

А. И. Рупасов

Советско-финляндские переговоры о прямом воздушном сообщении, 1950–1960-е гг.

19 сентября 1944 г. в Москве финская делегация поставила свои подписи под соглашением о перемирии. Сколь долго у политического руководства СССР будет сохраняться желание подходить к разрешению проблем двусторонних отношений с позиций победителя, в Финляндии никто сказать не мог. Для большинства политических сил и общественных кругов желательным было возможно более быстрое возвращение к нормальному межгосударственному общению как основной предпосылке сохранения не только суверенитета, но и социально-политического строя Финляндии. Поиск способов достижения этой цели не исчерпывался стремлением скорее поставить точку под мирным договором и завершить выплату репараций, он включал в себя, в частности, и восстановление авиасообщения как одного из путей «возвращения в Европу», в перспективе способного привести к ослаблению политического давления Советского Союза. Одним из вопросов, который после капитуляции Германии глава правительства Финляндии Ю. К. Паасикиви поспешил обсудить с главой Союзной контрольной комиссии А. А. Ждановым, было именно возобновление авиасообщения на линии Хельсинки — Стокгольм¹.

Уже в 1945 г. Союзная контрольная комиссия получила согласие советской стороны на возвращение финским властям права использования аэродромов в Турку и в Котке, а несколько позже и аэродрома Мальми (Хельсинки). В связи с этим невольно возникает вопрос: почему за разрешением осуществлять эксплуатацию авиалиний, связывавших Финляндию с рядом европейских

государств, не последовало установление прямого авиасообщения между Финляндией и СССР? Почему на протяжении десяти лет советская сторона категорически отказывала финской компании «Аэро»² осуществлять полеты в СССР, а советские самолеты появлялись на аэродроме Хельсинки только в рамках советско-шведского соглашения об авиасообщении?

Затягивавшаяся советской стороной ратификация мирного договора (подписан был в феврале, а ратифицирован только в сентябре 1947 г.) была обусловлена рядом причин, в том числе нежеланием высшего советского армейского и флотского командования смириться с лишением тех прав, которыми они обладали на территории Финляндии в период функционирования Союзной контрольной комиссии. Нажим со стороны командования вооруженных сил на политическое руководство СССР и МИД СССР не прекратился и после ратификации мирного договора. В 5-м Европейском отделе МИД СССР с беспокойством относились к пожеланиям, инициированным военным ведомством. Так, в МИД обоснованно оценивали желание военных требовать от финнов «беспрепятственной посадки советских военных самолетов на аэродроме Мальми и в пунктах ремонта советских военных кораблей, кроме того, без взимания платы», как неуместное, поскольку это «может быть истолковано против нас как нарушение нами духа мирного договора или же повлечь за собой в соответствии с духом статьи 30-й... требования от финнов такого же порядка для других государств в отношении военных самолетов»³.

Весь послевоенный период переговоры о воздушном сообщении с Финляндией советская сторона в той или иной степени увязывала с вопросами авиасообщения со Швецией. Соглашение об организации авиасообщения на линии Москва — Стокгольм, после длившихся почти два года согласований, было утверждено Советом Министров СССР 23 октября 1946 г.

16 января 1948 г. было подписано соглашение между «Аэрофлотом» и акционерным обществом «Аэро» (Финляндия) об обслуживании советских самолетов на территории Финляндии, летающих на линии Москва — Стокгольм. Аэродром в Хельсинки был «стыковым» (на участке линии Москва — Хельсинки летали только советские самолеты, на участке Хельсинки — Стокгольм — шведские самолеты)⁴. Основанием для подписания документа служило согласие финской стороны учитывать советско-шведское соглашение от 25 октября 1946 г.: «Аэрофлоту» предоставлялось право пользования аэродромом Хельсинки «в целях эксплуатации советско-шведской воздушной линии Москва — Ленинград — Хельсинки — Стокгольм». Финское правительство ежегодно давало свое согласие на продление права «Аэрофлота» пользоваться аэродромом Хельсинки. Так, 13 октября 1953 г. финское правительство в очередной раз дало согласие на продление до 25 октября 1954 г.⁵, но именно в 1954 г. в Москве стали понимать, что терпению финской стороны может прийти конец.

Ситуация, когда из года в год советские самолеты имели право осуществлять полеты в Финляндию, а финская авиакомпания была такого права лишена,

перестала устраивать финское правительство. В начале июля 1954 г. в Москве стало известно о желании начальника Воздушного бюро при Министерстве путей сообщения и дорожного строительства Финляндии Карла Торстена Бориса Коскенкюля К. Т. Б.⁶ нанести визит вежливости в Главное управление гражданского воздушного флота (ГУГВФ) и ознакомиться с достопримечательностями Москвы. Чем был вызван в действительности визит, строить предположений не приходилось. Начальник ГУГВФ маршал авиации С. Ф. Жаворонков объяснил это в своем обращении в ЦК КПСС. Он просил пригласить финского чиновника, так как «финны без взаимности предоставили советским гражданским самолетам право полетов на их территории и использования аэродрома Хельсинки при эксплуатации воздушной линии Москва»⁷. Необходимость предоставления компании «Аэро» права полетов в СССР осознавалась руководством ГУГВФ. Однако желание пойти навстречу финской стороне наткнулось на сопротивление Министерства обороны и Генерального штаба. Это сопротивление удалось частично преодолеть только в середине 1950-х гг. (начальник Генштаба маршал В. Д. Соколовский, не утруждая себя аргументацией, просто заявлял, что никогда этого не допустит, так как Финляндия — капиталистическая страна; в силу каких причин это возражение не выдвигалось в отношении, например, Швеции, остается загадкой).

В начале апреля 1955 г. ГУГВФ напомнило ЦК КПСС о желательности предоставления финской стороне права осуществления полетов в СССР. «Учитывая большое значение для Советского Союза воздушной линии Москва — Стокгольм, являющейся выходом в Европу наряду с линией Москва — Париж, и что финны на протяжении восьми лет разрешали нам без взаимности полеты в Финляндию, полагал бы возможным предоставить право полетов финским гражданским самолетам в Ленинград, а в случае настоятельной просьбы финнов — согласиться с предоставлением им права полетов в Москву», — писал в ЦК глава ГУГВФ маршал авиации Жаворонков⁸.

Точка зрения Жаворонкова была учтена только отчасти. Положительного решения о предоставлении «Аэро» права полетов в Ленинград в 1955 г. принято не было. 18 апреля Совет Министров СССР с санкции ЦК принял постановление о предоставлении финским гражданским самолетам права полетов в Москву. Финской стороне должны были быть переданы данные о маршруте, основных и запасных аэродромах и радиосредствах, но не о действующих военных или гражданских трассах, зонах и коридорах. Однако ГУГВФ натолкнулось на неожиданное и категорическое сопротивление со стороны министра обороны Г. К. Жукова и начальника Генерального штаба маршала В. Д. Соколовского. ГУГВФ вынуждено было обратиться к главе правительства Н. А. Булганину и доказывать, что маршрут полета и коридоры в Московской 100-километровой зоне, как и средства связи и радионавигации, для обеспечения полетов иностранных самолетов могут быть установлены специально и независимо от действующих секретных маршрутов, коридоров и средств, за исключением

аэродромов посадки. ГУГВФ извещало, что и в настоящее время периодически в Москву прилетают английские, французские и американские военнотранспортные самолеты, при этом, в целях обеспечения контроля над пролетом по маршруту которых и избежания использования средств связи экипажами этих самолетов, на их борту находятся советские штурманы и радисты. Однако это все равно не является гарантией сохранения секретности частот и позывных приводных, связных радиостанций коридоров и особого режима полетов в 100-километровой Московской зоне, так как члены экипажей иностранных самолетов все равно могут видеть настройку бортовой радиоаппаратуры, прослушивать позывные и наблюдать пролетаемую местность. Обеспечение полетов финских самолетов в Москву могло быть, с точки зрения ГУГВФ, обеспечено следующими способами: путем установки специальных радиосредств, которые будут работать только с иностранными самолетами, и контроля с помощью радиолокаторов или установлением особого маршрута, отдельного коридора и специальных радиосредств⁹.

ГУГВФ удалось преодолеть сопротивление военного ведомства во многом благодаря складывавшейся политической ситуации. Предстоящие в начале 1956 г. президентские выборы в Финляндии и желательность обеспечения победы на них У.К. Кекконену диктовали советской стороне не только отказ от базы в Порккала-удд. Осень 1955 г. вообще была богата на дары Москвы: были сняты возражения в отношении членства Финляндии в Северном совете, одобрено принятие Финляндии в Организацию Объединенных Наций (в декабре Финляндия стала членом этой организации)¹⁰. В течение 1955 г. были подписаны два соглашения о товарообмене — 24 января 1955 г. — на 1955 г., а 2 декабря 1955 г. — на 1956 г. Подобное ранее в советско-финляндских отношениях места не имело. Впервые в 1955 г. обе стороны обменялись стипендиатами. Возобновился туристический обмен. Правда, и советская сторона получила немало — договор о научно-техническом сотрудничестве, подписанный 16 августа, был для СССР своего рода прорывом — скандинавские страны упорно отказывались от подписания подобного рода документов. Председатель Верховного Совета СССР был награжден президентом Финляндии большим крестом ордена Белой Розы Финляндии с цепью (ранее Паасикиви получил орден Ленина). Одним из результатов потепления в отношениях стало и подписание 19 октября 1955 г. межправительственного соглашения о праве полетов финских гражданских самолетов по маршруту Хельсинки — Нарва — Великие Луки — Москва, о котором не без удовлетворения проинформировал маршала Соколовского заместитель начальника ГУГВФ генерал-лейтенант ИТС Н.А. Захаров¹¹.

Финляндия после подписания 19 сентября соглашения между компанией «Аего ОУ» и «Аэрофлотом» стала первой из не входящих в восточный блок стран, которая получила разрешение на осуществление полетов в Москву на своих самолетах. На первый взгляд могло показаться, что наметившийся

сдвиг в двусторонних отношениях скажется на развитии авиасообщения между двумя государствами. Обращает на себя внимание не только прозвучавшее в выступлении Н. С. Хрущева на февральском 1956 г. съезде КПСС заявление, в котором он причислил Финляндию к нейтральным странам наравне с Австрией и Швецией и которое в Финляндии склонны были истолковывать как формальное юридическое признание нейтралитета страны, хотя на самом деле это заявление имело прежде всего политический характер¹², но и тот факт, что 1 марта 1956 г. Президиум ЦК КПСС утвердил проект постановления «О мероприятиях по установлению контактов между Вооруженными Силами Союза СССР и вооруженными силами Финляндии и Швеции»¹³. Однако до получения согласия советской стороны на осуществление полетов финской компании в Ленинград предстояло ждать девять лет. Повторная попытка решить положительно вопрос была предпринята в начале 1960-х гг., когда стали вестись переговоры «Аэрофлота» с объединенной скандинавской авиакомпанией «SAS».

28 января 1961 г. начальник политического отдела МИД Финляндии Э.Я.У. Халлама сделал поверенному в делах СССР И.Ф. Филиппову заявление: акционерное общество «Аэро» заинтересовано в дальнейшем развитии авиасообщения с Советским Союзом и в связи с этим хотело бы участвовать в эксплуатации линии между Хельсинки и Ленинградом. Кроме того, правление «Аэро» интересовал и другой вопрос: имеются ли возможности для получения права на полеты из Финляндии через территорию СССР без коммерческих посадок «по возможно более прямой линии (например, Хельсинки — Нарва — Вильнюс — Варшава и т. д.) в Польшу, Чехословакию, Венгрию, Балканские страны и на Ближний Восток». В МИД СССР готовы были пойти на изменение соглашения 1955 г., но хотели знать мнение ГУГВФ¹⁴.

В ответ глава ГУГВФ Е. Ф. Логинов направил в МИД и Генеральный штаб пояснительную записку. Из нее следовало, что на тот момент времени «линия Ленинград — Хельсинки эксплуатируется односторонне» и загружена значительно больше, чем линия Москва — Хельсинки. Логинов считал, что это дает основание финской стороне настаивать на осуществлении полетов финскими самолетами на первой линии, в противном же случае финны будут чинить препятствия полетам на ней советским самолетам. В ГУГВФ полагали, что следует начать переговоры с финской стороной по этому вопросу, но окончательное решение его зависит от позиции Генерального штаба, который по-прежнему возражал против полетов иностранных самолетов в Ленинград. Обсуждать же с финнами вопрос об открытии линии Хельсинки — Таллин, по мнению Логинова, было нецелесообразно, так как эта линия не имела бы экономического эффекта, а кроме того, аэропорт в Таллине не приспособлен к международной эксплуатации¹⁵.

Уже 14 февраля ожидался приезд финской делегации во главе с министром иностранных дел Тёрнгреном в Москву по случаю намеченного на 16 февраля празднования 5-летия открытия воздушной линии Москва — Хельсинки.

В ГУГВФ к 10 февраля был подготовлен проект обращения в ЦК КПСС от лица управления, Генерального штаба и МИД по поднимаемым финской стороной вопросам, а также проект постановления Совета Министров СССР. Однако эти материалы так и не были отправлены. Можно только предположить, что одобрения маршала Захарова получить не удалось. В записке признавалось, что, несмотря на неоднократно ставившийся финской стороной в неофициальном порядке ряд вопросов об организации воздушного сообщения, ГУГВФ уклонялось от их обсуждения. «Поскольку Аэрофлот в течение 2-х лет в одностороннем порядке осуществляет воздушное сообщение между Ленинградом и Хельсинки, было бы целесообразно положительно решить этот вопрос. При отрицательном решении о полетах финских самолетов в Ленинград финны могут в качестве ответной меры запретить полеты самолетов Аэрофлота по этой линии, что привело бы к экономическим потерям для Аэрофлота и создало бы большие неудобства для пассажиров»¹⁶.

В ГУГВФ полагали, что целесообразно пойти на организацию двустороннего авиасообщения как на линии Ленинград — Хельсинки, так и на линии Таллин — Хельсинки. В отношении предоставления финской стороне права пролета через Прибалтику на Варшаву и далее на Балканы положительное решение представлялось руководству ГУГВФ нецелесообразным, так как СССР не заинтересован в получении транзита через финскую территорию, а предоставление финнам права в одностороннем порядке создало бы нежелательный прецедент¹⁷. В подготовленном проекте постановления Совета Министров СССР Генеральному штабу предписывалось «установить маршрут полетов финских самолетов на территории СССР по линиям Хельсинки — Ленинград и Хельсинки — Таллин, а также порядок контроля за такими полетами»¹⁸.

Однако месяц спустя выяснилось, что вопрос отнюдь не снят с повестки дня. Более того, как явствует из письма начальника Генерального штаба в МИД, позиция ГУГВФ претерпела некоторые изменения, так как Захаров подчеркивал, что ГШ ВС СССР поддерживает возражения ГУГВФ против предоставления финнам права транзитных полетов через территорию СССР в Варшаву и открытия трассы Хельсинки — Таллин. Генеральный штаб подтверждал и свое негативное отношение к полетам финских самолетов в Ленинград¹⁹.

В начале мая 1961 г. начальник политического отдела МИД Финляндии Халлама вернулся в беседе с советником Филипповым к вопросу о развитии авиасообщения. Последний ответил: «...по мнению компетентных советских ведомств, положительное решение поставленных финской стороной вопросов представляется затруднительным»²⁰.

К обсуждению этих вопросов стороны вернулись только в январе 1962 г., когда в Москву приехал глава «Аэро» Гуннар Александер Корхонен. В своих беседах с представителями ГУГВФ он прибег к новой аргументации, доказывая желательность полетов финских самолетов в Ленинград: при неудовлетворительных метеоусловиях в Хельсинки и отсутствии у финнов права посадок

в Ленинграде они оказываются в очень тяжелых условиях. Без околичностей Корхонен дал понять, что отказ советской стороны в принятии положительного решения повлечет изменение позиции финской стороны в отношении полетов советских самолетов в Хельсинки²¹.

К этому времени общая ситуация для ведения с финской стороной переговоров существенно изменилась: ГУГВФ вел сложные переговоры с компанией «SAS». В Москве были крайне заинтересованы в успехе этих переговоров, так как речь шла о предоставлении советской стороне права полета через страны Скандинавии, минуя посадки на территории США и Канады, на Кубу. Поскольку делегация «SAS», помимо предоставления ей права транзитных полетов через Сибирь на Дальний Восток и через Центральную Азию в Индию, настаивала на предоставлении ей права полетов в Ленинград, а советская сторона (в лице того же Генштаба), выступавшая категорически против полетов иностранных самолетов через Сибирь, считала, что разрешение полетов в Ленинград компенсирует отказ в разрешении полетов на Дальний Восток, то отказ финской стороне в полетах в Ленинград выглядел неуместным. По этой причине, разрабатывая проект постановления СМ СССР о директивах делегации на переговорах с «SAS», в ГУГВФ включили в него следующий пункт: «Поручить ГУГВФ оформить в виде протокола к Советско-финскому соглашению о воздушном сообщении право финнов на заход их самолетов в Ленинград при полетах по существующей международной трассе, оговорив право полета советских самолетов через Хельсинки в скандинавские страны»²². Преодолеть сопротивление Генерального штаба²³, возражавшего против полетов иностранных самолетов в Ленинград, и на этот раз не удалось.

Безрезультатность переговоров ГУГВФ с компанией «SAS» повлекла затягивание положительного решения о полетах финских самолетов в Ленинград. Только в связи с намечавшимся в 1964 г. визитом Н. С. Хрущева в Данию, Швецию и Норвегию, договоренность о котором была достигнута после нескольких лет «уламывания скандинавов», советская сторона в конце 1963 г. дала свое согласие компании «Аэро» осуществлять полеты в Ленинград. Первый рейс был осуществлен в начале апреля 1964 г.

¹ В августе 1945 г. финскому посланнику в Москве Каю Сундстрёму было поручено выяснить, как советское руководство относится к развитию отношений Финляндии и Скандинавии. Ответ Молотова надежд не внушал: у СССР плохой опыт скандинавского сотрудничества (*Majander M. Sosiaalidemokratit, kommunistit ja Suomen kansainvälinen asema 1944–1951. Helsinki, 2004. S. 75*). В Москве не приняли аргументацию Паасикиви, что контакты финнов со скандинавами важны для отражения распространения влияния англосаксов на Севере (Запись беседы В. Г. Деканозова с К. Сундстрёмом, 7.11.1945 // Архив внешней политики Российской Федерации (далее — АВП РФ). Ф. 0135. Оп. 29. П. 158. Д. 6. Л. 16–18).

Следует обратить внимание на то, что Кай Сундстрём признавал: обсуждать проблемы двусторонних отношений в Москве ему не с кем, все вопросы решаются советской миссией в Хельсинки напрямую с МИД Финляндии. Отчасти такая ситуация объяснялась тем, что в центральном аппарате МИД СССР почти не было специалистов, в деталях знавших внутривнутриполитическую ситуацию в Финляндии. К тому же наличие в составе советской миссии в Хельсинки специального представителя, обеспечивавшего связь с высшим политическим руководством СССР, минуя МИД, в определенной степени делало последний лишь соучастником процесса выработки решений, мнением которого иногда пренебрегали.

² С 1968 г. — «Finnair». Председателем совета директоров «Аэро» в 1947–1960 гг. был генерал-лейтенант Леонард Грандель (1894–1967). Контрольный пакет акций компании «Аэро» был передан финскому государству в 1946 г. Ранее компания полностью находилась в частной собственности.

³ Кузнецов Н. Замечания к директиве советской делегации для ведения переговоров с финской правительственной делегацией о заключении соглашения в развитие пункта второго статьи четвертой Мирного договора с Финляндией, [начало ноября] 1947 г.; Служебная записка М. Ветрова М. А. Буеву, 06.11.1947 г. // АВП РФ. Ф. 054. Оп. 27. П. 575. Д. 24. Л. 26–28.

⁴ Объяснение такой ситуации давал глава ГУГВФ Жаворонков. По его словам, шведские авиакомпании, входящие в «SAS», эксплуатировали современные четырехмоторные многоместные самолеты, которых у советской стороны не было, чтобы их противопоставить шведам на линии Москва — Стокгольм. Допущение эксплуатации шведских самолетов при полетах прямо в Москву могло привести к тому, что пассажиры будут отдавать предпочтение полетам на шведских судах, и советская сторона попадет в невыгодное положение, тогда как обмен коммерческой нагрузки в Хельсинки для ГУГВФ экономически выгоден (Письмо С. Ф. Жаворонкова заместителю министра иностранных дел В. С. Семенову, 18.05.1955 // АВП РФ. Ф. 022. Оп. 8. П. 118. Д. 60. Л. 7). В свою очередь, сообщая в ЦК КПСС о пожеланиях шведской стороны, министр иностранных дел А. А. Громыко, ссылаясь на мнение Жаворонкова и первого заместителя начальника Генерального штаба М. С. Малинина (тот считал полеты шведских самолетов до Москвы нежелательными, так как они могли использоваться для разведки советской радиолокационной системы в районе Москвы), предлагал уклониться от удовлетворения предложения шведов (Письмо А. А. Громыко в ЦК КПСС, 23.06.1955 // Там же. Л. 9).

⁵ Протокол о продлении Соглашения от 16.01.1948 между ГУГВФ СССР и АО «Аэро», 9.04.1953; Письмо А. Александрова (помощник начальника 3-го Европейского отдела МИД СССР) Н. А. Захарову (зам. начальника ГУГВФ), 14.12.1953 // Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 2. Д. 603. Л. 154, 173.

⁶ Речь идет о Торстене Коскенколя, руководившем упомянутым бюро с момента его создания в 1943 г. до смерти в 1964 г.

⁷ Записка С. Ф. Жаворонкова в ЦК КПСС, 05.07.1954 // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 603. Л. 175.

⁸ Записка С. Ф. Жаворонкова в ЦК КПСС, 07.04.1955 // Там же. Л. 181.

⁹ Докладная записка С. Ф. Жаворонкова Н. А. Булганину, май 1955 г. // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 603. Л. 191–194.

¹⁰ Eero Wuori. Suomen ja Neuvostoliiton suhteet v. 1955 // Ulkoasiainministeriön arkisto. 5 с 18.

¹¹ Письмо Н. А. Захарова В. Д. Соколовскому, 26.11.1955 // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 603. Л. 213.

¹² Kallenautio J. Suomi kylmän rauhan maailmassa. Suomen ulkopoliittikka Porkkalan palautuksesta 1955 Euroopan Unionin jäsenyyteen 1955. Helsinki, 2005.

¹³ КПСС и советско-финляндские отношения. Сборник документов. 1953–1962 / Сост.: Н. Г. Томилина, Х. Рауткаллио, Л. А. Величанская, И. В. Казарина, М. Ю. Прокуменщиков. Tampere: Tampere University Press, 2001. С. 63–64.

¹⁴ Письмо Г. М. Пушкина Е. Ф. Логинову, 06.02.1961 // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2663. Л. 5–6.

¹⁵ Записка Е. Ф. Логинова Г. М. Пушкину, маршалу М. В. Захарову, 11.02.1961 // Там же. Л. 3.

- ¹⁶ Неотправленная записка Логинова в ЦК КПСС, [10.02.1961] // Там же. Л. 12.
- ¹⁷ Там же. Л. 13.
- ¹⁸ Проект Постановления СМ СССР, [10.02.1961] // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2663. Л. 15.
- ¹⁹ Письмо М. В. Захарова Г. М. Пушкину, копия Е. Ф. Логинова, 20.03.1961 // Там же. Л. 19.
- ²⁰ Письмо заведующего Отделом Скандинавских стран Н. Ф. Лунькова Е. Ф. Логинову, 20.01.1962 // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2849. Л. 3.
- ²¹ Проект совместного обращения ГУГВФ и МИД в ЦК КПСС, подготовленный в ГУГВФ, конец января 1962 г. // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2849. Л. 4.
- ²² Проект постановления СМ СССР о продолжении переговоров о воздушном сообщении со скандинавскими странами и об открытии аэропорта Ленинград для полетов иностранных самолетов, конец января 1962 г. // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2849. Л. 6.
- ²³ По словам маршала Захарова, Генеральный штаб руководствовался «требованием Советского правительства о принятии необходимых мер, исключающих наблюдение режимных объектов с иностранных самолетов» (Письмо М. В. Захарова Г. М. Пушкину, Е. Ф. Логинову, февраль 1962 г. // РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2849. Л. 19).

References

KALLENAUTIO J. *Suomi kylmän rauhan maailmassa. Suomen ulkopolitiikka Porkkalan palautuksesta 1955 Euroopan Unionin jäsenyyteen* [Finland in a world of cold peace. Finnish foreign policy from the return of Porkkala in 1955 to membership of the European Union. In Finnish]. Helsinki, 2005.

KPSS i sovetsko-finljandskie otnoshenija. Sbornik dokumentov. 1953–1962 [The CPSU and Soviet-Finnish relations. Collection of documents. 1953–1962. In Russ.] / Sost.: N.G. Tomilina, H. Rautkallio, L. A. Velichanskaja, I. V. Kazarina, M. Ju. Prozumenshnikov. Tampere: Tampere University Press, 2001.

MAJANDER M. *Sosiaalidemokraatit, kommunistit ja Suomen kansainvälinen asema 1944–1951*. [Social democrats, communists and Finland's international position 1944–1951. In Finnish]. Helsinki, 2004.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

А. И. Рупасов. Советско-финляндские переговоры о прямом воздушном сообщении, 1950–1960-е гг. // Петербургский исторический журнал. 2023. № 1. С. 105–114

Аннотация: В статье анализируются многолетние советско-финляндские переговоры о прямом воздушном сообщении. Еще в 1945 г. финской стороне Союзной контрольной комиссией было разрешено осуществлять регулярное авиасообщение с рядом европейских государств. В связи с этим возникает вопрос, почему за этим разрешением не последовало установление прямого авиасообщения между Финляндией и СССР. Длительное время основными препятствиями для получения финской компанией разрешения на полеты из Хельсинки в Москву являлись высказываемые Министерством обороны СССР опасения в отношении сохранения секретов зоны радиолокационного наблюдения в районе Москвы. К середине 1950-х гг. финское правительство перестала устраивать ситуация, когда советские самолеты имели право осуществлять полеты в Финляндию, а финская авиакомпания была такого права лишена. В 1955 г. было подписано двустороннее соглашение, которым финской авиакомпании предоставлялось право осуществления полетов в Москву. Однако когда, несколько лет спустя, финской стороной была предпринята попытка получить разрешение на осуществление полетов в Ленинград и Таллин, то получить согласие военного ведомства не удалось. Только в связи с намечавшимся в 1964 г. визитом Н. С. Хрущева в Скандинавию советская сторона дала свое согласие компании «Аэро» осуществлять полеты в Ленинград.

Ключевые слова: СССР, Финляндия, авиасообщение, переговоры, Главное управление гражданского воздушного флота.

FOR CITATION

A. I. Rupasov. Soviet-Finnish negotiations on direct air communication, 1950–1960s // Petersburg historical journal, no. 1, 2023, pp. 105–114

Abstract: This article analyses the long-standing Soviet-Finnish negotiations on direct air links. As long ago as 1945 the Allied Control Commission had authorised the Finnish side to carry out regular flights with several European countries. This raises the question why this permission was not followed by direct air traffic between Finland and the Soviet Union. For a long time, the main obstacle for a Finnish company to obtain permission to fly from Helsinki to Moscow was the fear of the Soviet Ministry of Defence to keep secrets in the radar observation zone around Moscow. By the mid-1950s the Finnish Government was no longer happy with a situation in which Soviet aircraft had the right to fly to Finland and the Finnish airline was denied the right. A bilateral agreement was signed in 1955 giving Finnish airlines the right to fly to Moscow. However, when, a few years later, Finland attempted to obtain permission for flights to Leningrad and Tallinn, it was not successful in obtaining an approval from the War Office. It was only after N. S. Khrushchev's visit to Scandinavia in 1964 that the Soviet side gave its consent for Aero to carry out flights to Leningrad.

Key words: USSR, Finland, air links, negotiations, General Directorate of the Civil Air Fleet.

Автор: Рупасов, Александр Иванович — д. и. н., ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН, член редколлегии «Альманаха североевропейских и прибалтийских исследований» (Петрозаводск), член-корреспондент Финляндского исторического общества.

Author: Rupasov, A. I. — Dr. of Sciences (History), leading researcher at the Saint Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences, corresponding member of the Finnish Historical Society (Suomen Historiallinen seura), member of Editorial board "Almanac of Northern European and Baltic Studies".

E-mail: rupasov_ai@mail.ru

ORCID: 0000-0002-3172-620