожі літаки-розвідники «Heinkel» (Хейнкель) «He-111» і «Ju-88» (Юнкерс) кілька разів пролітали у повітряному просторі Полтавщини. Радянські системи ППО не завжди фіксували їх через недостатнє радіолокаційне забезпечення, візуальні пости спостереження також були мало ефективні проти німецьких літаків розвідників, що літали на висотах від 8 до 12 кілометрів, а інформація про політ ворога надходила із запізненням. Автор книги «Спільна війна: провал операції Френтік» Джозеф Конверсіно, опираючись на данні з німецьких архівів, зазначав, що саме після рейду «Френтік-Джо» командування «Люфтваффе» отримало чіткі відомості про розташування аеродромів у Полтаві, Миргороді й Пирятині⁶¹. Ключову роль у розкритті місця базування зіграв інцидент 11 червня 1944 року, коли над територією Румунії було збито американський В-17 зі складу 97-ї бомбардувальної групи. У фюзеляжі літака німці виявили карти, на яких було нанесено маршрути польотів, координати баз дозаправки, а також шифрований список позивних командних пунктів. Ці документи були доставлені до штабу «Люфтваффе» у Мінську, звідки інформацію передали штабу «Kampfgeschwader-53», «Legion-Condor», яка готувала удар по Полтаві. За кілька днів над Полтавою пролетів німецький розвідувальний «Юнкерс» Ju-88.

⁶⁰ «Luftwaffe Airfields 1935-45 Romania» <https://ww2.dk/Airfields%20-%20Romania.pdf>

⁶¹ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 108 с.

Було складено детальні карти, визначено локації складів пального, ангарів і стоянок важких бомбардувальників. Паралельно німецькі радіо перехоплювачі змогли зафіксувати переговори американських екіпажів, що підтвердило присутність великих угруповань ВПС США на території СРСР. Ці розвіддані стали передумовою трагічних подій кінця червня 1944 року, коли німецьке командування здійснило один із найефективніших нічних нальотів на бази союзників за всю історію війни. Після початку другої фази, операції «Френтік-Джо» німецьке командування розпочало цілеспрямоване стеження за маршрутами американських бомбардувальників. Згідно з архівами «Люфтваффе», на які спирався Джозеф Конверсіно у своїй книзі «Спільна війна: провал операції Френтік», німецькі літаки-розвідники «He-111» і «Ju-88» кілька разів фіксували польоти американських груп літаків на Східному фронті⁶². Радянські системи ППО не змогли своєчасно реагувати на ці польоти через нестачу радарів. Це дозволило противнику скласти точні карти полтавських, миргородських і пирятинських аеродромів. На рівні особового складу співпраця розвивалася позитивно. Відбувалися спільні збори, обмін досвідом, вечори відпочинку. Однак у штабних структурах зростало напруження. Радянські офіцери наполягали на повному контролі за пересуванням американців і збереженні секретності. Американці, у свою чергу, фіксували труднощі у зв'язку, відсутність спільного радіоканалу та неможливість отримання метеозведень у реальному часі. З військової точки зору, операція «Френтік-Джо» була успішною: союзники пошкодили залізничні шляхи у Дебрецені⁶³, транспортні комунікації у міста Фокшани, а поблизу Галаца в ущент був знищений аеродром у Галаці. Тож першою ціллю операції «Френтік-Джо» була успішна. Ці бомбардування ускладнили постачання пального до військ Вермахту, похитнули панування «Люфтваффе» на південному фланзі Східного фронту та не аби, як збентежили вище командне керівництво «Люфтваффе». Втім, стратегічно рейд мав прихований негативний наслідок, саме його результати дали ворогові інформацію для підготовки

⁶² Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 107 с.

⁶³ Mission June 21, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=169

масштабного удару по базах у Полтаві. Таким чином, успіх «Френтік-Джо» став передумовою майбутньої трагедії.

3.6 Проведення човникових рейдів у червні 1944 року.

Червень 1944 року став найактивнішим періодом у розвитку операції «Френтік». У цей час було проведено два основні рейди «Frantic-Joe», «Frantic-2». Американські екіпажі здійснювали удари по транспортних комунікаціях Угорщини⁶⁴, Румунії та Польщі⁶⁵, а також по нафтових підприємствах у районі Плоешті, Фокшани⁶⁶. Найважчим випробуванням для екіпажів були погодні умови, технічні несправності та виснаження. Багато літаків змушені були здійснювати вимушені посадки або повертатися на бази достроково. Незважаючи на труднощі, ефективність операцій оцінювалася як висока: у червні союзники знищили понад 40 великих транспортних вузлів і складів противника. Водночас радянська сторона забезпечувала дозаправлення, ремонт і охорону баз. Було розгорнуто десятки тимчасових складів пального, польових госпіталів, складів боєприпасів і технічних служб. Радянські механіки працювали у надзвичайно складних умовах, часто цілодобово, щоб забезпечити швидке повернення літаків у стрій. Попри успіхи, наростала певна напруга: американські військові дедалі частіше скаржилися на обмеження свободи пересування, а радянські командири на неузгодженість дій і небажання американців дотримуватися встановлених правил. Усе це створювало атмосферу прихованого недовіри, яка врешті-решт «вибухнула» після трагічних подій 21–22 червня 1944 року. Радянські льотчики також мали свій індивідуальний досвід човникових рейдів із СРСР до Італії, і мова іде не про індивідуальні польоти радянських штурманів у складі американських екіпажів на американських бомбардувальниках. Військово-Повітряні Сили Червоної армії, провели власну човникову операцію із перебазуванням літаків до

⁶⁴ Mission July 5, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=177

⁶⁵ Mission June 26, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=173

⁶⁶ «Luftwaffe Airfields 1935-45 Romania» <https://ww2.dk/Airfields%20-%20Romania.pdf>

Південної Італії, і тимчасового базування на аеродромах союзників. Мета такого базування, була допомога частинам югославських партизан (Народна визвольна армія Югославії), під командуванням Маршала Броз Тіто. В січні 1943 року Маршал Народно визвольної армію Югославії звернувся із проханням до керівництва СРСР, про військову допомогу, у листі написаному до «Комінтерну» Броз Тіто відзначав скрутне становище партизан. Західні союзники зокрема британці робили періодичні вильоти авіації, здебільшого одиночними літаками, з аеродромів у Північній Африці, аби скинути на парашутах військові припаси, або спец підрозділи британської армії «Командос», але були потрібні були постійні постачання, але велика віддаленість аеродромів західних союзників та Радянського Союзу, унеможливлювали постійні постачання військової допомоги. Але на початку 1944 року ситуація змінилася, англо-американські союзники просунулися у південній частині Апеннінського півострову, і взяли під контроль портове місто Барі на березі Адріатичного моря⁶⁷. 17 січня 1944 року до Італії вирушила радянська військова місія, на двох літаках «Дуглас» С-47, за наступним маршрутом Москва, Астрахань, Баку, Тегеран, Багдад, Каїр, Тріполі, Туніс, Барі, запасним аеродромом місії був Фоджа, аеродром де базувалися «Летючі фортеці» Б-17, 15-ї Повітряної армії США, ті самі, що під командуванням Генерал-лейтенанта Айри Іккера будуть виконувати перший човниковий рейд до Полтави з 2-го по 12 червня 1944 року. Головою радянської військової місії в Югославії був призначений Генерал-лейтенант Микола Васильович Корнєєв⁶⁸. Перший рейд із доставки військової допомоги, відбувся 25 лютого 1944 року на літаку «Дуглас» С-47 під командуванням, майора Олександра Шорнікова, який у подальшому за виконання польотів у складних метеорологічних та військових умовах, був нагороджений зіркою Героя Радянського Союзу. Авіаційна Група Особливого Призначення, зіграла важливу роль під час евакуації радянської військової місії та порятунку Маршала Народно визвольної армії Югославії

⁶⁷Авіагрупа особого призначення

⁶⁸ Список личного состава – авиационной группы особого назначения.

<http://www.reggimentoimmortale.com/sostav-aviaczionnoj-gruppy-osobogo-naznacheniya/>

Броз Тіто від німецького диверсійного загону (500-й батальйон СС), що мав на меті полонити або ліквідувати лідера югославських партизанів. 4 червня 1944 року, екіпажу майора Олександра Шорнікова вдалося евакуювати представників радянської місії та особисто Броза Тіто. Місії продовжувалися і надалі, британці, в чиєму підпорядкуванні були авіаційна база в Барі, дозволили розширити радянський контингент, до 12 транспортних літаків «Дуглас» С-47 та 12 винищувачів Як-9ДД. Транспортні дугласи добиралися до Барі, попереднім маршрутом, через Іран та Північну Африку. Транспортним літакам було конче потрібно прикриття винищувачами, чому ні американці, ні британці не запропонували свої винищувачі не відомо. Можливо радянська сторона вирішила що використання власних винищувачів і льотчиків поліпшить координацію та взаємодію. Усього радянський контингент у на аеродромі Барі складав 201 особа. Першій політ новостворена група зробила 21 червня 1944 року, (в той же час в Україні німецьким бомбардуванням на аеродромі Полтава була перервана друга операція «Френтік-2»). З 21 червня по 10 серпня радянські льотчики на транспортних літаках зробили 134 вильотів, у тому числі 15 із посадкою на території, що контролювалася югославськими партизанами⁶⁹. Для прикриття транспортних літаків була сформовано окрема ескадрилья винищувачів Як-9ДД (ДД - дальньої дії, такі винищувачі також супроводжували американські бомбардувальники Б-17 під час проведення операцій «Френтік-Джо», «Френтік-2»). Командував винищувальною ескадрильєю Майор Іван Іванович Овчаренко⁷⁰. Мав бути виснажливий рейд 12 винищувачів, які вилетіли з аеродрому Чкалове, що в передмісті Москви, з тимчасовою посадкою на аеродромі у молдавському місті Бельці, далі у супроводі штурманського «провідника», бомбардувальника А-20 «Бостон» перелетіти через румунські Карпати, над окупованим нацистами Балканським півостровом та Адріатичним морем на висоті 7-9 кілометрів, і зробити посадку на аеродромі Барі в Південній Італії. Усього якщо враховувати шлях від

⁶⁹ Авиагруппа особого назначения

⁷⁰Список личного состава – авиационной группы особого назначения. .

<http://www.reggimentoimmortale.com/sostav-aviaczionnoj-gruppy-osobogo-naznacheniya/>

Москви до Барі, винищувачі подолали приблизно 3000 кілометрів, майже 2000 кілометрів прийшлося на територію що контролювалася ворогом, або проходила над горами Балкан та Адріатичним морем. Усього винищувачі з 25 серпня по 17 жовтня 1944 року, здійснили 130 бойових вильотів на прикриття транспортних «Дуглас» С-47, розвідку, час польоту до цілі та назад, приблизно 3 години. Зустрічей із винищувачами «Люфтваффе» та їх сателітів не відбулося. У серпні-вересні 1944 року після виходу із війни Румунії – союзника Третього Рейху у Другій Світовій Війні, радянські літаки мали змогу базуватися на аеродромах Румунії, і на пряму досягати Югославії. А 20 жовтня 1944 року Народно визвольна армія Югославії спільно з Червоною армією звільнили столицю Югославії, місто Белград, після чого потрібність союзної авіаційної бази в італійському місті Барі повністю відпала. Авіаційна група особового призначення із 12 літаків «Дуглас» С-47 та 12 винищувачів Як-9ДД перебазувалися до Белграда. Залишається лише здогадуватися, як військово-політичне керівництво контролювало радянський авіаційний контингент далеко за кордоном? Коли в самому Радянському Союзі перебувало більше 1200 американців, у Полтаві, Миргороді, Пирятині, і за свідченнями самих американців, постійно відчували за собою контроль та спостереження органами радянської контррозвідки СМЕРШ. Радянська місія авіаційної групи особливого призначення в Італію, не була частиною операції, американських човникових рейдів «Френтік», але ця місія демонструє приклад співпраці радянських та англо-американських союзників не тільки на території СРСР, а також, і в тих театрах бойових дій, що були під контролем західних союзників⁷¹.

3.7 Радянська протиповітряна оборона аеродромів та сили прикриття.

Повертаючись до операції «Френтік» та американських авіаційних баз у Полтаві, Миргороді та Пирятині, варто відзначити їх систему Проти Повітряної

⁷¹ Авіагрупа особливого призначення

Оборони, техніку, озброєння. Система протиповітряної оборони аеродромів операції «Френтік» мала складну, але неоднорідну структуру. До її складу входили кілька зенітно-артилерійських полків, прожекторні батареї, частини винищувальної авіації та сигнальні пости раннього виявлення. Координацію дій здійснювало командування 1-го корпусу ППО Київського округу⁷². Попри формальну наявність усіх елементів, ефективність системи залишалася низькою. На багатьох ділянках бракувало сучасних радарів, засобів радіозв'язку та нічних приладів спостереження. Крім того, радянські та американські системи оповіщення не були інтегровані. Американці мали власні радари, але не мали права їх використовувати без дозволу радянської сторони. Після перших човникових рейдів, американське командування наполягало на встановленні своїх радарів SCR-584 та радіолокаційних систем для раннього попередження про повітряні напади. Радянська сторона категорично відмовила, аргументуючи це тим, що американські частоти не узгоджені із радянською системою. Насправді, як відзначав у своїй книзі Джозеф Конверсіно, а також Сергій Плохій, опираючись на документи штабу ВПС Червоної армії, справжньою причиною була політична недовіра. Вище військове керівництво у Москві побоювалося, що через використання американських радарів, американці можуть розкрити координати радянських тилівих об'єктів. Генерал-майор Рябінін у службовому рапорті писав: «З метою недопущення витoku стратегічної інформації заборонити включення американських радіолокаційних приладів до загальної системи оповіщення». Це рішення мало фатальні наслідки. У червні 1944 року, радянська система раннього оповіщення базувалася переважно на візуальних наглядових постах та старих радіолокаційних станціях «РУС-2»⁷³, прототипи якої були прийняті на озброєння Червоної армії в 1941 році, і по своїм тактико-технічним характеристикам поступалися американським аналогам. Радіолокаційні станції «РУС-2» могли виявляти літаки лише на відстані до 60 кілометрів. Єдина у своєму екземплярі РЛС радянського виробництва, що досить точно

⁷² Авіація та Час. 1997 № 02 (32–39 с.) <https://coollib.in/b/93887/readp?p=32>

⁷³ Вертелецький. В. «Секретній операції «Френтік» у Миргороді – 70 років» (2014).

відображала повітряні об'єкти була «СОН-2» зразку 1943 року, РЛС «СОН-2», була радянською копією британської РЛС «GL-Mk.II» зразку 1941 року. На відміну від них, американські радари «SCR-584» мали дальність до 150 км і високу точність⁷⁴. Проте за наказом радянського командування вони залишалися відключеними. «У нас було все необхідне, щоб запобігти трагедії, але нас змусили тримати обладнання вимкненим», згадував пізніше американський офіцер зв'язку лейтенант Пол Гілберт. У Пирятині та безпосередньо на аеродромі в Полтаві чергували радянські винищувачі Як-9 і Ла-5 802 винищувального авіаційного полку 310 авіаційної дивізії ППО, але у ніч з 21 на 22 червня вони не були підняті через відсутність точних даних про наближення ворога, по іншим даним, як мінімум 12 винищувачів були підняті з інших аеродромів, у Кременчуці та Карлівка, але через відсутнє прожекторне освітлення військ ППО, (прожектори та їхні розрахунки були виведені із ладу інтенсивним бомбардуванням), льотчики-винищувачі просто не знайшли у темряві німецькі бомбардувальники⁷⁵. Зенітні батареї у Полтаві відкрили вогонь із запізненням, а більшість прожекторів не змогли виявити цілі через дим і слабку координацію. На озброєнні зенітників було 24 гармати калібром 37 мм, «61-К», 32 гармати калібром 25 мм, «71-К», снаряди цих гармат, мали висоту досяжності від 4 до 2 кілометрів, німецькі бомбардувальники вели бомбардування з висоти 4-5 кілометрів, і вогонь радянських зенітних гармат був для них недосяжний, що казати про кулемети «ДШК» калібру 12,7 мм, максимальна ефективна дальність стрільби лише 1 кілометр. Єдине, що могли ефективно робити розрахунки, малокаліберних гармат та кулеметів, збивати освітлювальні бомби, які повільно спускалися на парашутах. Під час нальоту героїчно проявили себе радянські розрахунки 14-ї зенітної батареї, які до останнього вели інтенсивний вогонь, попри близькі влучання бомб. Однак загальна неготовність ППО стала однією з головних причин катастрофи⁷⁶.

⁷⁴ «Авіація та Час» 1997 № 02 (32-39с.) <https://coollib.in/b/93887/readp?p=32&cnt=9000>

⁷⁵ Вертелецький. В. «Секретній операції «Френтік» у Миргороді – 70 років» (2014).

⁷⁶ «Авіація та Час» 1997 № 01 (37-43с.) <https://coollib.in/b/336393/readp?p=37&cnt=9000>

3.8 Німецьке бомбардування Полтави.

У ніч з 21 на 22 червня 1944 року близько 150 німецьких бомбардувальників «Heinkel He-111» і «Junkers Ju-88» із складу «Kampfgeschwader 53» «Legion-Condor»⁷⁷ здійснили масований наліт на полтавський аеродром. Бомбардування проходило у декілька ударних хвиль, спочатку група навідників із Kampfgeschwader-4 «General-Wever» скидала освітлювальні бомби, після чого основні ескадри точними серіями руйнували літаки, ангари, будівлі. «Усе палало. Небо було червоним, вибухи трясли землю, а В-17 спалахували, наче сірники», згадував американський сержант Річард Мур, учасник тих подій. Німці діяли з надзвичайною точністю, попередньо було визначено координати складів пального, техніки та стоянок літаків. Перші вибухи пролунали близько півночі. За кілька хвилин увесь район охопило полум'я. Вибухали бензосховища, горіли ангари, детонували боєприпаси. Американські екіпажі намагалися евакуювати літаки, але через хаос і відсутність централізованих команд більшість В-17 залишилися на землі. Радянські артилеристи відкрили вогонь, однак через неузгодженість командування ППО не змогли забезпечити організований захист. Вогонь зенітних гармат був інтенсивним, але неефективним. Винищувачі 310-ї авіадивізії корпусу ППО так і не піднялися в повітря. Аеродроми Миргорода і Пирятина також зазнали ударів, але в меншому масштабі, через погодні умови, головний удар припав саме на Полтаву⁷⁸. «Жоден наш винищувач не зміг злетіти. Ми не бачили ворога, лише спалахи в небі», згадував пізніше пілот лейтенант Петро Бойчук⁷⁹. У результаті нальоту було знищено 47 американських бомбардувальників В-17 із 73, що перебували у Полтаві, десятки транспортних машин, склади пального й боєприпасів. Пожежі тривали до ранку. Загинули сотні радянських солдатів і технічних працівників. Найбільше втрат понесли радянські військові. Німецькі бомбардувальники, окрім фугасно-осколкових бомб, скинули більше тисячі протипіхотних мін на

⁷⁷ A Luftwaffe night raid on Poltava. <https://asisbiz.com/il2/B-17/96BG/pages/Luftwaffe-night-raid-on-Poltava>

⁷⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 –108-115с.

⁷⁹ «Авіація та Час» 1997 № 01 (37-43с.) <https://coollib.in/b/336393/readp?p=37&cnt=9000>

територію полтавського аеродрому, це було зроблено із метою, аби радянські солдати, не мали змоги гасити полум'я та рятувати літаки. Тим не менш Генерал-майор Олександр Пермінов віддав наказ негайно гасити полум'я та рятувати вцілілу техніку, у темряві та диму радянські солдати підривалися на протипіхотних мінах «метеликах»⁸⁰. Миргород і Пирятин зазнали менших втрат, але й там було пошкоджено кілька літаків та споруд. Трагедія стала серйозним випробуванням для союзницьких відносин. Американське командування звинуватило радянську сторону у незадовільній організації ППО та приховуванні інформації. Радянські ж генерали натомість вказували на відсутність взаємодії та недотримання американцями регламенту. Після трагедії командування СРСР обмежило доступ американців до багатьох об'єктів, а відносини стали офіційно-стриманими. Попри масштаб катастрофи, прояви героїзму були численними. Радянські зенітники, пожежники, медики й техніки ціною власного життя рятували поранених і боєприпаси. Багато з них було відзначено державними нагородами. Ці події фактично стали переломним моментом усієї операції «Френтік». Наступні рейди («Френтік-4», «Френтік-5», «Френтік-6») проводилися формально, без колишнього ентузіазму, а восени 1944 року операцію поступово згорнули⁸¹.

Операція «Френтік-2» стала однією з найамбітніших спроб реальної військової співпраці між США та СРСР у роки Другої світової війни. Її історія поєднала в собі як моменти справжнього союзницького піднесення, так і трагічні епізоди непорозумінь та людських втрат. Перші човникові рейди символізували єдність антигітлерівської коаліції та віру в спільну перемогу. Радісна зустріч у Полтаві, щирість людських контактів і взаємна допомога створили атмосферу довіри, яка, однак, не витримала випробування політичними реаліями та організаційними труднощами. Бомбардування Полтави у червні 1944 року показало, що навіть союзницькі відносини у воєнний час залишалися вразливими перед бракованою комунікацією,

⁸⁰ WWII U.S. ARMY AIR FORCES DIGEST 54 1944 POLTAVA AIR BASE PLOESTI BOMBING OF PHILIPPINES. <https://www.youtube.com/watch?v=vBbhuInVvF4&t=408s>

⁸¹ «Авіація та Час» 1997 № 03 (34-39с.) <https://coollib.in/b/93936/read?p=34&cnt=9000>

недовірою і розбіжностями у військових доктринах. Водночас подвиг радянських оборонців і техніків довів високий моральний дух армії, що стояла пліч-о-пліч з американськими союзниками у боротьбі з нацизмом. Американські офіцери вважали, що трагедії можна було уникнути, якби радари союзників були активовані. У своєму звіті полковник Хаттон писав: «Наші прилади могли засікти ворога за 20 хвилин до підльоту⁸². Ми могли підготуватись, але радянська сторона не дозволила ввімкнути систему». Радянська аргументація зводилася до політичного фактору: побоювання, що через американські радари можуть бути розкриті радянські військові частини у тилу. «Американська техніка не узгоджена з нашими стандартами. Її застосування без контролю може створити витік секретних даних», ішлося у внутрішній інструкції штабу ППО, підписаній генералом Рябініним⁸³. Таким чином, історія операції «Френтік» це не лише сторінка бойового партнерства, але й складний урок взаємодії двох систем, двох цивілізацій, які, попри спільну мету, залишилися розділеними глибокими світоглядними відмінностями.

3.9 Характеристика човникових рейдів операції «Френтік»

(червень-серпень 1944 року)

Перший рейд, який отримав умовну назву «Френтік-Джо», став історичним початком цілого поетапного циклу операції «Френтік» і символом практичного військового співробітництва між США та СРСР у роки Другої світової війни. Його проведення було приурочене до висадки союзників у Західній Європі, відкриття другого фронту в Нормандії. Таким чином, рейд мав не лише військове, але й політичне значення демонстрацію єдності союзників та спільності їхніх дій на різних театрах війни. Підготовка до «Френтік-Джо» тривала кілька місяців. 2 червня 1944 року з бази у Фоджі (Італія) піднялося понад 130 важких бомбардувальників В-17 «Літаюча фортеця» у супроводі 70

⁸² RARE WWII OPERATION FRANTIC/ FRANTIC JOE GROUPING!

<https://www.worthpoint.com/worthopedia/rare-wwii-operation-frantic-frantic-joe-grouping>

⁸³ Авіація та Час. 1997 № 02 (32–39 с.) <https://coollib.in/b/93887/readp?p=32>

винищувачів П-51 «Мустанг». Основною ціллю стало бомбардування залізничного вузла Дебрецена (Угорщина)⁸⁴, важливого елементу німецької логістики. Після виконання завдання літаки здійснили переліт через Карпати на схід і приземлилися на радянських аеродромах. Загалом переліт відбувся без суттєвих втрат, що стало підтвердженням успішності першого досвіду спільних дій. У Полтаві союзників зустрічали як героїв. Урочиста церемонія, участь командирів, концерти, братання та фотографування усе це створило атмосферу безпрецедентного ентузіазму та братерства. Американські офіцери відзначали тепло прийому, дисципліну радянських колег та ефективність організації баз. Водночас у внутрішніх документах радянське командування висловлювало занепокоєння надмірною відкритістю американців, їхнім вільним спілкуванням із місцевими мешканцями, що розцінювалося як «порушення режиму секретності». Операція «Френтік-Джо» завершилася 11 червня 1944 року після зворотного перельоту американських екіпажів до баз у Італії⁸⁵. Рейд визнано успішним, за попередніми оцінками американців було знищено понад 200 одиниць рухомого складу противника, пошкоджено декілька залізничних станцій та складів. Політично рейд став символом реальної співпраці двох армій. Водночас уже тоді виявилися обмеження, так як, різниця у командних процедурах, недовіра у питанні радіозв'язку й контролю над польотами. Ці чинники у подальшому позначилися на ефективності наступних рейдів.

Другий (не човниковий) рейд «Френтік-Джо» (6–11 червня 1944 року). Рейд розпочався майже відразу після завершення першого. Його головна мета полягала в завданні ударів по румунських транспортних і нафтових об'єктах у районі Галаца. Саме цей рейд став переломним у плані розвідки противника, адже під час нього німці вперше змогли точно встановити місце розташування баз американських бомбардувальників на території СРСР. 6 червня 1944 року з аеродромів Полтави стартували 104 бомбардувальники Б-17 у супроводі 42 П-51. Їхнім завданням було знищення залізничних і нафтових об'єктів у Галаці, а

⁸⁴ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 259 с.

⁸⁵ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 260 с.

потім переліт на бази Полтави та Миргорода. Успішне виконання завдання підтвердило можливість швидких човникових маневрів між Італією й Україною. Радянська сторона цього разу діяла більш злагоджено: було забезпечено дозаправлення, ремонт і технічне обслуговування за скороченою процедурою⁸⁶.

Другий човниковий рейд «Френтік-2» (21–29 червня 1944 року). Рейд «Френтік-2» відбувався у найскладніших умовах. Після успішних перших двох операцій американське командування прагнуло закріпити результат і розширити масштаби бойових дій. План передбачав нанесення ударів по промисловим цілям вже безпосередньо у Німеччині, після чого літаки мали приземлитися в Полтаві та Миргороді. До човникових бомбардувань цього разу була вже залучена 8 Повітряна армія ВПС США, під командуванням Генерал-лейтенанта Дулітла. 21 червня з баз у Південній Британії піднялося 114 бомбардувальників В-17 та 70 винищувачів Р-51. Основним завданням було знищення заводів у районі Берліна, запасною ціллю був визначений Мелець у Польщі. Попри складні метеорологічні умови, більшість літаків успішно виконали завдання і ввечері (близько 17 години) того ж дня приземлилися на українських аеродромах. Бомбардування літаками «Люфтваффе», у ніч з 21 на 22 червня завдало нищівних втрат американським бомбардувальникам у Полтаві, із близько 70 американських бомбардувальників В-17, повністю було знищено 49. Близько 150 бомбардувальників He-111 і Ju-88 атакували Полтаву⁸⁷. Аеродроми були освітлені ракетами та освітлювальними авіабомбами, що повільно спускалися на парашутах. Німці користувалися точними координатами, отриманими з попередніх розвідок. У результаті знищено понад Радянська ППО діяла відчайдушно, проте хаотично, неузгодженість дій, відсутність єдиного командування та недостатні технічні характеристики зенітних гармат, зробили оборону неефективною. Попри героїзм розрахунків зенітних батарей, масштаби руйнувань були

⁸⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 259 с. (2015).

⁸⁷ Luftwaffe night raid gallery. <https://asisbiz.com/il2/>

катастрофічними. Бомбардування Полтави стало одним із найважчих ударів по союзницьких силах на радянській території. Лише у ніч з 21 на 22 червня загинуло 30 радянських військовослужбовців і технічних працівників, втрачено величезні матеріальні ресурси⁸⁸. Американське командування звинуватило радянську сторону у недбалості та недовіри до союзників, яка не дозволила використати американські радары для раннього виявлення ворога. Після трагедії було проведено службове розслідування, результати якого спричинили серйозні дипломатичні наслідки. Операції «Френтік-4», «Френтік-5» та «Френтік-6» проводилися вже формально, без активного застосування бомбардувальників Б-17 «Летюча фортеця», операції проводилися винятково винищувачами П-51 «Мустанг» та П-38 «Лайтнінг», метою цих рейдів були розвідка, на знищення ворожих літаків безпосередньо на аеродромах базування, методом штурмування. З військово-оперативного погляду «Френтік-2» не досягла своїх кінцевої мети, і закінчилася порадкою для американської та радянської сторони, втративши основну ударну міць цієї операції (бомбардувальники Б-17). Після 22 червня 1944 року операція «Френтік» поступово втратила своє значення і фактично завершилася у вересні 1944 року, після місії з допомоги Варшавському повстанню⁸⁹. Три човникові рейди стали своєрідним випробуванням співпраці США та СРСР у роки війни, від ейфорії спільних перемог, до драматичних втрат і розчарування. «Френтік-Джо» символізувала народження партнерства, друга фаза операції «Френтік-Джо», із бомбардуванням аеродрому «Люфтваффе» у Галаці, організаційне вдосконалення операції, а «Френтік-2», трагедію (21-22 червня) недовіри й незлагодженості, що зруйнувала потенціал спільних дій. Історично вони залишили по собі не лише спогади про мужність і братерство, але й важливий урок військова співпраця без взаємного доступу до інформації та довіри неминуче приречена на поразку, незалежно від сили союзників⁹⁰.

⁸⁸ Полтава (архів фото).

⁸⁹ Albumwar: B-17 at Poltava. <https://albumwar2.com/damaged-b-17-flying-fortress-at-poltava>

⁹⁰ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 260 с. (2015).

Розділ-IV. Вплив операції «Френтік» на подальший хід війни та військово-політичні відносини між США та СРСР.

4.1 Взаємодія та непорозуміння

Операція «Френтік» стала унікальним прикладом взаємодії двох військових систем, двох політичних моделей та двох культур під час Другої Світової Війни. Використання американськими повітряними силами аеродромів на території Полтавщини у 1944 році з одного боку символізувало союзницьку єдність у боротьбі з нацистською Німеччиною, а з іншого продемонструвало глибокі протиріччя між Сполученими Штатами Америки та Радянським Союзом, які вже тоді формували майбутню конфігурацію. Незважаючи на офіційні заяви про дружбу та взаємну підтримку, реальність буденних відносин стала складною та суперечливою. На радянських аеродромах у Полтаві, Миргороді та Пирятині американські військові та радянський персонал взаємодіяли щодня у побуті, на службі, у сфері дозвілля. І саме у повсякденному, а не в штабному вимірі виявились ключові відмінності між двома арміями та двома народами. Стратегічний фон також вплинув на характер взаємодії. Після значних успіхів Червоної армії на фронті та звільнення більшої частини України, Білорусії, Східної Польщі, виходу із війни Румунії (союзника Третього Рейху), радянське військово-політичне керівництво поступово втрачало практичний інтерес до продовження «човникових» операцій. У той же час американське командування, у тому числі генерал Генрі Арнолд (командувач стратегічною бомбардувальною авіацією США у Європі), наполягало на стратегічній важливості збереження баз та можливості «завдати нищівного удару по Німеччині».⁹¹ Радянська сторона не поділяла цей ентузіазм, вбачаючи у довгостроковому присутності союзників елементи політичного ризику. Це стало підставою для поступового загострення недовіри, навіть незважаючи на формальні протокольні запевнення у «дружніх стосунках та взаємній прихильності». У практичному житті відносини між американськими

⁹¹ Jesse J. Dossick «Doctoral Dissertations on Russia, the Soviet Union, and Eastern Europe Accepted by American, Canadian, and British Universities, 1986-1987» <https://www.jstor.org/stable/2498904>

та радянськими військовими швидко вийшли за межі офіційної дипломатичної риторики. Культурні відмінності виявлялися у найдрібніших деталях від манер на дозвіллі, до підходів до військової дисципліни, від стилю спілкування до побутових звичок. На прохання Генерал-майора Олександра Пермінова⁹² для американського персоналу відкрили спеціальні ресторани-клуби на базах. Їх мета полягала у забезпеченні належного відпочинку союзників, а також стримуванні їхніх контактів із місцевим населенням. Однак замість очікуваної інтеграції ці заклади стали осередками напруженості⁹³. Американці цінували доступ до якісної їжі, алкоголю та можливості проводити вільний час у більш комфортних умовах, ніж радянські солдати. Радянська сторона часто сприймала ці переваги як демонстративний прояв привілейованого становища та буржуазної моралі. Матеріальна асиметрія сигарети, шоколад, панчохи, косметика, консерви, все це сприяло формуванню неофіційних каналів обміну та елементів «чорного ринку». Це викликало підозри та невдоволення командування Червоної армії, а також залучення спецслужб у контроль незаконних «економічних» взаємодій. Особливо гострим виявилось питання соціальних та романтичних контактів між американськими військовими та радянськими жінками. Для американців такі стосунки були природним проявом особистої свободи та людських симпатій, часто підкріплених культурою джентльменської уваги, а саме подарунками, компліментами, запрошеннями на танці чи вечерю. Однак радянська система сприймала ці контакти як потенційну загрозу державній безпеці, ідеологічній стійкості та моральним нормам. Підрозділи СМЕРШ системно відстежували та обмежували такі взаємодії, роблячи арешти, профілактичні бесіди, а іноді й суворі репресивні заходи. Зафіксовано випадки, коли радянські жінки каралися дисциплінарно. Офіційна аргументація зводилася до «захисту американців від захворювань» чи «морального впливу», хоча медичні звіти свідчили про мінімальний рівень венеричних захворювань серед особового складу союзників. Ситуацію посилювала також алкогольна культура, напружена атмосфера воєнного часу та

⁹² Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 123 с.

⁹³ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 2020 – 113 с.

емоційне виснаження. У серпні-вересні 1944 року частішали випадки сварок та бійок, через не тверезість в наслідок надмірного вживання алкоголю, що був доступний у військ торгаг, а особливо в ресторанах для союзників⁹⁴. Один із найвідоміших епізодів стався 1 вересня на Полтавській базі, коли капітан Гіллер у стані сп'яніння заявив перекладачеві лейтенанту Івану Сиволобову, що «ненавидить росіян як собак», після чого бився з лейтенантом Савчуком. Радянське командування, зокрема підполковник Свешніков, трактувало такі випадки, як «провокації американської розвідки», хоча американські джерела схильні пояснювати подібні ситуації емоційною та психологічною напругою серед військових. Додаткове загострення навела преса. Стаття журналіста Говарда Вітмена, опублікована у липні 1944 року, яка описувала враження американських пілотів від, моральної недисциплінованості радянських солдатів, антисанітарні умови у лазнях, викликала різку реакцію вищого військово-політичного керівництва у Москві. Публікація не лише спричинила дипломатичний інцидент, а й загостила підозри радянського керівництва щодо «ідеологічних намірів» союзників, прискоривши моральне та політичне відчуження. Через цей випадок голові американської військової місії у Москві, Генерал-лейтенанту Джону Діну, довелося скликати прес-конференцію та спростовувати подібні «провокаційні» статті західних ЗМІ. До кінця літа 1944 року стало очевидним, що співпраця, яка починалася з ентузіазмом і декларацій про стратегічну єдність, поступово втрачала сенс. Американці прагнули продовжувати операції та зміцнювати союз, натомість радянська сторона дедалі відчутніше демонструвала небажання толерувати довготривалу присутність іноземних військових на своїй території, особливо в політично чутливому регіоні Україні. Таким чином, операція «Френтік» виявилася не лише військовим проектом, а й масштабним соціально-політичним експериментом⁹⁵. Вона продемонструвала, що між американською моделлю відкритого суспільства та радянською системою тоталітарного контролю існує прірва, яку

⁹⁴ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 113 с. (2020).

⁹⁵ A Frantic Saga: WW2 Secret Mission to the Soviet Ukraine, Jane Myhra
<https://www.youtube.com/watch?v=Q2TwN5Wsbdk>

не здатні подолати навіть спільні стратегічні інтереси. Побутові ситуації, черги до ресторанів, романтичні зустрічі, конфлікти за столом, матеріальні обміни стали показовим глобальним, цивілізаційним зіткненням. У цьому контексті операція «Френтік» є історичним прикладом того, як мікросоціальні взаємини між солдатами двох союзних армій можуть набувати глобального символічного значення. Вона показала, що військове партнерство можливе, але лише доти, доки не зачіпає базові культурні, моральні та політичні настанови кожної зі сторін⁹⁶.

На авіабазах у Полтаві, Миргороді та Пирятині іноземні союзники вперше в такій кількості опинилися на радянській території, що було винятковим явищем для СРСР зі своїм режимом тотального контролю та політичної недовіри до зовнішніх впливів. Американське командування, включаючи командувача стратегічною бомбардувальною авіацією ВПС США, Генерала Генрі Арнолда, розглядало українські аеродроми як критично важливий елемент для здійснення «човникових бомбардувань» та форсування наступу проти нацистської Німеччини. Радянська сторона, навіть на піку співпраці, бачила у присутності американських військових не лише союзників, а й потенційний, небезпечний канал проникнення «чужої ідеології», «буржуазних звичаїв» та неконтрольованого спілкування з населенням. Ця напруга виявилася з перших днів. Після прибуття перших американських підрозділів радянські органи державної безпеки вжили негайних заходів: були обмежені контакти з цивільними, встановлена система перепусток, організовано цілодобове спостереження за американськими об'єктами. Звичайно, що подібні міри були потрібні для збереження інформації, та недопущення її витоку, для допомоги розвідці нацистів. Підрозділи СМЕРШ створили окремі оперативні групи, відповідальні за «контроль морально-політичного стану союзників», зокрема, таємне спостереження за офіцерами, які мали доступ до радіостанцій, фотографічного обладнання, карт та технічної документації. Незважаючи на формальну співпрацю, на місцях постійно виникали ситуації перетину

⁹⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 130 с.

культурних традицій. Американці з подивом відзначали високу централізацію, сувору субординацію та дефіцит елементарних побутових товарів у радянських військових, тоді як радянські солдати та командири уважно і з елементами заздрості, спостерігали за американською розкутістю, комфортом одягу, високою якістю харчування та видачею індивідуальних пайків. Особливим символом різниці стали американські продовольчі набори та «Lend-Lease luxury», як це згодом називали у мемуаристиці: консерви SPAM, шоколад, кава, цигарки «Lucky-Strike»⁹⁷, жувальна гумка, шкарпетки, косметичні засоби. Для радянських і цивільних солдатів ці речі були не просто рідкістю, вони символізували інший світ. Саме вони стали основою неформальних обмінів, подарунків та дружніх жестів, які, однак, викликали лють у СМЕРШ. Показовим є зафіксований випадок американського лікаря Вільяма Джексона та мешканки Полтави Зінаїди Блажкової. Американець, за даними оперативного нагляду, подарував їй панчохи, мило та парфуми - предмети, які були в СРСР дефіцитними та асоціювалися з привілейованістю. СМЕРШ інтерпретував це як «замах на моральну стійкість радянської громадянки» та провів із нею допит, попередивши про «шкідливий характер спілкування з іноземцями». Ця історія була далеко не унікальною - десятки радянських жінок згодом стали об'єктами репресій, а американці суворих дисциплінарних попереджень. Для обмеження неформальних контактів радянське командування на чолі з Генерал-майором Олександром Перміновим ініціювало створення закритих клубів-ресторанів тільки для американців⁹⁸. Ідея полягала у забезпеченні союзників умовами відпочинку, одночасно ізолюючи їхню відмінність від місцевих жителів. Але саме ці клуби стали джерелом конфліктів. Американці нерідко обурювалися надмірному контролю, вимагали більшої свободи пересування та права запрошувати радянських дівчат. Радянські солдати сприймали клуби як символ нерівності та привілейованості чужинців, що породжувало приховану образу. У вересні 1944 року сталося ледь не найбільша частину усіх непорозумінь і

⁹⁷ "Lucky Strike:

https://www.reddit.com/r/PropagandaPosters/comments/6oqb1w/lucky_strike_the_cigarette_thats_winning_the_war/

⁹⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 124 с.

сутичок, не тільки між самими американцями, а також з радянськими військовими. Радянські командири висловлювали стурбованість ще й тим, що американці відкрито говорили про політику, критикували радянські порядки, намагалися обговорювати з червоноармійцями тему свободи слова, релігії, умов життя у США. Тому радянське керівництво видало накази щодо заборони «ідейних дискусій» і вимагало від перекладачів фіксувати подібні випадки та передавати їх до органів контррозвідки⁹⁹. До кінця 1944 року в штабах стало очевидно, попри видимість союзницької кооперації, соціальний та політичний розрив між двома системами не може бути подолання. Для американців операція «Френтік» була інструментом стратегії перемоги та формування майбутньої безпеки Європи. Для радянського військово-політичного керівництва, це була тимчасова, вимушена форма співпраці, корисна доти, доки вона не стала загрозою для контролю за громадськістю¹⁰⁰.

4.2 Варшавська місія. Зміни у відносинах між союзниками.

Період бойових дій літа та осені 1944 р. на Східному фронті, наповнений драматизмом та стратегічними наслідками фаз Другої світової війни. Нині військові операції невід’ємно перепліталися з дипломатичними маневрами, а моральні категорії з цинічною геополітикою, де людське життя, національна гідність і незалежність часто ставали лише змінними у складній грі наддержав. Особливо виразно це виявилось у подіях навколо Варшавського повстання та повітряної операції «Френтік-7»¹⁰¹, що стала кульмінацією американських «човникових» місій між Західною Європою та СРСР. Саме ці події показали реальну межу можливостей антигітлерівської коаліції та показали, що спільна боротьба проти нацизму аж ніяк не гарантує узгодженості стратегічних, політичних та моральних позицій її учасників. Коли 1 серпня 1944 року о п’ятій

⁹⁹ Jesse J. Dossick «Doctoral Dissertations on Russia, the Soviet Union, and Eastern Europe Accepted by American, Canadian, and British Universities, 1986-1987» <https://www.jstor.org/stable/2498904>

¹⁰⁰ Чому Сталін не хотів ставити літаки в Полтаві? АМЕРИКАНСЬКІ ВИНИЩУВАЧІ ТА УКРАЇНСЬКА АВІАЦІЯ. <https://www.youtube.com/watch?v=cK757f0rLbE>

¹⁰¹ Mission Sept 18, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=224

годині вечора, частини польської Армії Крайової, якою командував генерал Тадеуш Бур-Коморовський, піднялися на боротьбу в столиці окупованої нацистами Польщі - Варшаві, у місті панував піднесений духом свободи і перемог союзників, спротив польських підпільників. Повстанці вірили в те, що операція «Буря», зокрема її варшавський етап, стане переломним моментом, який дозволить продемонструвати політичну волю польського народу, повернути суверенну державність та перехопити політичну ініціативу у повоєнному врегулюванні. Польські командири не лише прагнули витіснити німецькі сили з міста, а й поставити Радянський Союз перед фактом існування незалежної Польщі, державні установи яких не залежать ні від Кремля, ні від будь-яких комуністичних структур. Однак замість очікуваного звільнення Варшави Червона армія, яка ще наприкінці липня стояла на протилежному березі Вісли в районі Праги, раптом зупинила наступ. Маршал Костянтин Рокоссовський, командувач Першого Білоруського фронту, отримав наказ перейти до оборони, і фронт завмер у напруженій тиші. Радянське керівництво пояснювало цей крок необхідністю перегрупування та виснаженням військ після тривалої фази наступу під час операції «Багратіон». У своїх мемуарах Маршал Рокоссовський назве дії повстанців «нескоординованими та передчасними», зазначаючи, що можливості радянських військ на той момент були вичерпані. Проте значна частина сучасних та зарубіжних істориків, а також дипломати того часу одностайно зазначають, що зупинка наступу була насамперед політичним підґрунтям. В'ячеслав Молотов, нарком закордонних справ СРСР, прямо заявляв союзникам, що радянська сторона не хоче бути «пов'язаною із авантюрою у Варшаві». А Йосип Сталін у приватних розмовах та дипломатичному листуванні дозволяв собі ще жорсткіші формулювання. У відповідь на звернення прем'єр-міністра Великобританії Вінстона Черчіля, який наголошував на необхідності надати полякам підтримку, Йосип Сталін, іноді ухилявся різними дипломатичним формулюваннями, іноді прямо заявляв про відмову у допомозі¹⁰². Повстання, що спочатку розвивалося успішно, швидко

¹⁰² «Frantic-7» <https://www.youtube.com/watch?v=FcIgySnygdA>

перетворилося на виснажливу боротьбу. У перші дні повстанцям вдалося витіснити німців із низки районів міста, проте вже за тиждень Вермахт перекинув до столиці елітні частини, включаючи танкову дивізію «Герман Герінг», штурмові підрозділи СС та величезні сили авіації та артилерії. Легке озброєння Армії Крайової (АК), що включало гвинтівки, пістолети, ручні гранати та пляшки із запальними сумішами, виявилось майже безпорадним перед бронетехнікою. Польські бійці, серед них тисячі юнаків та дівчат, боролися на барикадах, у каналізаційних тунелях, на дахах та у підвалах. Німці застосовували тактику спаленої землі, цілеспрямовано руйнуючи житлові квартали важкою артилерією. Польська столиця перетворилася на арену кривавих вуличних боїв, що нагадували Сталінград, але за майже повної відсутності зовнішньої підтримки. Зі сходу крізь задимлений обрій виднілися спалахи радянської артилерії, і багато жителів Варшави до кінця вірили, що допомога прийде. Але замість переправу військ Червоної армії через Віслу вони отримували лише мовчання та пропагандистські заяви, які називали їх «авантюристами». Тим часом у Лондоні та Вашингтоні проводилися гарячкові дипломатичні консультації. Вінстон Черчіль 4 серпня телеграфував Йосипу Сталіну до Москви, що британці планують перекинути близько 60 тонн техніки та боєприпасів повстанцям. Вони звертаються по російську допомогу, яка здається дуже близькою¹⁰³. Британський прем'єр-міністр апелював не лише до військового обов'язку, а й до цивілізаційного зобов'язання перед народом, який боровся за союзників з перших днів війни. Однак відповідь Сталіна була холодною і демонстративно скептичною. Президент США, Франклін Делано Рузвельт прискіпливо стежив за розвитком подій. Його радники попереджали про ризики тиску на Москву, американська військова машина ще потребувала радянської співпраці на Сході, де планувалося розгортання кампанії проти Японії. Проте Рузвельт не міг ігнорувати становище поляків. Йому видалося очевидним, що союзники можуть діяти самі. Як він сформулював біля своїх найближчих соратників: «Ми не повинні просити радянців ризикувати життям

¹⁰³ Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 168 с.

їх пілотів. Якщо ми можемо допомогти, ми зробимо це самі». У цей момент на обрії постала ідея використання американських аеродромів на території України у Полтаві, Миргороді та Пирятині, які раніше слугували для проведення серії бомбардувань, операцій «Френтік». Стратегічний задум був простим: важкі бомбардувальники Б-17 «Летючі фортеці» мали вилетіти з баз у Великій Британії, доставити вантажі до Варшави, а потім приземлитися на радянських аеродромах. Це була найпотужніша символічна акція підтримки повстанців, операція «Френтік-7»¹⁰⁴. Реалізація задуму операції «Френтік-7» зіткнулася з цілою низкою політичних, оперативних та психологічних перешкод¹⁰⁵. Американські стратеги, зокрема командувач Стратегічними силами США в Європі генерал Дуайт Ейзенхауер та один із найавторитетніших організаторів повітряних рейдів Генерал-лейтенант Карл Спаатс, чітко розуміли, що будь-яка затримка погіршує стан варшавських повстанців. Проте від американської сторони вимагалось не лише продемонструвати свою стратегічну спроможність, а й дипломатичну делікатність у відносинах із Радянським Союзом, який мав надати бази та повітряний простір. У штабі американської авіації точилися гострі дискусії. Командувач 8-ї повітряної армії Генерал-майор Фред Андерсон (що замінив на цій посаді Генерала Дулітла), виступав за негайне проведення операції зі скидання вантажів, підкреслюючи «Наші екіпажі готові, техніка готова, союзники чекають. Історія не вибачити зволікання». Ця теза звучала як моральний поклик і як аргумент стратегічного характеру, успіх операції міг би показати здатність США діяти самостійно та рішуче навіть у складних політичних умовах. Однак погодні умови, логістичні труднощі, а головне відсутність чітких і швидких дозволів з боку Москви, затримали виліт майже на три тижні. Радянська сторона, незважаючи на формальні дипломатичні заяви про підтримку, фактично блокувала операцію, висуваючи додаткові технічні вимоги, зокрема щодо маршруту польоту, висоти та режиму радіозв'язку. Тривалі затримки виглядали як свідомий політичний

¹⁰⁴ «Frantic-7» <https://www.youtube.com/watch?v=FclGySnygdA>

¹⁰⁵ «Today marks the 80th anniversary of the B-17. Beyond the Call News. Beyond the Call Documentary Trailer.» <https://web.archive.org/web/20160827155457/http://www.beyondthecallbook.com/news/documentary-now-online.html>

саботаж. Американський посол у Москві Аверелл Гарріман занотував в одному з рапортів, «Радянське керівництво надає дозвіл, але робить усе, щоб не створити реальних умов для його виконання». Ці слова відображали наростання дипломатичного напруження, яке дедалі важче було сховати. Нарешті, 18 вересня 1944 року, попри всі перешкоди, 110 бомбардувальників Б-17 «Літаюча фортеця» та 73 винищувачі П-51 «Мустанг», 8-ї Повітряної армії ВПС США, вирушили з британських аеродромів у напрямку Варшави¹⁰⁶. Це був один із найбільш складних та ризикованих повітряних рейсів Другої Світової Війни. Літаки пролетіли тисячі кілометрів над територією, досі небезпечною через зенітну артилерію та німецькі винищувачі, і вийшли до польської столиці на мінімально допустимій висоті, щоб забезпечити точність скидання вантажів. Американські екіпажі бачили з повітря палаючі квартали, руїни, дим, що здіймався до неба над старим містом, і хаотичні бої, що точилися буквально на кожній вулиці. Спогади очевидців є яскравими. Один із учасників операції, капітан 95-ї бомбардувальної групи, згадував: «Ми побачили, як під нами палала столиця Європи. Вогонь, руїни, хаос. Ми знали, що наші вантажі можуть означати життя для тих, хто внизу. Це була не просто місія, це був моральний обов'язок»¹⁰⁷. Водночас екіпажі бачили і німецькі позиції, і системи протиповітряної оборони. Німці відкрили вогонь, і кілька літаків було пошкоджено, дві фортеці не повернулися на базу. Вантажі були скинуті, але лише частина досягла повстанців. Близько третини контейнерів упало на територію, контрольовану німцями. Ще частину розбито при приземленні, при використанні парашутів, на відміну від радянських поставок у попередні дні, де вантажі взагалі скидали без парашутів, прирікаючи більшість їх на марність. Цей контраст яскраво показував різницю в підході союзників до підтримки повстанців, але він також набував символічного значення, в той час як США намагалися показати готовність допомагати, Москва лише імітувала допомогу. Після завершення місії літаки прямували на радянські аеродроми Полтава, Миргород та Пирятин були основними пунктами прийому. Саме там

¹⁰⁶ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 166 с. (2015).

¹⁰⁷ Mission Sept 18, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=224

розгорнулися події, які демонстрували не лише військово-організаційні проблеми, а й глибокий рівень недовіри між сторонами. Американські льотчики, виснажені довгим польотом, прагнули відпочинку, проте їх зустріла сувора та холодна атмосфера. Відомий інцидент, що став символом радянського ставлення, майор Кемпбелл, який наближався до свого літака, був зупинений радянським вартовим, який із криком «Стій!» навів зброю. «Це мій літак», - пояснював офіцер, але відповідь була тією ж: «Стій!». Лише втручання старшого радянського офіцера поліпшило ситуацію¹⁰⁸. Американські офіцери також були вражені суворістю режиму контролю. Їм забороняли вільно пересуватися територією, обмежували контакти з місцевими жителями, контролювали кожний крок і навіть кожну розмову. Навіть технічні бригади, які займалися обслуговуванням літаків, перебували під пильним наглядом вартових із військ НКВС. Американські офіцери зауважили, що будь-яка спроба ініціювати неформальний діалог із радянськими військовими зустрічалася зі стриманою реакцією чи холодною ввічливістю, а іноді з відвертим недоброзичливим поглядом. Ці події ще більше загострили дипломатичну ситуацію. Посол Аверал Гарріман та британський дипломат Арчібальд Кларк Керр намагалися переконати радянське керівництво дозволити повторні рейси, але зустрічали лише ухильні відповіді. Заступник наркому закордонних справ СРСР Андрій Вишинський заявив, що Радянський Союз не хоче бути втягнутим у цю операцію.¹⁰⁹ Це формулювання, дипломатично витримане, фактично означало відмову. Непрямо прозвучала теза, що допомога повстанню була небажаною. Постало логічне питання, чому радянське керівництво наполягало на пасивності? Чи справді настання Червоної армії було неможливе з військової точки зору? Чи, можливо, політичний інтерес до встановлення контролю за Польщею переважав стратегічні та моральні міркування? Сучасні історики одностайно трактують радянську позицію як свідоме та цілеспрямоване рішення не допомагати Армії Крайової, аби усунути її як конкурентну політичну силу. Якби повстання перемогло за

¹⁰⁸ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» - 2015 – 181 с.

¹⁰⁹ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту». 2020 – 130 с.

підтримки Заходу, уряд у Лондоні отримав би легітимність і політичний вплив на майбутнє Польщі. Йосип Сталін цього не міг допустити. Тим часом у Варшаві тривали останні відчайдушні бої. Виснажені повстанці втрачали позицію за позицією. Відчай охоплював громадянське населення, яке зазнавало масових розстрілів, бомбардувань та депортацій. Частини АК втратили десятки тисяч бійців, а логістичний колапс зробив опір майже неможливим. Навіть після операції «Френтік-7» американці ще намагалися організувати повторні вильоти¹¹⁰. Проте радянське керівництво почало демонстративно блокувати будь-які ініціативи. Посилалися на погодні умови, небезпечну обстановку, відсутність технічних можливостей сприяння рейду. Але в той же час саме Москва висловила вимогу припинити використання баз у Полтаві, Миргороді та Пирятині. До кінця осені 1944 року програма «Френтік» фактично припинила існування, а американські військові залишили радянські аеродроми. Тим самим Варшавське повстання стало не лише символом національної трагедії, а й критичним моментом у відносинах між союзниками. Саме тут на повну силу виявилось протистояння двох світів, демократичного заходу та авторитарного сходу, що лише формально зберігали зовнішню єдність. Невдача операції «Френтік-7» засвідчила, що політичні інтереси Кремля поважали більше, ніж стратегічні чи моральні аргументи союзників. Події, що розгорнулися навколо операції «Френтік-7»¹¹¹, стали показовим прикладом, глибоких суперечностей у відносинах між країнами Антигітлерівської коаліції. Те, що ззовні здавалося єдністю у боротьбі проти нацистської Німеччини, зсередини виявилось складною системою взаємних підозр, дипломатичних маневрів та стратегічних розбіжностей. Варшавське повстання та спроба його підтримки через аеродроми Полтавщини продемонстрували, що початок кінця союзницької солідарності настав саме тоді, коли, здавалося, перемога над ворогом була вже близькою. Натомість американський президент Франклін Делано Рузвельт побачив у місії «Френтік» важливий дипломатичний жест, здатний продемонструвати, що США не покинуть народи Центрально-Східної

¹¹⁰ «Frantic-7» <https://www.youtube.com/watch?v=FclGySnygdA>

¹¹¹ Frantic-7 (video). <https://www.youtube.com/watch?v=FclGySnygdA>

Європи. Проте він не міг ігнорувати реалію великої політики. У розмові з радниками Рузвельт наголошував: «Ми повинні пам'ятати, що без радянської армії війна на Сході триватиме довше, і ми заплатимо за це життями»¹¹². Ця теза пояснювала його стратегічне терпіння, але водночас стала моральним обтяженням. З історичної перспективи вона сприймається як компроміс, який заклав підґрунтя для подальших криз у відносинах Вашингтона та Москви. Своєю чергою Вінстон Черчіль був набагато рішучішим. У його словах відчувалася особиста симпатія до Польщі та усвідомлення морального обов'язку. Він наполягав на тому, що Варшаву не можна залишити сам на сам, у боротьбі з нацистами. В одній із розмов з міністром закордонних справ Ентоні Іденом британський прем'єр висловився ще жорсткіше: «Якщо ми не допоможемо полякам, історія поставити нам суворий осуд». Однак політична логіка і цього разу прогнала геостратегічну реальність. Позиція Радянського Союзу залишалася непохитною. Йосип Сталін, оцінюючи ситуацію, мислив категоріями майбутнього контролю над державами на території Центрально-Східної Європи. Західні союзники поступово усвідомлювали, що Варшава стала геополітичною прірвою. І хоча офіційно проголошувалося єдність, фактично починалася нова епоха недовіри та геополітичного суперництва, яка згодом отримала назву Холодної війни. Після місії «Френтік-7» відносини між США та СРСР пережили перші глибокі тріщини, які вже не можна було приховати. У Вашингтоні та Лондоні трагічна частка Варшави викликала обурення та розчарування. Деякі американські генерали, зокрема Генерал-майор Джеймс Дулітл, висловлювали невдоволення, зазначаючи, що союзники не повинні дозволяти політиці заважати порятунку цивільного населення. Хоча Дулітл не був основним відповідальним за операції у Східній Європі, його авторитет як командувача 8-ї повітряної армії надавав вагу його словам. Постає питання: чи могли союзники зробити більше для порятунку Варшави? Деякі історики переконані, що Британія та США могли б організувати більше рейсів, використовувати інші маршрути, використовувати італійські бази чи ризикнути

¹¹² Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» - 2015 – 185 с.

та порушити радянську заборону на посадки. Однак інші наголошують, що стратегічні реалії та політичні обмеження не дозволили розгорнути масштабну операцію. Західні союзники прагнули допомоги полякам, проте не мали можливості зробити це без втрат, які могли суттєво вплинути на загальний хід війни. Водночас, варто поставити ще одне питання, чи справді варшавське повстання могло завершитися успіхом, навіть якби союзники зробили більше вильотів? Німецькі сили у Варшаві були численними, добре озброєними та діяли жорстоко, незважаючи на втрати цивільного населення. Під командуванням обергрупенфюрера СС Еріка фон Дем Баха німці застосовували важку артилерію, авіацію, танки, саперні підрозділи, а також підрозділи спеціального призначення, включаючи підрозділи під керівництвом кримінального злочинця Оскара Дірлевангера. Ці формування були відомі своєю особливою жорстокістю та готовністю до масових убивств мирного населення. Польські повстанці не мали танків, майже не мали артилерії та мізерного запасу боєприпасів. Навіть за наявності додаткового постачання, перемога малоімовірною¹¹³. Однак моральний аспект залишається ключовим, повстання мало символічний характер, і його придушення стало болючим ударом не лише для Польщі, а й для європейської демократії загалом. Варшавське повстання розвіяло усі сподівання на співпрацю. Американські пілоти, що повернулися з рейду, операції «Френтік-7», залишили свідчення, повні емоцій. Один із них писав: «Ми зробили все, що могли. Але коли ми дивилися вниз на місто, яке гинуло, ми відчували, що зробили мало». Ці слова стали моральним кредо багатьом ветеранам тієї місії. Вони усвідомлювали, що стали частиною історії, але водночас відчували тягар незавершеної справедливості. Після операції «Френтік-7» напруження у середовищі союзників стало відчутним навіть без спеціального аналізу дипломатичних каналів. У Лондоні та Вашингтоні відкрито постало питання: чи є Радянський Союз надійним стратегічним партнером, чи він лише тимчасовий супутник у війні, чия політична логіка визначається не спільною метою перемоги над

¹¹³ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» - 2015 – 188 с.

нацизмом, а довгостроковою програмою домінування в Східній Європі. Командувач стратегічної авіації Генерал Генрі Арнольд, аналізуючи результати місії, зазначив у своєму штабі: «Ми побачили лінію, що розділяє союзників. Це не фронт проти ворога, це кордон майбутнього світу». У цих словах відчувалося передбачення довготривалого протистояння, яке потім назвуть Холодною війною. Варшавське повстання викликало у нацистів страшну лютість і ненависть, що нагадувала, німцям скорий кінець Третього Рейху, а народи Європи не здадуться навіть без зброї. Важливо зазначити, що польська Армія Людова, створена за підтримки СРСР та підпорядкована прорадянському Польському комітету національного визволення, діяла набагато пасивніше і підпорядковувалася суто розпорядженням радянського командування. Вона не брала активної участі у спробах підтримки повстання, що стало предметом гірких роздумів багатьох офіцерів Армії Крайової. У мемуарах командирів Армії Крайової зазначалося: «Ми чекали не просто війська, ми чекали братів по зброї. Але побачили холодну політику, що стояла вище за спільну боротьбу слов'ян». Після операції «Френтік-7» американська преса, зокрема газети та журнали, публікували матеріали, що ставили питання про мотивацію радянського керівництва¹¹⁴. Набирала сили думка, що союз між демократіями і тоталітарним режимом завжди буде хитким і тимчасовим. Чи могли США та Велика Британія діяти інакше? Це питання історики ставити і досі. Військові можливості союзників у серпні-вересні 1944 року були значними, проте не безмежними. Доставка вантажів у Варшаву з повітря була ризикованою і щодо логістики, і щодо втрат, і щодо політики. Британські екіпажі вже втратили десятки літаків у нічних рейсах з Італії. Американське командування побоювалося невиправданих втрат бомбардувальників В-17 та їх досвідчених екіпажів, які були критично потрібні для майбутніх операцій у Німеччині. Але головним фактором все ж таки була дипломатія. Без дозволу СРСР жодна тривала, системна місія не могла бути здійснена. І Сталін добре це знав. Що ж до СРСР, то з його боку рішення було жорстким і логічним в межах його

¹¹⁴ «Frantic-7» <https://www.youtube.com/watch?v=FcIgySnygdA>

стратегічної парадигми. Кремль бачив Польщу не як партнера, а як майбутню сферу впливу. Допомога Армії Крайової означала б посилення сил, що виступають за незалежність Польщі та проти комуністичної влади. Тому радянська машина діяла так, як зазвичай діяла щодо політичних опонентів, чекала, доки ворог зробить все власноруч. У цьому сенсі операція «Френтік-7» стала не просто військовим епізодом. Вона стала символом невідворотного зіткнення двох концепцій післявоєнного світу, концепції вільних націй та концепції контрольованих зон впливу¹¹⁵. Вона також показала, що моральність у війні може бути принесена в жертву політичному розрахунку, і що союзники можуть посміхатися одне одному на конференціях, але водночас вибудовувати стратегії проти майбутніх партнерів. Польські повстання капітулювало 2 жовтня 1944 року після 63 днів боротьби, перетворивши столицю Польщі на руїну та кладовище. Генерал Тадеуш Бур-Коморовський, командир Армії Крайової, підписавши капітуляцію, отримавши формальні гарантії військовополонених для бійців, хоча ці умови не були дотримані в повному обсязі. У Лондоні Вінстон Черчіль переживав цю подію як моральну поразку західних союзників. Президент Франклін Рузвельт також розумів стратегічну небезпеку конфронтації з Москвою. Для нього поразка варшавського повстання не було лише військовою і політичною трагедією, це був холодний сигнал про те, що майбутній світовий порядок вимагатиме нової моделі рівноваги сил. Попри власні симпатії до польського народу, Рузвельт робив ставку на співпрацю із СРСР для завершення війни та подолання Японської імперії. У внутрішніх записках президент зазначав, що будь-яке різке протистояння може відкинути світ до стану багатополлярної конфронтації¹¹⁶. Практичність і гуманізм зіштовхнулися в ньому, і практичність - перемогла. Саме після Варшави американське командування переглянуло значну частину стратегічних директив. Основні перспективи проведення подальших бомбардувальних рейдів операції «Френтік» були згорнуті, а Полтава, Миргород та Пирятин поступово втратили значення як вузлові бази. Військові фахівці, Генерал

¹¹⁵ «Авіація та Час» 1997 № 03 (34-39с.) <https://coollib.in/b/93936/read?p=34&cnt=9000>

¹¹⁶ Mission Sept 19, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=225

Дулітл, Генерал Спаатс та Генерал Андерсон у своїх внутрішніх меморандумах прямо писали, що продовження програми з базуванням у СРСР неможливе через політичну не прогнозованість і закритість радянських структур. Логістичні труднощі та сплановані затримки з боку радянської адміністрації лише підтвердили ці твердження, співпраця у форматі рівно-партнерства не могла бути тривалою. У британському військовому командуванні також розпочався процес переоцінки відносин із радянською стороною. Маршал авіації Джон Слессор, оцінюючи ситуацію, писав: «У Варшаві ми втратили не лише союзників, ми втратили моральний авторитет». Він був одним із тих, хто підтримував рішення направляти польських льотчиків на надзвичайно ризиковані польоти з баз в Італії, розуміючи, що інакше їхня країна буде приречена. Проте військова допомога без дипломатичної підтримки не могла змінити хід подій. З іншого боку, в СРСР інтерпретація подій була діаметрально протилежною. Радянська преса та офіційні промовці наголошували на «провокаційній політиці польського політичного керівництва у Лондоні» та «непідготовленості та безвідповідальності повстання». Радянські командувачі, такі як Маршал Георгій Жуков і вже згадуваний Маршал Костянтин Рокоссовський, у післявоєнних коментарях стверджували, що настання на Варшаву в той момент був би «військовою авантюрою», хоча логістичні та військові карти того часу свідчать, радянські війська переважали німецькі в людських ресурсах, артилерії, танках, авіації, що могла закрити небо Варшави, для «Люфтваффе». Питання, яке сьогодні постає перед істориками та військовими аналітиками, звучатиме так, чи могла операція «Френтік-7» змінити хід повстання, якби була реалізована раніше, польоти були частіші та інтенсивніші і за повної підтримки СРСР? З погляду довготривалої оборони повстанцями Варшави – так! Їжа, медикаменти, набої, могли допомогти самим активним частинам Армії Крайової. З погляду морального духу безумовно. Але чи могла вона змінити військово-стратегічний фінал? Червона армія, напевно би змогла швидко форсувати Віслу та визволити Варшаву так швидко. Навіть у найоптимістичнішому сценарії польські повстанці не отримали б того

головного, гарантії політичної незалежності після війни. Радянський Союз у жодному разі не погодився б допустити створення незалежного національного уряду у Варшаві на основі Армії Крайової. Внаслідок події літа–осені 1944 року стали точкою кристалізації нової політичної епохи. Західні лідери зрозуміли: війна з Німеччиною це лише перший акт великої світової драми. Інший акт боротьба за майбутню форму Європи вже розпочався. І на його першій сторінці чорним чорнилом стояло слово «Варшава». Поразка повстання стала не лише трагедією польського народу, а й символом надламаної віри у союзницьку солідарність. Вона показала, що великі держави можуть дозволити тисячам людей загинути, віддаючи пріоритет стратегічному балансу. Варшава стала містом, де мораль поступилася дипломатії. Сама операція «Френтік-7» увійшла в історію як одночасно героїчний та трагічний епізод. 23 бомбардувальники Б-17, 7 винищувачів Р-51 було втрачено, втрати екіпажів, героїзму американських та польських льотчиків, які готові були жертвувати життям, усе це становило реальний факт героїзму та солідарності¹¹⁷. Дипломатичні суперечки, що точилися в міністерських кабінетах влади у Лондоні, Вашингтоні та Москві, стали доказом того, що концепція єдиної «Антигітлерівської коаліції» була лише умовною формулою. Її сенс існував доти, доки існував спільний ворог, і зникав разом із наближенням перемоги. Після поразки варшавського повстання, остаточно утвердилося розуміння, що майбутнє американського континенту в Полтаві, Миргороді, Пирятині буде визначатися не лише перемогою у війні, а й боротьбою за політичний контроль над визволеними територіями. У щоденнику одного з американських офіцерів, що брав участь у операції «Френтік-7», було записано просте речення: «Ми зробили все, що могли, але наші друзі залишилися самі»¹¹⁸. У цьому реченні, не лише особиста трагедія, а трагедія великої коаліції, яка змогла перемогти у війні, але не змогла захистити ідею свободи для всіх. Варшава навчила світ простої істині, свобода потребує не лише відваги, а й союзників, які готові захищати її не на словах, а в реальних

¹¹⁷ Robert M. Trimble, 89. <https://www.snyderfuneralhome.com/obituary/robert-m-trimble/>

¹¹⁸ THE RUSSIANS ARE COMING!

<https://web.archive.org/web/20110727105316/http://www.390th.org/bulletin/winter2003-2004/russiansarecoming.htm>

діях. І коли союзники вагаються - вмирають міста.

Аналіз подій, пов'язаних із Варшавським повстанням 1944 року та повітряною операцією «Френтик-7», дає підстави стверджувати, що вони стали одним із ключових випадків в історії Другої Світової Війни, де зішлись стратегічні інтереси, політичні амбіції та гуманітарні імперативи трьох головних держав Антигітлерівської коаліції Великобританії, США, СРСР. Трагічний кінець варшавського повстання це не лише військова поразка повстанців і знищення польської столиці, а й кричущий прояв суперечностей між союзниками, що приховувало глибоке, ідейне та геополітичне протистояння, яке невдовзі оформиться у систему поділу сфер впливу у світі. Події засвідчили, що Антигітлерівська коаліція не була монолітною та єдиною в розумінні післявоєнного порядку Європи. Для польського руху проти Варшавське повстання було спробою відновити державність і політичний суб'єктний статус Польщі, продемонструвати світові право на свободу та визначення власної політичної долі. Однак рішення керівництва СРСР насамперед стратегічне небажання підтримувати сили, пов'язані з урядом у Лондоні зумовило ізоляцію повстанців та створило умови для придушення повстання німецькими військами. Радянська тактика пасивного спостереження, зумисні дипломатичні затримки та блокування системної допомоги засвідчили прагнення Москви усунути потенційного політичного опонента й забезпечити радянську модель контролю у повоєнній Східній Європі. Операція «Френтик-7» стала водночас актом героїзму американських екіпажів та символом дипломатична безвихідь західних союзників перед обличчям жорсткої радянської позиції. Її обмежений успіх був зумовлений політичними чинниками, а не військовими чи технічними труднощами¹¹⁹. Вона розкрила межі співпраці англо-американських союзників з СРСР та продемонструвала, що моральний і гуманітарний питання може бути принесений у жертву стратегічному прагматизму. Реакція американського і британського військово-політичного керівництва, внутрішні дебати у Вашингтоні та Лондоні, а також

¹¹⁹ Mission Sept 18, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=224

публічні дискусії у пресі підтвердили, що саме восени 1944 року у свідомості західних лідерів залишилося сформоване розуміння, що союзницькі відносини із Радянським Союзом мають тимчасовий характер, а перспективи післявоєнної співпраці є конфліктними. Падіння Варшави та згорнення подальшої співпраці американців із радянською стороною у проведенні операції «Френтік» ознаменували кінець ілюзій щодо можливості рівноправних відносин між союзниками та передбачало поділ Європи на сфери впливу. Події підтвердили закономірність, що перемога у війні не гарантує перемоги цінностей. Там, де розпочалася боротьба за формування повоєнної геополітичної моделі, гуманітарні аргументи поступились реальній політиці. Польща, яка стала першим фронтом Другої Світової Війни, водночас стала першим драматичним прологом майбутньої «Холодної війни». Таким чином, Варшавське повстання та операція «Френтик-7» виступають показовим прикладом, що відображає глибинну дилему світової політики, може війна зі спільним ворогом і може об'єднати держави, що мають протилежні цінності? Відповідь, дана 1944 роком, звучатиме парадоксально і трагічно, військова солідарність може співіснувати з політичним суперництвом, але не здатна його подолати. Варшава заплатила ціну за це усвідомлення людськими життями, зруйнованим містом та зрадженими сподіваннями¹²⁰.

4.3. Завершення активної фази операції «Френтік». Зимовий період та ліквідація Полтавського аеродрому. (жовтень 1944-червень 1945 року)

Осінь 1944 року стала завершальним етапом для авіації союзників у складній та водночас унікальній історії радянсько-американського військового співробітництва. Після успішних, але виснажливих човникових операцій у рамках операції «Френтік» американські Військово-Повітряні Сили зіткнулися з необхідністю переглянути своє стратегічне положення у Східній Європі. Три основні бази - Полтава, Миргород та Пирятин, ключові опорні пункти, що

¹²⁰ 1944: U.S. B-17 bombers for Soviet Ukraine! Read video description. Like! Subscribe! Comment!
<https://www.youtube.com/watch?v=89ALGLS6TuU>

стали з весни 1944 року для нанесення ударів по стратегічних цілях у глибині Третього рейху, втратили своє значення восени того ж 1944 року. Після серії місій, виконаних влітку 1944 року, ситуація на фронтах докорінно змінилася. Німецькі позиції відкотилися далеко на захід, а необхідність використовувати радянські аеродроми для заправки та ремонту бомбардувальників зменшилася. Водночас відносини між Вашингтоном і Москвою почали поступово охолоджуватися. З політичної точки зору, присутність американських військовослужбовців у самому серці Радянського Союзу, Полтавській області перестала бути бажаною для радянської сторони¹²¹.

У вересні 1944 року Радянський народний комісар закордонних справ В'ячеслав Молотов передав офіційне повідомлення через посла США Аверелла Гаррімана про необхідність скорочення діяльності американських авіаційних підрозділів на території СРСР. Ця дипломатична нота стала фактичним вироком для операції «Френтік». Бригадний-генерал Роберт Волш, командувач Східного командування ВПС США, отримав вказівки з Вашингтона підготувати детальний план евакуації. Його штаб, розташований у Полтаві, кілька днів створював графік вивезення особового складу, техніки, озброєння та матеріальних запасів. Було прийнято рішення залишити в робочому стані лише Полтавську базу, яка мала стати єдиним центром американської присутності в СРСР до остаточного завершення війни. Підготовчі роботи розпочалися у Миргороді та Пирятині. Техніки демонтували системи радіозв'язку, розбирали конструкції ангарів, частково передавали паливо-мастильні матеріали підрозділам Червоної армії, щоб уникнути безконтрольного використання палива, всі операції по передачі проводилися під пильним контролем американських та радянських офіцерів. Частина обладнання, відповідно до угод ленд-лізу, було передано радянським військовим. Сержант Палмер Майра, радист 8-ї авіаційної групи, залишив у своєму щоденнику такі рядки: «Ми розбирали будівлі радіостанції, які збудували власними руками. Все це виглядало як кінець великої дружби, про яку ми говорили вчора на спільних

¹²¹Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» - 2015 – 208 с.

вечерях. Коли останній товарний поїзд вирушив з Миргорода, люди стояли вздовж колій, але мовчали. Їм заборонили прощатися». Перші ешелони з особовим складом вирушили до Ірану на початку жовтня 1944 року. Близько 400 американських солдатів і офіцерів вирушили через Ростов-на-Дону, Баку та Персію до Тегерана, а звідти через Середземне море до Великої Британії. Наступні два ешелони, із технікою та обладнанням вирушили 11 та 15 жовтня. У результаті понад 8 тисяч американських солдатів протягом трьох тижнів покинули територію СРСР. Тим часом Генерал Генрі Арнольд, командувач Повітряними Силами армії США, віддав наказ про перекидання решти обладнання на британські склади або американському командуванню в районі Перської затоки. Це рішення остаточно згорнуло діяльність баз у Миргороді та Пирятині, які простояли порожніми ще кілька місяців, поки радянські частини не взяли їх під контроль¹²².

4.4 Полтава як останній авіаційний форпост союзників

Полтава залишалася єдиною точкою зв'язку між двома союзними арміями. Сюди були перевезені всі залишки американського особового складу, деяке спорядження та документи. 15 жовтня 1944 року в Полтаві було створено «зимовий контингент», який офіційно підпорядковувався командуванню Східного командування ВПС США в Італії, але діяв у тісній координації з радянською 4-ю Повітряною армією¹²³. Командиром бази замість Генерал-лейтенанта Волша, що відбув до Британії, був призначений полковник Томас Гемптон, досвідчений авіатор, який раніше служив у штабі ВПС США. Йому підпорядковувалося близько 250–300 осіб адміністративний штаб, інженерно-ремонтна група, служба зв'язку (під командуванням капітана Гаррі Клінтона), медичний підрозділ на чолі з капітаном Ерлом Кепке, фінансово-економічний відділ, невелика капеланська служба. Паралельно радянська сторона призначила нового представника, замість Генерал-майора Олександра

¹²² Operation Frantic HD. <https://www.youtube.com/watch?v=vVD7D7ID2pg>

¹²³ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 136 с. (2020).

Пермінова на посту командира 169 авіаційної бази особливого призначення, було призначено Генерал-лейтенанта Сергія Ковальова, який мав контролювати дії американців. З самого початку між полковником Гемптоном і Генерал-лейтенантом Ковальовим відчувалася певна напруга у взаємовідносинах. Американці суворо дотримувалися формальних правил, тоді як радянська сторона прагнула повного контролю над діяльністю союзників. Військові інженери реорганізували інфраструктуру, деякі ангари були пристосовані під склади палива, інші під майстерні. Особливу увагу було приділено евакуації пошкоджених літаків. Були вивезені залишки Б-17 «Літаюча фортеця», Б-24 «Ліберејтор» та кількох розвідувальних літаків, що зробили вимушені посадки через технічні або бойові ушкодження на території, що контролювалася Червоною армією, або самі долетіли до Полтави. У Полтаві збирали літаки П-38 «Лайтнінг», які потім або ремонтували, або розбирали на запчастини. В одному ж рапорті, голови військової місії США в Москві, Генерал-лейтенанта Джона Діна, було зазначено, що американської військової місії в Москві, наказувалося: зробити все можливе, щоб авіаційна база в Полтаві стала не просто місцем перебування американського контингенту, а показовим прикладом витримки та відданості справі своїм союзникам» На силу стійкості та терпіння американські військові своє завдання виконали не завдяки наказам, а завдяки почуттю честі. Наближалася зима, на аеродромі повним ходом йшла підготовка приміщень до морозів. Після відходу більшої частини контингенту в жовтні 1944 року Полтавська авіабаза перетворилася на тихий, напівпорожній гарнізон. На місці, де кілька місяців тому гуркотіли двигуни «Літаючих фортець» і гуділи трактори, вантажівки, майстерні, тепер панували спокій, холод і відчуття невизначеності. Для американців, що залишилися, це був час не військової слави, а моральної витривалості, час коли потрібно було підтримувати форму, не маючи мети. Полковник Томас Гемптон, командир зимового контингенту, з перших днів чітко дав зрозуміти, що дисципліна має бути бездоганною¹²⁴. Він добре усвідомлював, що якщо не підтримувати внутрішній порядок, нудьга,

¹²⁴ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 193-198 с. (2015).

холод і самотність швидко зруйнують моральний дух. Він щодня ходив по базі, перевіряючи казарми, склади, медичні пункти та ремонтні майстерні. Його спокійна, але сувора манера заслужила йому повагу навіть серед радянських офіцерів, які з підозрою ставилися до американської присутності. Майже всі американські солдати жили у великих дерев'яних казармах, швидко побудованих із будівельного матеріалу, що був швидко привезений із Британії. Взимку їх опалювали вугільними печами, які доводилося економити. У звітах за грудень 1944 року згадується, що «температура в приміщеннях часто не перевищувала 10 градусів Цельсія». Медики під командуванням капітана Ерла Кепке фіксували випадки обмороження та застуди. Особливо страждали ті, хто працював на вулиці - техніки, механіки водії, вартові. Незважаючи ні на що, база була підготовлена до зими. Американці разом із радянськими інженерами побудували утеплені склади, протягнули дроти, зміцнили дахи ремонтних ангарів. Вони встановили освітлення в головних коридорах, відремонтували радіостанцію і навіть облаштували невелику каплицю, де військовий капелан лейтенант Девід Росс проводив служби. У цей час контакти між американськими військовослужбовцями та місцевими жителями майже припинилися. Радянська влада видала наказ обмежити будь-яке спілкування. У місті з'явилися патрулі НКВС, які перевіряли документи кожного, хто наближався до району бази. Як згадував у своїх нотатках сержант Палмер Майра, «Полтава стала містом-привидом. Люди переходили на інший бік вулиці, коли бачили американську форму». «Ми не відчували ворожості, радше страху та мовчазної тривоги»¹²⁵. Водночас життя на самій базі тривало як завжди. Військовослужбовці займалися спортом, організовували перегляд кінохроніки, а коли дозволяла погода, грали у бейсбол. У вільний час вони займалися прибиранням, підшивали власні речі, обмінювалися книгами та листами з дому, які приходили із запізненням на кілька місяців. Полковник Гемптон намагався підтримувати моральну рівновагу своїх підлеглих. Щосуботи він скликав короткі наради, на яких розмовляв з людьми просто, без

¹²⁵ The Poltava Debacle. <https://www.airandspaceforces.com/article/0311poltava/>

пафосу. В одному з таких звернень він сказав: «Ми останній форпост Америки на радянській землі. І хоча наші літаки більше не прилітають на аеродром, ми повинні залишатися обличчям нашої країни». Ці слова стали своєрідним неофіційним гаслом гарнізону. Самі американці жартома називали себе «Забутими покидьками України», іронізуючи над власним становищем. Однак у цих жартівливих словах була гірка правда, вони справді почувалися забутими.

7 листопада 1944 року радянська влада урочисто відзначила чергову річницю Великої Жовтневої Соціалістичної Революції. Командування бази отримало офіційне запрошення взяти участь у параді, який відбувся в центрі Полтави. Полковник Гемптон вирішив направити невелику делегацію з восьми офіцерів та шести сержантів. Вони прибули у парадній формі, з орденами та нагородами, що викликало значний інтерес у місцевих жителів. Після параду обидві сторони організували спільний прийом у будинку офіцерів. На заході виступили Генерал-лейтенант Сергій Ковальов та полковник Томас Гемптон. Останній у своїй короткій промові зазначив: «Ми боремося під різними прапорами, але з однією метою, знищити нацизм і відновити справедливість у світі»¹²⁶. Свято завершилося без пригод, але наступного дня радянські офіцери отримали наказ обмежити такі контакти. Дружній жест не став початком нової співпраці, а лише підкреслив відчуженість, яка поступово зростала. З наближенням грудня, коли температура опустилася нижче мінус двадцяти, життя на базі сповільнилося. Більшу частину авіаційної техніки, що не підлягала відновленню, було списано на металобрухт та запасні частини, що можна було ще використовувати, польоти призупинено. Солдати проводили час переважно в казармах або в клубі, який американці переобладнали з колишнього ангара. Там було кілька дерев'яних столів, радіо і навіть невелика бібліотека магазин, де зберігалися журнали «Життя» та «Час». У переддень Різдва, 24 грудня 1944 року, капелан Девід Росс провів коротку службу. Казарми були прикрашені саморобними гірляндами, а на стіл поставили невелику ялинку, вирізьблену з ялини, знайденої біля лісу за містом. Під час

¹²⁶ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 147-150 с. (2020).

служби музикант з технічного відділу, сержант Вільям Браун, грав на губній гармошці та виконав «Тиху ніч». Багато хто не міг стримати своїх розчулених емоцій, для більшості це було перше Різдво далеко від дому, без батьківщини, без звісток з фронту. Радянська сторона офіційно не брала участі у святкуванні, але кілька офіцерів прийшли привітати американців. Вони принесли домашній торт і пляшку горілки, а натомість отримали американський шоколад і каву. Ця невелика зустріч була одним з небагатьох щирих моментів холодної полтавської зими. Всі разом зустріли Новий 1945 рік. У їдальні встановили ялинку, прикрашену латунними патронами та гільзами замість іграшок. Кухарі приготували святкову вечерю з консервованої індики, овочів та печива з пайків. Невеликий оркестр, що складався з військових музикантів, виступав на імпровізованій сцені. Вони виконали кілька популярних американських мелодій і навіть українську пісню «Яка місячна ніч», яку вивчили спеціально для того вечора. Капітан медичної служби ВПС США Кепке загадував, що на кілька годин ми забули, що знаходимося в далекій країні. Навіть росіяни посміхалися¹²⁷. У ці моменти нам здавалося, що війна справді може закінчитися». Початок 1945 року був своєрідним періодом «висіння між минулим і майбутнім» для американського гарнізону в Полтаві¹²⁸. Війна тривала, але її кінець був уже видний неозброєним оком. Радянські війська впевнено просувалися на захід, звільняючи Польщу та вступаючи до Німеччини. На заході союзники переправилися через Рейн. Для американців у Полтаві це означало одне, їхня місія фактично виконана. Польоти з радянських аеродромів більше не проводилися, а колишня бойова база була перетворена на пункт спостереження та зв'язку. Однак, навіть у цьому застої життя продовжувало свій плин, набуваючи людських обрисів, де кохання, дружба, ревності та самотність перепліталися так само міцно, як металеві балки на злітно-посадковій смузі. Одним із найяскравіших епізодів цього періоду стало весілля сержанта Філіпа Міщенка, авіаційного стрільця з 15-ї авіаційної групи, та радянської сержантом зв'язку Наталки Черняк. Міщенко народився в США в

¹²⁷ Operation Frantic HD. <https://www.youtube.com/watch?v=vVD7D7ID2pg>

¹²⁸ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 160-165 с. (2020).

родині українських емігрантів з Чернігівської області. Його направили до Полтави в червні 1944 року, де він служив у складі ремонтного підрозділу. Наталія працювала перекладачкою в штабі Генерал-лейтенанта Ковальова. Їхні шляхи перетнулися в листопаді, коли Філіп допомагав радянським зв'язківцям ремонтувати пошкоджену телефонну лінію. Міщенко розмовляв з Черняк ламаною українською мовою, і це одразу привернуло увагу дівчини. Їхнє знайомство швидко переросло в щире почуття, яке приховувалося від командування. Однак навіть у суворих умовах Полтави, під постійним контролем НКВС та СМЕРШ, кохання знайшло шлях. У лютому 1945 року Філіп подав рапорт про шлюб. Американська адміністрація бази, хоча й була здивована, але не заперечувала, полковник Гемптон вважав, що «серця солдатів не підвладні наказам». Радянська сторона холодно сприйняла новину. Генерал-лейтенант Ковальов зажадав сержанта Наталії Черняк письмових пояснень, а американцям нагадали про «політичну відповідальність за контакти з радянським персоналом». Однак 2 березня 1945 року, після тривалих формальностей, невелика церемонія все ж відбулася¹²⁹. Весілля відбулося в приміщенні колишньої казарми. Капелан Девід Росс провів коротку службу англійською мовою, а радянський політрук лише формально засвідчив факт шлюбу. На столі були консерви, кілька пляшок вина, принесені радянськими техніками, та букет зимових гілок, прикрашених стрічками. Оркестр, що складався з двох американців та одного радянського акордеоніста, грав «Катюшу». Із спогадів медсестри Елізабет Харпер, яка була свідком церемонії, зберіг слова: «Вони стояли поруч, тримаючись за руки, і здавалося, що навіть сніг надворі став м'якшим. У цій холодній країні на мить стало тепло». Невдовзі після цього подружжя розлучили обставини. Радянська влада не дозволила Наталії виїхати з СРСР, і Філіпа перевели до Італії у травні 1945 року. Вважається, що вони більше ніколи не зустрічалися. Весілля американського офіцера Роберта Макдоннелла та медсестри Елізабет Грейс Харпер. Друге весілля, яке відбулося на базі майже одночасно, було подією не

¹²⁹ Kaluta article photo. <http://www.kaluta.com/pages/misc/momarticle.jpg>

лише особистою, а й символічною. Лейтенант Роберт Калута¹³⁰, штурман 97-ї бомбардувальної групи, та Елізабет Грейс Харпер, медсестра з Массачусетсу, познайомилися восени 1944 року. Їхнє кохання виросло зі спільної роботи та взаємної поваги. Роберт часто допомагав у шпиталі, приносячи пораненим книги та музику. Коли стало зрозуміло, що база незабаром буде ліквідована, він вирішив зробити пропозицію. Полковник Гемптон, дізнавшись про це, лише посміхнувся. «Якщо доля залишила нас у цій холодній Полтаві, нехай хоча б одне серце зігріється». Весілля відбулося 15 березня 1945 року. Казарми були прикрашені прапорами США, а для церемонії була зроблена брезентова арка. Капелан Девід Росс провів службу, після якої оркестр зіграв «Місячну серенаду». Було близько п'ятдесяти гостей, американські офіцери, кілька радянських перекладачів та медичний персонал. Святкування тривало до ночі, у меню були тушкована індичка, консерви, овочі, кава та шоколад з пайків. Капітан американської медичної служби Кепке писав у своєму рапорті: «Весілля було подією, яка пов'язала нас у дружній атмосфері. Люди сміялися, танцювали, згадували мирний час. На мить Полтава перестала бути базою, вона стала маленькою Америкою». Після війни подружжя повернулося до Сполучених Штатів і залишило спогади про це весілля, які пізніше були опубліковані у військовому журналі «Air-Force Review» під назвою «Кохання серед злітно-посадкових смуг»¹³¹.

У січні 1945 року, коли готувалася зустріч лідерів «Великої трійки» в Ялті, Полтавська база несподівано знову опинилася в центрі дипломатичних процесів. Через аеродром проходили транзитні маршрути доставки обладнання, засобів зв'язку та дипломатичної пошти. На початку лютого тут приземлилися транспортні літаки «Дуглас» С-47 та «Дуглас» А-20, що перевозили обладнання для шифрованого зв'язку делегації США. Американські техніки разом із радянськими спеціалістами забезпечували технічне обслуговування цих рейсів. Генерал-лейтенант Джон Дін, голова військової місії США в Москві, пізніше

¹³⁰ Lt. Kaluta USAAF photo. <http://www.kaluta.com/pages/misc/DadAsLtUSAAF.jpg>

¹³¹ «Operation Frantic Family Film» <https://www.youtube.com/watch?v=J0szdFK2pmA>

згадував: «Полтава була на той час єдиним американським майданчиком, якому ми могли довірити технічну роботу. Без цієї бази деякі операції в Ялті були б неможливими». Після завершення конференції, 15 лютого 1945 року, на базі знову запанував звичний спокій. Однак, вона кілька днів жила в напрузі? радянська влада посилила контроль, підозрюючи, що через Полтаву можуть передаватись документи з обмеженим доступом. В результаті СМЕРШ провів перевірку складів та службових приміщень, що викликало занепокоєння у полковника Гемптона, який назвав це «порушенням суверенітету союзника».

З настанням весни життя на базі дедалі більше втрачало свій сенс. Американці почали страждати від апатії, бездіяльності та ізоляції. Моральний стан погіршувався. Солдати, відірвані від фронту, втрачали відчуття приналежності до війни. Серед рядового складу траплялися випадки зловживання алкоголем, дрібних порушень дисципліни та контрабанди. У квітні 1945 року контррозвідка СМЕРШ повідомила до Москви, що «окремі американські військовослужбовці займаються обміном військових припасів на предмети домашнього вжитку та алкоголь». Найбільшою популярністю користувалися американські сигарети, мило, шоколад та бензин. Хоча масштаби цього «чорного ринку» були незначними, радянська влада інтерпретувала його як загрозу дисципліні. Полковник Гемптон особисто провів розслідування, покаравши трьох сержантів позбавленням відпустки та переведенням до господарського взводу. Лікарі також помітили посилення нервових розладів. У своєму щомісячному звіті за квітень 1945 року капітан медичної служби Ерл Кепке зазначив: «Проблеми психічного виснаження стали головною хворобою нашої бази. Люди втратили своє призначення, вони хочуть додому. Ми лікуємо не тіла, а душі»¹³². Ситуацію ускладнював суворий нагляд радянської сторони. Кожен вихід з бази фіксувався, листи перевірялися, а в телефонних розмовах навіть між американцями відчувалося, що хтось підслуховує. Атмосфера недовіри зростала.

¹³² Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 271 с.

4.5. Остаточне виведення американського персоналу із Полтави у травні – червні 1945 року.

Вранці 13 квітня 1945 року, надійшла сумна звістка - помер 32 Президент Сполучених Штатів Франклін Делано Рузвельт, на авіабаза почалася жалоба. Наприкінці квітні 1945 року звістка про падіння Берліна та самогубство Адольфа Гітлера досягла Полтави із затримкою в кілька днів, але навіть ця новина викликала гучні емоцій та піднесення. Це давало і нову надію, очікування наказу, який мав покласти край їхньому тривалому перебуванню на українській землі. Здавалося, що час на базі сповільнився. Зі сходом сонця американці вийшли на чергування, ремонтували техніку, наводили лад на складах, писали звіти, хоча й добре знали, що їхня робота вже не має жодного практичного сенсу. До весни база нагадувала ще працюючий механізм, але без живої мети. Але швидке наближення перемоги над нацистською Німеччиною підбадьорювало американців. В ранці 8 травня 1945 року, на американський пункт зв'язку прийшла шифрограма командуючого стратегічною авіацією ВПС США у Європі – «Перемога!» Радісну звістку негайно оголосили американському особовому складу 169 авіаційної бази, американські військовослужбовці не стримували бурхливих-радісних емоцій, радянські колеги вітали своїх союзників, але віднеслися до американського повідомлення про капітуляцію нацистів стримано, лише після опівночі 9 травня 1945 року, по радіо виступив диктор радянського-інформбюро Юрій Левітан, оголосивши про «Беззастережну капітуляцію нацистської Німеччини». Місцеві жителі Полтави зустріли звістку без із порівняно стриманою радістю, із тихим полегшенням. Американці зрозуміли, що їхня місія завершена. На початку травня офіційний документ зі штабу Східного командування ВПС США, підписаний Бригадним генералом Робертом Волшем, прибув на ім'я полковника Томаса Гемптона. У ньому повідомлялося, що «у зв'язку із закінченням бойових дій у Європі та переглядом стратегічної потреби у спільних базах, американська місія в Полтаві підлягає згортанню до кінця червня 1945 року»¹³³. Водночас

¹³³ Конверсіно М. Дж. «Спільна віна. Провал операції Френтік» 241-242 с. (2015).

радянський уряд через військову місію в Москві оголосив, що вся територія аеродрому переходить під юрисдикцію 4-ї Повітряної армії ВПС Червоної армії. Формально процес називався «передачі союзного об'єкта», але всі розуміли, що це означає повну ліквідацію американської присутності. Це рішення не стало несподіванкою для полковника Томаса Гемптона. Він давно розумів, що радянсько-американська дружба, що почалася в 1944 році, зійшла нанівець. Однак він сприйняв наказ як особистий обов'язок виконати все з честю, «як і личить солдатам великої армії».

З середини травня американський персонал розпочав масштабні роботи з демонтажу техніки. У цей період база знову ожила, тепер у ритмі прощальної лихоманки. На аеродромі знову працювали трактори, вантажівки, джипи. На складах гуділи компресори, вантажники пакували ящики з обладнанням, документацією та запасними частинами своїми підрозділами. Згідно з офіційними повідомленнями, у травні-червні 1945 року з Полтави було вивезено понад 120 тонн вантажів - авіаційне обладнання, інструменти, медичні прилади, засоби зв'язку та архіви штабу. Частину обладнання було передано радянським військовим, переважно транспортні засоби, ремонтні машини та старі авіаційні двигуни. Капітан Кепке, який керував медичною частиною, організував передачу майна лікарні операційного столу, нош та ліків, до радянського шпиталю, розташованого в самому місті. У своєму прощальному рапорті він написав: «Ми залишаємо Полтаву з відчуттям, що зробили все, що могли. Ця земля прийняла нас у найважчий час, і ми віддаємо їй належне»¹³⁴.

Незважаючи на мирний відхід, атмосфера недовіри не зникла. Підрозділи СМЕРШ продовжували оглядати склади, колони вантажівок та навіть особистий багаж американців. Кілька ящиків зі спорядженням тимчасово вилучили для огляду, і лише після втручання Генерал-лейтенанта Ковальова їх повернули. У травні було зафіксовано кілька конфліктів між радянською та американською гвардією. Найсерйозніший стався 22 травня, коли сержант

¹³⁴ «Авіація та Час» 1997 № 03 (34-39с.) <https://coollib.in/b/93936/readp?p=34&cnt=9000>

Джеймс Нолан спробував сфотографувати радянську колону, що проходила повз аеродром. Його затримали, допитали, але після втручання полковника Гемптона відпустили.

6 червня 1945 року відбувся офіційний день прощання. На плацу востаннє шикувалися американські механіка, зв'язківці, льотчики, обслуговуючий персонал полтавської авіаційної бази особового призначення. Під розмитим ранковим небом вишикувалися ряди американських солдатів та офіцерів, а поруч представники ВПС Червоної армії, льотчики, метеорологи, зв'язківці, вартові. На щоглі повільно підняли два прапори, радянський та американський. Полковник Томас Гемптон виголосив промову, яку пізніше цитували у військових виданнях: «Ми стоїмо сьогодні на тій землі, де народилася унікальна співпраця між двома великими народами. Ми відлітаємо, але залишаємо тут частину нашої історії та нашого серця. Нехай цей аеродром нагадує нам, що навіть на війні братерство можливе». Генерал-лейтенант Сергій Ковальов відповів йому: «Наш союз був важкий, але чесним. Ми цінуємо працю наших американських товаришів, які допомогли перемогти ворога. Бажаємо вам безпечної дороги додому». Після цього оркестр виконав гімни обох країн, і останній транспортний літак Б-17 модифікації «G», переобладнаний у вантажний літак, злетів по злітно-посадковій смугі. На борту були штабні офіцери, капітан Кепке, кілька техніків та документи місії. Коли літак відірвався від землі, американці, які залишилися на злітно-посадковій смугі, стояли мовчки, поки біло-сріблястий фюзеляж Б-17 поступово зник з поля зору, розчинившись в небі над Полтавою. Так закінчилася американська присутність у Радянському Союзі.

10 червня 1945 року базу було офіційно передано радянському командуванню. У підписаному акті, що зберігається в архіві, зазначалося: «Полтавський аеродром, включаючи технічну інфраструктуру, житлові будівлі, засоби зв'язку та складське майно, передається від Командування Dsqcmrjdj-Повітряних Сил армії США командуванню 4-ї Повітряної армії Червоної Армії у стані, придатному для подальшої експлуатації». Протягом кількох тижнів

радянські війська замінили всі вивіски, прибрали американські написи та використовували деякі будівлі для власних потреб. З літа 1945 року Полтава знову стала радянським військовим містечком, і пам'ять про її міжнародну роль почала згасати. Більшість американців повернулася до Італії та Британії, а пізніше до Сполучених Штатів Америки. У звітах командування ВПС США зазначалося, що операція «Фронтік» дала безцінний досвід стратегічної взаємодії, хоча її політичні наслідки були незадовільними. Ці питання були суперечливими. У 1946 році полковник Томас Гемптон прочитав лекцію випускникам військової академії в Колорадо-Спрінгс під назвою «Уроки Полтави»¹³⁵. Він наголошував: «Ми навчилися працювати пліч-о-пліч з тими, кого не розуміли. Ми чули, що об'єднання це не лише спільна мета, а й випробування терпіння». Капітан Ерл Кепке опублікував свої мемуари «Під українським небом» у 1953 році, де писав: «Полтава була не лише місцем служби. Вона стала частиною нашого досвіду та нагадуванням про те, що навіть на чужині можна залишатися людиною»¹³⁶. Полтавська 196 авіаційна база особливого призначення - це не просто епізод у військовій історії. Це символ короткої, але яскравої епохи партнерства, яка народилася посеред війни та завершилася на порозі нової ери. Військово-політична історія операції «Френтік» демонструє, як союзницькі відносини можуть перетворитися з практичної співпраці на приховане протистояння. Американська присутність у Полтаві, Миргороді, Пирятині, відкрила очі радянському керівництву на технічний рівень та матеріальну культуру Сполучених Штатів Америки, а американці вперше зсередини побачили, як функціонувала радянська військова система. Для українського суспільства Полтава в 1944–1945 роках стала місцем зустрічі двох світів. Місцеві жителі згадували американців з теплою іронією «тих, від кого пахло кавою та бензином». Для багатьох це було перше знайомство з іншим світом, з чистою формою, жувальною гумкою та посмішками, що різко контрастували з суворими радянськими реаліями.

¹³⁵ Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 2020 – 218 с.

¹³⁶ «Авіація та Час» 1997 № 03 (34-39с.) <https://coollib.in/b/93936/readp?p=34&cnt=9000>

Висновки

Безумовно, що військові аналітики, теоретики, і головне військово-політичне керівництво США, зробили правильний вибір, що до доктрини використання дальніх бомбардувальників, як нищили військово-політичні, економічні, логістичні центри ворога, за тисячі кілометрів у тилу, від лінії бойового зіткнення армій. Труднощі із якими зіткнулися командування стратегічною бомбардувальною авіацією США в Європі, була організована та структурована система ППО Третього рейху та окупованих нацистами міст Європи та їх сателітів. Перші бойові вильоти продемонстрували, що самотійно себе захистити від ворожий винищувачів, бомбардувальники Б-17 «Літаюча фортеця» та Б-24 «Ліберејтор», не в змозі. Потрібен був винищувач дальнього супроводу. Двомоторний винищувач П-38 «Лайтнінг» не відповідав критеріям маневреного винищувача, хоча мав змогу супроводжувати бомбардувальники Б-17 на протязі усього польоту. Тактика ведення бомбардувальних рейдів потребувала прямих і скорочених шляхів, для досягнення ворожих об'єктів у тилу ворога. Наскрізні польоти, із бомбардування ворожих промислових об'єктів, і подальшого польоту без повернення на базу звідки проводився старт, безумовно скорочувало час, а також дозволяло уникати повторного потрапляння у зони дії ворожих зенітних гармат протиповітряної оборони нацистів, що заощаджувало пального і мінімізувало ризики для екіпажів. Ініціатива американського командування, із проведення наскрізних польотів та човникових рейдів у зворотному напрямку, була стратегічно правильною, але потребувала партнерства та дипломатичної взаємодії із Радянським союзом. Оскільки 1942 рік був роком, тяжких випробувань для Антигітлерівської коаліції, а американське командування ВПС стратегічними бомбардувальниками, тільки-но нарощували свій бойовий потенціал та випробовували теоретичні припущення у дії та практиці. 1943 рік став переломним та ключовим роком для налагодження тісної співпраці між союзниками по Антигітлерівській коаліції. Переконливі перемоги Червоної армії на Східному фронті, перемоги англо-американських військ у Північній

Африці, стимулювали військово-політичні кола США до налагодження тіснішої та спільної співпраці зі Радянським союзом, і безпосередній допомозі Червоній армії на полі бою, але 1943 рік минув без значного прогресу. Лише наприкінці 1943 року, коли на конференції лідерів «Великої трійки» у Тегерані, американцями було запропоновано концепцію проведення спільних авіаційних-човникових рейдів, це мало зацікавило радянське керівництво. Лише особиста зустріч посла Сполучених Штатів Америки в СРСР, Аверелла Гаррімана із Йосипом Сталіним, дала позитивні результати. 2 лютого 1944 договір про співпрацю між СРСР та США по підготовці та проведенні човникових рейдів бомбардувальної авіації ВПС США із використанням радянських аеродромів було підписано. Дуже багато часу, було витрачено на узгодження та вибір аеродромів, майже 2 місяці (лютий-березень), ще два місяці (квітень-травень) на прибуття американського контингенту (наземного персоналу) на аеродроми Полтава, Миргород, Пирятин. Загалом, якщо оцінювати оперативність та швидкість, від підписання угоди і до практичної реалізації проведення човникових рейдів (2 лютого по 2 червня), усього 4 місяці – це є досить гарним показником, але американці завжди нарікали на непоборну радянську бюрократію, неініціативність радянських генералів та офіцерів, вертикаль влади у віддані наказів в Червоній армії, сильно сповільнювали процес розгортання, будівництва та налагодження інфраструктури радянських аеродромів для прийому американських бомбардувальників. Показовим був випадок із затримкою американського контингенту в Ірані, коли радянське консульство не надало групової візи, а перевірка і надання індивідуальних віз, сильно гальмували процес, і лише рішучі скарги Генерала Волша та полковника Касллера до Генерал-лейтенанта Діна, який у свою чергу обурливій формі зауважив про недолік такої системи Генерал-полковнику Славіну, лише тоді проблему було вирішено. До початку зими 1945 року, досить «болячою» для американського контингенту в Полтаві, були житлові та побутові умови. В Миргороді та Пирятині американських авіаторів та обслуговуючий персонал розміщували у казармах довоєнних часів, які вціліли, іноді доводилося

розміщуватися у будинках культури (клубах), переоблаштованих у тимчасові казарми. У на аеродромі Полтава, американці проживали у наметових містечках, як із першими осінніми холодами, були не придатні до проживання, і лише різке скорочення американського контингенту з 1200 до приблизно 300 осіб поліпшило умови перебування. Американці порівнювали умови проживання на радянських аеродромах з базами в Британії та Італії. Умови в Радянському союзі були «спартанськими», на відміну від баз у Італії і тим паче Британії. Бюрократія та постійні затримки з боку верховного і командного складу заважали, швидкому вибору та узгодження цілей для бомбардування. Здебільшого радянський генеральний штаб затримував дозвіл на проведення бомбардувального рейду, причина таких затримок є суто політична, навіщо дозволяти американцям нищити якийсь індустріальний об'єкт, якщо Червона армія не сьогодні – завтра захопить цей пункт і буде використовувати у власних цілях. Така логіка відверто дратувала американське командування. Всі ці проблеми були мізерними у порівнянні із тими, що почалися 22 червня 1944 року. Операція «Фретік-Джо» що проводилися у два етапи силами 15-ї повітряної армії США під командуванням Генерал-лейтенанта Айра Іккера, з 2 по 11 червня 1944 року, було проведено показово і відмінно, американці знищили залізничну-сортувальну станцію в місці Дебрецен (Угорщина), аеродром Галац, нафтопереробний завод у місті Фокшани (Румунія), нафтопереробний завод у місті Дрогобич (Західна Україна). Операція «Френтік-2», що проводилася силами 8-ї повітряної армії США, 21 червня 1944 року, було розпочато досить вдало, але саме за цією місією, уважно спостерігала розвідка «Люфтваффе», німецькі літаки розвідники провели американські «Летючі фортеці» до самої Полтави. Також німцям сильно посприяли документи та карти, захоплені із збитих бомбардувальників Б-17 над Румунією, це стало основними причинами, що призвели до сумного фіналу операції «Френтік-2». В ніч з 21 на 22 червня 1944 року, 150 німецьких бомбардувальників «Heinkel» He-111 і «Junkers» Ju-88 із складу «Kampfgeschwader-53» «Legion-Condor» здійснили масований наліт на

полтавський аеродром. Бомбардування проходило у декілька ударних хвиль, спочатку група навідників із «Kampfgeschwader-4», «General-Wever» скидала освітлювальні бомби, далі були виведені із ладу прожекторні установки радянської ППО, з цього моменту радянські розрахунки зенітних гармат вели не прицільний вогонь. Німці не втратили жодного бомбардувальника, на відміну від американців. Із 73 бомбардувальників Б-17, що перебували у Полтаві, повністю було знищено 47, було пошкоджено 17, повністю придатними для використання залишилося 9 літаків. Американці втратили у ніч бомбардування одну людину, через тиждень, у шпиталі від поранень помер другий, поранення отримали 15. Радянський персонал бази втратив загиблими 32 людини, поранення отримали 88, така велика різниця у втратах була зумовлена тим, що по наказу командира 169 бази особового призначення, Генерал-майора Олександра Пермінова, наземний персонал аеродрому кинувся гасити пожежі та рятувати вцілілу техніку, не знаючи, що німецькі льотчики окрім фугасних та осколкових бомб, скинули протипіхотні міни «метелики». Радянські вартіві, не допускали американський персонал на льотне поле, доки не було закінчено розмінування. Після цієї трагедії, між американським та радянським командуванням почалися суперечки «хто винен», у таких великих матеріально-технічних втратах (питання загибелі великої кількості людей, не обговорювалося), на щастя усі суперечки були зведені нанівець, співпрацю було продовжено, але подальші бомбардувальні місії подібного масштабу, як перша операція «Френтік-Джо» не проводилися, в операціях «Френтік» використовувалися лише винищувачі-штурмовики П-51 «Мустанг» та П-38 «Лайтнінг», в липні-серпні 1944 року, активні фази бомбардувальних рейдів припинилися, і мали епізодичний характер, з інтервалами раз на два тижні. Саме в цей період почався занепад морального стану американського наземного персоналу у Полтаві, Миргороді, Пирятині. Американський контингент був майже ізолюваний на території аеродромів, вільний час (дозвілля) американських авіаторів, механіків, інженерів, був обмежений містами перебування (Полтава, Миргород, Пирятин), єдине що собі могли дозволити

американці, це екскурсії та прогулянки, в парках, місцевих клубах та спеціально відчинених для американських та радянських солдатів та офіцерів – ресторани. Постійні підозри та перевірки збоку таємних агентів НКВС та СМЕРШ, викликало у багатьох американців (здебільшого рядових, сержантів та молодших офіцерів) роздратування. Подібне розцінювалося, як показова недовіра збоку радянського політичного керівництва до своїх союзників. Повстання Армії Крайової у Варшаві, сильно загострили політичні відносини між військово-політичними лідерами СРСР та Британії, від чого також потерпали не порозуміння і американські політики з радянськими колегами. Лише наполегливість президента США, Франкліна Делано Рузвельта у питанні підтримки варшавського повстання, і очевидна та зрозуміла у перспективі поразка Армії Крайової для керівництва СРСР, стало вирішальним моментом у проведенні «фінального» 7-го рейду операції «Френтік» з метою доставки військової допомоги до Варшави. Операція «Френтік-7» проведена 18 вересня 1944 року виявилася запізною, більша частина скинутої допомоги так і не потрапила до польських повстанців.

Якщо опиратися лише на американські джерела інформації та літературу, то головними причинами поразок і непорозумінь, під час проведення всіх етапів операції «Френтік», стала недовіра та відверте ігнорування радянськими вищими військово-політичними колами усіх ініціатив та пропозицій, збоку американського командування. Відзначається, що коли радянський «вождь» Маршал Йосип Сталін давав особисту згоду на проведення човникових бомбардувальних рейдів американців, із використанням радянських аеродромів (2-лютого 1944 року), то радянське військово-політичне керівництво дійсно було зацікавлене у такій тісній співпраці (альтернативі Другого-фронту в Європі), адже війська нацистської Німеччини та їх сателітів на момент лютого 1944 року, контролювали більшу частину радянської території, завойованих в 1941 та 1942 роках, зокрема республіки Латвію, Литву, Естонію, Білорусь, правобережну Україну та півострів Крим. Але вже в літку (червні-липні) 1944 року, коли англо-американські союзники відкрили «Другий фронт» на півночі

Франції, а Червона армія звільнила півострів Крим, Західну Україну та Білорусь, і вийшла місцями на лінію кордону 22 червня 1941 року, невідворотна поразка Третього Рейху та його союзників, була вже очевидна, і це було вже питання часу. Тому саме з цього часу радянське військово-політичне керівництво втратило будь-який інтерес до співпраці з американцями у питанні бомбардувань стратегічною авіацією США, і тим паче її базування в Радянському союзі. Бомбардування аеродрому Полтава силами «Люфтваффе», великі втрати бомбардувальників Б-17, і тим паче розбіжності союзників у питанні допомоги варшавському повстанню стало ключовими причинами, поступового завершення проведення човникових рейдів, американської бомбардувальної авіації, у контексті операції «Френтік». Американське військово-політичне керівництво, було зацікавлене у збереженні аеродромів і контингенту у Радянському союзі, особливо вище командування американського бомбардувальної авіації, ВПС США, метою було транзит через Полтаву екіпажів та літаків, що були збиті над Східною Європою, і змогли зробити вимушені посадки на території що контролювалася Червоною армією. І саме головне для американців, досвід будівництва, облаштування, американських авіаційних баз в СРСР, був дуже потрібний в перспективі, коли СРСР вступить у війну проти Японської імперії на Далекому Сході. Планувалося, що військово-політичне керівництво доб'ється згоди від керівництва СРСР, на використання американцями радянських аеродромів у Сибіру, тому наміри американців залишити свій контингент в радянській Україні був зрозумілий, але без перспективний. Восени 1944 року американцям стало остаточно зрозуміло, що перспектив на подальше проведення човникових рейдів бомбардувальної авіації – немає. Довелося скоротити американський контингент з 1200 до 300 осіб, розформувати авіаційні бази в Миргороді та Пирятині, залишивши 169 авіаційну базу в Полтаві, як основний пункт перебування, американських авіаторів та обслуговуючого персоналу. Взимку та навесні 1945 року, американський контингент, займався евакуацією екіпажів та ремонтом літаків, ВПС США що зробили вимушені посадки на території

Східної Європи, що контролювалися Червоною Армією. Саме завдяки цьому, було продовжено існування 169-ї авіаційної бази особливого призначення, травня 1945 року. Фактично з 8 травня 1945 року (моменту капітуляції нацистської Німеччини), почалося остаточне виведення американського особового складу із Полтави, яке продовжувалося до 10 червня 1945 року. Американці вивозили документацію, вантажили на залізничні платформи технічне обладнання. Більша частина матеріально-технічних засобів, автопарк, рації, пальне, запасні двигуни для літаків, були передано командуванню 4-ї Повітряної Армії – СРСП, в якості «ленд-лізу».

Однією із основних причин такої короткої й періодичної (непостійної) співпраці у проведенні більш інтенсивних і частих човникових рейдів бомбардувальної авіації, є фактор часу. Від моменту підписання договору про спів працю, та підготовку до першого прийому американських літаків на радянських аеродромах (2 лютого по 2 червня 1944 року), минуло 4 місяці, в тактичному плані це надзвичайно швидкий темп підготовки та проведення операції такого масштабу, враховуючи географічну віддаленість, і довгі логістичні шляхи постачання (морем та залізницею). Але у стратегічному плані така операція, запізнилася, щонайменше на рік. Активна фаза проведення човникових місій (2 червня по 19 вересня 1944 року), зайняла 4,5 місяців, що у стратегічному плані занадто короткий термін, адже англо-американські війська вже звільнили більшу частину Франції, Бельгії, а Червона армія у вересні 1944 року, вже вийшла містами на лінію кордону 22 червня 1941 року. Як що, уявити що реалізація та проведення операції «Френтік», розпочалося на рік раніше (в 1943 році), то співпраця «можливо» була б більш плідною та довготривалою, і до відкриття англо-американськими союзниками «Другого фронту» у Західній Європі, більше стимулювало та зацікавлювало саме радянське військово-політичне керівництво, у довшій співпраці із американцями. Але в такому випадку, враховуючи стан лінії фронту на Східному фронті, базування американських літаків, на аеродромах Полтави, Миргорода, Пирятина, було не можливим, через окупацію цієї території

військами німецького «Вермахту», аж до кінця вересня 1943 року. В такому разі, альтернативою були б аеродроми саме на території радянської Росії (РСФСР), а не радянської (Лівобережної) України.

Ліквідацією американської бази в Полтаві в червні 1945 року завершилася, спільна операція, яка мала стати мостом між двома арміями, але залишилася коротким епізодом в історії. З квітня 1944 року по червень 1945 року тут пройшло понад вісім тисяч американських військовослужбовців, десятки літаків, льотчиків, механіків. Вони з честю виконали свою роботу, незважаючи на політичні труднощі та військові дії. Полтава залишила після себе подвійну спадщину, для США це була школа співіснування з радянським союзником, для СРСР перший і останній досвід довготривалого розміщення іноземної бази на власній території. А для сучасної Незалежної України - це сторінка місцевої пам'яті, де в самий розпал Світової війни переплелися долі тисяч людей різних мов, культур і країн. Сьогодні залишки Полтавського аеродрому нагадують нам про ті події лише бетонними смугами та музеєм «Важкої бомбардувальної авіації ВПС України», де серед експонатів сучасної авіації XXI - століття є філіал історії спільних повітряних операцій між Сполученими Штатами Америки та Радянським Союзом у роки Другої Світової Війни. Однак історія зберегла дещо інше - це людську сторону цього союзу. Як писав один з останніх очевидців, сержант Палмер Майра: «Ми прийшли сюди солдатами, а пішли людьми, які побачили війну в іншому світлі. Полтава навчила нас, що справжнє братерство не в наказах, а у спільних діях».

Список джерел та літератури

1. Галланд. А. «Первый и последний. Немецкие истребители на западном фронте» 2004 – 118 с. (с 92-93).
https://loveread.ec/read_book.php?id=67749&p=93
 2. Бровко. В. «Операция Френтик – или американский Перл-Харбор в Украине» (2020)
 3. Вертелецький. В. «Секретній операції «Френтік» у Миргороді – 70 років» (2014).
 4. Заборин. Д. «Неистовая Полтава» (2020). https://memory-book.ua/stories/505-neistovaya_poltava_istoriya_bombardirovochnoyi_operatsii
 5. Конверсіно М. Дж. «Спільна вина. Провал операції Френтік». 2015 – 317 с.
 6. Любимський Л. «Операція Френтік: без грифу таємності». 2004. – 108 с.
 7. Орлов А. «На аэродромах Украины»
 8. Плохій С. «Забуті покидьки Східного фронту» 2020 – 316 с.
 9. Bilstein R.E. «Airlift and Airborne Operations in WWII».
 10. Conversino M.J. «Operation Frantic». <https://www.jstor.org/stable/26272293>
 11. Dossick J. «Doctoral Dissertations...». <https://www.jstor.org/stable/2498904>
 12. Infield G.B. Архівне видання. <https://archive.org/details/B-001-014-051>
 13. Lucas R. «Eagles East». <https://www.cambridge.org/>
 14. Myhra J. «A Frantic Saga».
<https://www.youtube.com/watch?v=Q2TwN5Wsbdk>
 15. Trimble R.M. Obituary. <https://www.snyderfuneralhome.com/obituary/robert-m-trimble/>
 16. WW2.dk «Luftwaffe Airfields Romania».
<https://ww2.dk/Airfields%20-%20Romania.pdf>
- Джерела.
17. Авіація та Час. 1996 № 6 (23–29 с.) <https://coollib.in/b/336392/readp?p=23>
 18. Авіація та Час. 1997 № 01 (37–43 с.) <https://coollib.in/b/336393/readp?p=37>

- 19.Авіація та Час. 1997 № 02 (32–39 с.) <https://coollib.in/b/93887/readp?p=32>
- 20.Авіація та Час. 1997 № 03 (34–39 с.) <https://coollib.in/b/93936/readp?p=34>
21. Американская авиация на аэродромах СССР.
<https://reibert.info/threads/amerikanskaja-aviacija-na-aehrodromax-sssr.16980/>
- 22.Бойове розпорядження про дію американських літаків на «1-Білоруському фронті» (29.05.1944). <https://reibert.info/attachments/amerikanci-jpg.7042559/>
- 23.Відкриття пам'ятного знаку на честь 75-річчя операції «Френтік».
<https://www.youtube.com/watch?v=vdjP4BoBRS8>
- 24.Газета «Факти». Операція «Френтік». Анна Волкова «Факти» - Полтава. 22 червня 2020 року.
- 25.Документальний сюжет про операцію «Френтік».
<https://www.youtube.com/watch?v=sqAdQUQhJ1Y>
- 26.Знайдені в Одеській області останки американського пілота.
<https://www.unian.ua/society/1467543>
- 27.Кронер згадує атаку у Полтаві.
<https://web.archive.org/web/20120307171448/http://www.esthervilledailynews.com/page/content.detail/id/506473.html>
- 28.Уголок неба «Як-9ДД».
- 29.Уголок неба «P-38E/F Lightning»
- 30.Уголок неба «P-38D Lightning».
- 31.Уголок неба «P-51B/C Mustang»
- 32.Меморіал у Полтаві. <https://reibert.info/threads/aehrodrom-poltava.216762/>
- 33.Наскрізний удар. Авіабаза особливого призначення (2004).
<https://www.youtube.com/watch?v=G5rntBFhi58>
- 34.Операция «Фрэнтик»: аэродромы под Полтавой.
<https://statehistory./660/frentik-aero/>
- 35.Пошукова експедиція США–Україна.
https://nvimu.com.ua/novyny/view_article/55
- 36.Советские истребители Як-9ДД на аэродроме Фоджа.
- 37.Реконструкція 2019 року (Полтава).

<https://www.youtube.com/watch?v=DGBByqBFt7Y>

38.Список личного состава авиагруппы особого назначения.

39.«Союзкиножурнал» № 29 (1944).

<https://www.youtube.com/watch?v=PT1SQRwItSY>

40.Спецоперація «Френтік»: світлини 1944 року.

https://www.youtube.com/watch?v=QoG6SH_FNGE

41.Фотоархив операция «Фрэнтик».

42. Чому Сталін не хотів ставити літаки в Полтаві?

<https://www.youtube.com/watch?v=cK757f0rLbE>

43.A Diversion from Strategy.

<https://web.archive.org/web/20080516094242/http://www.usaaf.net/ww2/atlanticwall/awpg8.htm>

44.A Luftwaffe night raid on Poltava.

<https://asisbiz.com/il2/B-17/96BG/pages/Luftwaffe-night-raid-on-Poltava>

45.A damaged B-17 at Poltava.

<https://albumwar2.com/damaged-b-17-flying-fortress-at-poltava>

46.Airlift & Airborne Operations WWII (DoD).

<https://media.defense.gov/2025/Jun/11/2003736676>

47.Albumwar2: Yank Magazine in Poltava.

<https://albumwar2.com/yank-magazine-in-poltava>

48.Allen D. Shuttle Mission.

<https://web.archive.org/web/20110927110232/http://www.fourthfightergroup.com/resource/allenshuttle.html>

49.American Air Museum – Poltava.

<https://americanairmuseum.com/archive/place/poltava>

50.Beyond the Call. <https://www.youtube.com/watch?v=Ldfq-pTzVBo>

51.DailyMail: B-24 pilot. <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2967750/>

52.El raid de Poltava. <https://ww2alas.blogspot.com/2019/01/el-raid-de-poltava.html>

53.Frantic-7 (video). <https://www.youtube.com/watch?v=FcIgySnygdA>

54. Glenn B. Infield (apxiv). <https://archive.org/details/B-001-014-051>
55. Luftwaffe Airfields Romania. <https://ww2.dk/Airfields%20-%20Romania.pdf>
56. Mission June 21, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=169
57. Mission June 26, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=173
58. Mission July 5, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=177
59. Mission Sept 15, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=360
60. Mission Sept 18, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=224
61. Mission Sept 19, 1944. https://100thbg.com/mission/?mission_id=225
62. Operation Frantic – Air&Space Forces.
<https://www.airandspaceforces.com/article/0311poltava>
63. Operation Frantic HD. <https://www.youtube.com/watch?v=vVD7D7ID2pg>
64. Operation Frantic Family Film.
<https://www.youtube.com/watch?v=JOszdFK2pmA>
65. RARE WWII Operation Frantic.
<https://www.worthpoint.com/worthopedia/rare-wwii-operation-frantic-frantic-joe-grouping>
66. RedBanner UK – Poltava.
<http://www.redbanner.co.uk/History/Frantic/Frantic.html>
67. Sharing the Legacy of the Bloody Hundred. <https://100thbg.com/database-search/>
68. The Poltava Debacle. <https://www.airandspaceforces.com/article/0311poltava/>
69. The Strange Alliance. <https://archive.org/details/strangeallianceb0000unse>
70. This day in WWII – June 21, 1944.
71. 80th anniversary B-17 documentary. (archive.org link incomplete)
72. WWII USAAF Digest 54. <https://www.youtube.com/watch?v=vBbhuInVvF4>
73. Propaganda Poster Lucky Strike (Reddit).
<https://www.reddit.com/r/PropagandaPosters/comments/z1pcyn/>
74. Lucky Strike Poster (Reddit).
<https://www.reddit.com/r/PropagandaPosters/comments/6oqb1w/>
75. 1944: B-17 for Soviet Ukraine.
<https://www.youtube.com/watch?v=89ALGLS6TuU>

76. Frantic-7 archive in Warsaw Museum. <https://www.1944.pl/en/article/frantic-7...5378.html>
77. Operation Frantic on Eastern Front (general reference).
78. Luftwaffe night raid gallery.
<https://asisbiz.com/il2/B-17/96BG/pages/Luftwaffe-night-raid-on-Poltava>
79. Albumwar: B-17 at Poltava. <https://albumwar2.com/damaged-b-17-flying-fortress-at-poltava>
80. RedBanner UK photo archive.
<http://www.redbanner.co.uk/History/Frantic/Frantic.html>
81. Kaluta article photo. <http://www.kaluta.com/pages/misc/momarticle.jpg>
82. Lt. Kaluta USAAF photo.
<http://www.kaluta.com/pages/misc/DadAsLtUSAAF.jpg>
83. USSR. Operation Frantic (forum)
84. «P-38 Lightning» database (loveread). <https://loveread.ec/book-comments.php?book=86035>
85. Публікація на Reibert: Меморіал Полтава.
<https://reibert.info/threads/aehtrodrom-poltava.216762/>
86. The day in WWII (general reference)