

## **«РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ СТРАН-СОЮЗНИЦ ПО АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ В СССР ЧЕРЕЗ ИРАК-ИРАН ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ В 1942-1945 ГГ.»**

**Почтарёв Андрей Николаевич** –  
начальник научно-экспозиционного отдела  
ЦМ ВВС, к.и.н., с.н.с., полковник запаса

Как уже отмечалось выше, всего за годы Второй мировой войны американские поставки по Закону о ленд-лизе были распространены на **43 страны мира**. С 11 из них США последовательно заключили базовые ленд-лизовские Соглашения «О принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии», а также двусторонние протоколы о поставках американских товаров в эти государства по Закону о ленд-лизе.

В преамбуле к советско-американскому Соглашению от 11.06.1942 г. имелась ссылка на воплощённую в Атлантической хартии и в Декларации Объединённых Наций общую программу целей и принципов, а также на решение Президента США Ф.Рузвельта - считать оборону СССР против агрессии жизненно важной для их обороны.

На самом деле **Закон о ленд-лизе США распространили на СССР не с начала нападения на него Германии, а только 7 ноября 1941 г.** Напомню, это был самый разгар битвы за Москву, когда решалась судьба нашей страны. Именно тогда расчётливые янки поняли, что, если падёт советская столица и не помочь СССР сейчас, то следующими на очереди вслед за ним и Великобританией станут они. И такие планы, как теперь доподлинно известно, у Гитлера были.

Месяцем ранее, 6 сентября 1941 г. по примеру Америки поступила и Великобритания, поставки которой Советскому Союзу стали проводиться на тех же условиях ленд-лиза.

Паузу американцы выдержали не случайно, ведь ещё на второй день войны, **24 июня 1941 г. сенатор США от штата Миссури, будущий президент США (с 12 апреля 1945 г., после смерти Ф.Д.Рузвельта), «ястреб» Гарри Трумэн** в статье в газете «Нью Йорк Таймс» писал следующее: *«Если мы увидим, что выигрывает Германия, то нам следует помогать России, а если выигрывать будет Россия, то нам следует помогать Германии, И ТАКИМ ОБРАЗОМ ПУСТЬ ОНИ УБИВАЮТ КАК МОЖНО БОЛЬШЕ...»*. Такой же точки зрения придерживались и американские военные руководители, считавшие, что сопротивление советских войск продлится максимум три месяца. Так, помощник начальника отдела G-2 штаба Армии США подполковник П.М.Робинетт отмечал: *«Среди военных распространено практически единодушное мнение о том, что Россия будет быстро и решительно разгромлена. Разногласия касаются лишь того, сколько именно времени всё это займёт...»*. Не случайно,

Военный министр США Генри Стимсон рассматривал вторжение немцев в СССР *«почти как божий дар»*, который дал союзнице США - Великобритании передышку. **Именно так формировались прообраз «холодной войны» и основа послевоенной международной политики США, что мы ярко видим и сегодня на примере Украины, когда ведётся война против России «до последнего украинца».**

Реализация Закона о ленд-лизе в отношении СССР осуществлялась на основании 4-х протоколов о поставках союзных товаров (Московский - с 10.10.1941 г. по 30.06.1942 г.; Вашингтонский - с 01.07.1942 г. по 30.06.1943 г.; Лондонский – 01.07.1943 г. по 30.06.1944 г.; Оттавский - 01.07.1944 г. по 30.06.1945 г.) и решений конференций глав государств антигитлеровской коалиции - Советского Союза, США и Великобритании (Тегеранской - 28.11-01.12.1943 г.; Ялтинской - 04-11.02.1945 г.; Потсдамской - 17.07-02.08.1945 г.).

В целом ленд-лизевские поставки союзников в СССР в период Великой Отечественной войны включали пять основных групп материалов: боевая техника, оборудование и вооружение; цветные металлы и изделия; промышленное оборудование; товары интендантского снабжения и, наконец, медицинские поставки и продовольственные товары. **Непосредственно операциями по поставкам боевой техники, оборудования и вооружения в СССР (а к ним относились: авиационное и бронетанковое вооружение, артиллерия, порох и боеприпасы, средства связи, морское оборудование) занимался Инженерный отдел (с 27 апреля 1942 г. - Инженерное Управление) НКВТ СССР.**

Согласно архивным документам последнего, эти поставки осуществлялись по шести основным направлениям: через Северные порты СССР, через Ирак-Иран, через Дальневосточные порты СССР, через арктические пункты СССР, свои ходом и лётом и из восточных стран. Каждое из этих направлений включало по несколько морских, воздушных и сухопутных маршрутов и трасс.

**Первыми из направлений в СССР, уже в августе 1941 г. заработали Дальневосточное и Северное (через их порты), а в декабре 1941 г. – ещё более безопасное - через Ирак-Иран. Затем к ним прибавились Арктическое и Черноморское направления.**

Общая динамика всех категорий ленд-лизевских поставок в СССР по всем направлениям (в метротоннах) представлена в таблице № 1:

№ п/п	Направления поставок	1941	1942	1943	1944	1945	ВСЕГО
1.	Ирак-Иран (Персидское)	13 тыс. 718,7  (3,7%)	716 тыс. 576,3  (28,8%)	1 млн. 632 тыс. 766,2  (33,5%)	1 млн. 817 тыс. 569,9  (28,8%)	45 тыс. 227,3  (1,2%)	4 млн. 225 тыс. 858,4  (23,8%)
2.	Северное	156 тыс. 447,9	964 тыс. 951,0	691 тыс. 971,7	1 млн. 476 тыс. 087,7	738 тыс. 386,8	4 млн. 027 тыс. 845,1

		(42,7%)	(38,7%)	(14,2%)	(23,4%)	(19,8%)	(22,7%)
3.	Дальневосточное	196 тыс. 400,9 (53,6%)	745 тыс. 798,8 (29,9%)	2 млн. 426 тыс. 906,5 (49,8%)	2 млн. 893 тыс. 885,8 (45,8%)	2 млн. 112 тыс. 686,9 (56,6%)	8 млн. 375 тыс. 678,9 (47,1%)
4.	Арктическое	-	65 тыс. 135,7 (2,6%)	119 тыс. 838,7 (2,5%)	129 тыс. 852,8 (2,0%)	144 тыс. 825,3 (3,9%)	459 тыс. 652,5 (2,6%)
5.	Черноморское	-	-	-	-	691 тыс. 646,6 (18,5%)	691 тыс. 646,6 (3,8%)

Из приведённых данных следует, что через Персидское направление в военные годы прошло в общей сложности почти 24 % всех грузов ленд-лиза с пиком нагрузки на 1943 г. – около 34 %, когда на Курской дуге произошёл коренной перелом в войне с Германией.

А динамика поставок по ленд-лизу в СССР только боевой техники, вооружения и оборудования, выраженная также в метротоннах, видна на примере таблицы №2:

№ п/п	Направления поставок	1941	1942	1943	1944	1945	ВСЕГО
1.	<b>Ирак-Иран</b>	<b>0,1 тыс. (0,4%)</b>	<b>18,8 тыс. (9,4%)</b>	<b>222,1 тыс. (49,7%)</b>	<b>233,6 тыс. (43,8%)</b>	<b>36,4 тыс. т (11,8%)</b>	<b>511 тыс. (33,7%)</b>
2.	Северное	26,1 тыс. (96,1%)	168,0 тыс. (83,9%)	114,9 тыс. (25,7%)	188,7 тыс. (35,3%)	102,5 тыс. т (33,1%)	600,2 тыс. (39,6%)
3.	Дальневосточное	-	5,2 тыс. (2,6%)	75,9 тыс. (17,0%)	69,0 тыс. (12,9%)	134,8 тыс. т (43,6%)	284,9 тыс. (8,8%)
4.	Арктическое	-	1,0 тыс. (0,5%)	18,7 тыс. (4,2%)	18,4 тыс. (3,5%)	0,6 тыс. т (0,2%)	38,7 тыс. (2,5 %)
5.	Своим ходом и лётом	-	6,3 тыс. (3,1%)	15,3 тыс. (3,3%)	23,6 тыс. (4,4%)	10,8 тыс. т (3,5%)	56,0 тыс. (3,7%)
6.	Из восточных стран	-	1,0 тыс. (0,5%)	0,3 тыс. (0,1%)	0,5 тыс. (0,1%)	-	1,8 тыс. (0,1%)
7.	Черноморское	-	-	-	-	24,3 тыс. т (1,6%)	24,3 тыс. т (1,6%)
8.	Балтийское	-	-	-	-	0,1 тыс. т (0,03%)	0,1 тыс. т (0,03%)

**Как следует из этой таблицы, в том же 1943 г. ирано-иракское направление по поставленным по нему объёмам боевой техники, оборудования и вооружения вышло на первое место и удерживало его**

**в следующем 1944 г., когда Красная Армия начала освобождение от фашизма стран Восточной Европы.**

С целью обеспечения работы **ирано-иракского** или, как его ещё именовали в документах того времени **Трансиранского направления**, начиная с января 1942 г., СССР создал в Иране разветвлённую сеть советских органов. Помимо Посольства и Торгпредства СССР, там функционировали: Всесоюзные объединения «Ирансовнефть» (образовано в 1924 г. для снабжения Красной Армии горюче-смазочными материалами) и «Ирансовтранс» (создано в 1935 г., как акционерное общество), а также аппарат уполномоченного НКВТ, курировавшего основные иранско-иракские порты и базы, куда прибывали грузы по ленд-лизу. Первым уполномоченным НКВТ СССР в Иране был назначен бывший начальник ИО НКВТ СССР инженер-полковник И.С.Кормилицын, которого в марте 1942 г. сменил инженер-майор, позже генерал-майор итс Л.И.Зорин.

С ростом объёмов ленд-лизовских поставок уже в ноябре 1943 г. уполномоченному НКВТ переподчинили «Ирансовтранс» (23 отдела, 9 контор, специальный отдел, объединение «Техноэкспорт» и службу дорожного контроля). Кроме этого, на территории Ирана работали ещё 11 различных агентств. Все эти организации объединяли 1,5 тыс. чел. (в т.ч. 775 командированных советских граждан) и курировали порты соседнего Ирака.

Перевозки ленд-лизовских грузов воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом по северной зоне Ирана в годы войны осуществляло Советское Транспортное управление (СТУ) во главе с генерал-майором тех. войск А.Н.Королёвым (позже - генерал-майором тех. войск И.В.Каргиным). СТУ координировало свою деятельность с уполномоченным НКВТ СССР и организационно подчинялось Главному управлению Тыла Красной Армии.

**В подчинении СТУ находились автомобильные полки, автотранспортные батальоны, дорожно-строительные и дорожно-эксплуатационные части советских войск в Иране, а также военно-эксплуатационные отделения Наркомата путей сообщения СССР.**

**При СТУ в Иране функционировали Отдел воздушных сообщений и Морской отдел** (10 офицеров, в т.ч. 2 офицера по портам Персидского залива и Каспийского моря, 2 инженера-эксперта отдела, 3 коменданта портов Бендер-Шахпур, Пехлеви и Ноушехр, а также 3 офицера конвойной службы в Тегеране, Бендер-Шахе и Хорремшахре).

**Советские руководители в Иране и Ираке взаимодействовали** с представителями союзной американской Администрации ленд-лиза в Иране, командования войсками США в зоне Персидского залива, английского Транспортного директората в Иране, Объединённой королевской коммерческой корпорацией (ЮКСС), англо-иранской нефтяной компании и командования группировки английских войск в регионе.

**Первые конвои союзников с ленд-лизовскими грузами стали прибывать в порты Ирака и Ирана ещё в ноябре 1941 г. Они выходили из американских восточных портов и следовали через Атлантический в Индийский океан вокруг Африки (позднее - и через Средиземное море). Этот маршрут был длиннее северного. Путь конвоя, например, от Нью-Йорка и Филадельфии до иранских и иракских берегов вокруг мыса Доброй Надежды занимал до 75 дней. Каждый из транспортов в среднем перевозил 300 грузовиков, 10 истребителей, 2 тыс. т продовольствия и 3,5 тыс. т других товаров и продукции. Всего в 1942-1945 гг. в Персидском заливе было принято из западного полушария 620 союзных транспортов, на борту которых было доставлено 3,68 млн. т грузов (потери составили 26 судов, в т.ч. 3 советских - 4%, погибло 480 тыс. т грузов).**

И портов грузы перебрасывались к головному участку железной дороги с малой пропускной способностью Бендер-Шахпур-Тегеран. Далее они перевозились в Советский Союз по иранской территории на автомобилях, а также на судах по Каспийскому морю. Часть боевой техники, поступавшая в разобранном виде, собиралась на местных авиасборочных и автомобильных заводах с участием английских, американских и советских специалистов, а затем своим ходом и лётном перегонялась советскими военными экипажами и подразделениями в СССР.

**Что касается авиации, то самолёты поступали в Советский Союз по Южной воздушной трассе. Малая часть из них - американские бомбардировщики доставлялась в Иран своим лётном, а большая - в разобранном состоянии морем, на транспортах. Бомбардировщики перелетали по Трансафриканскому направлению (США-Южная Америка-Африка-Иран). Оно включало в себя 4 воздушные трассы. При этом до Ирана самолёты перегоняли американские пилоты Командования воздушного транспорта армии США. Первые 72 бомбардировщика Б-25 «Митчелл» они доставили в Иран в марте 1942 г. 5 из них в апреле того же года лётчики-испытатели НИИ ВВС КА вскоре перегнали на наш аэродром в Монино, После их изучения они попали в Дальнюю и разведывательную авиацию. Всего до конца 1942 г. по этим трассам на территорию СССР было переброшено 162 самолёта Б-25 «Митчелл» и 138 А-20 «Бостон».**

В дальнейшем бомбардировщики и истребители, которые прилетали в Ирак и Иран своим ходом, и те, что доставлялись на транспортах морем, принимали экипажи советских перегоночных авиаполков, а затем перегоняли в СССР на действующие фронты и флоты. **Всего по Южной воздушной трассе (и, внимание, эта цифра звучит впервые!) было перегнано 6204 самолёта 11 типов, 5586 из которых были сданы в боевые авиационные полки (данные по ним представлены на нашей выставке).**

Объёмы ленд-лизовских поставок через трансиранские магистрали увеличивались день ото дня. Так, по воспоминаниям бывшего начальника ИО НКВД СССР в Иране Л.И.Зорина, только на авиабазе в Абадане советские представители приняли от американской администрации

1025 самолётов. А с 1 июля по 30 июня 1943 г. там собрали и отправили в Советский Союз, в азербайджанский Кировабад ещё около 2900 самолётов. Не случайно, уже 12 августа нарком внешней торговли СССР А.И.Микоян издал приказ о поощрении отличившихся, где подчёркивалось, что *«в результате хорошей работы руководителей и работников уполномоченного НКВТ в Иране, установленные планы по перегонке импортных машин из Ирана в Советский Союз в июне и июле 1943 года перевыполнены, чем оказана непосредственная помощь действующей Красной Армии в успешной борьбе с гитлеровскими захватчиками».*

В целом общие среднемесячные поставки транзитом через Иран росли в следующих размерах: если осенью 1942 г. доставлялось 40 тыс. т грузов, в январе 1943 г. - 51,3 тыс. т, в марте - 75,6 тыс. т, то в декабре - 248,0 тыс. т. И только после капитуляции Италии и восстановления свободного судоходства по Средиземному морю в сентябре 1943 г. этот путь значительно сократился.

Тем не менее, в 1944 г. по поставкам боевой техники, вооружения и оборудования, напрямую влиявших на успех боевых действий Красной Армии и флота на фронтах, первое место сохранилось за Иранским направлением (после Северного и Дальневосточного). Этот вклад советских воинов, трудившихся в Иране, заслуженно был отмечен благодарностью ГКО СССР.

В 1945 г. в связи с подготовкой к войне с Японией Трансиранское направление отошло на третье место, уступив пальму первенства Дальневосточному и Северному. Как отмечали специалисты Инженерного управления НКВТ, через Иран, прошли *«только остатки завезённых туда ранее грузов».*

*«Теперь можно было подводить итоги нашей работы за 1944-1945 годы, - вспоминал Л.И.Зорин. - В Иран поступило 4546 тысяч тонн грузов: морем - 4418 тысяч тонн, по суше - 128 тысяч тонн. Это - не считая горючего, которого было отправлено из Абадана с заводов в то время Англо-иранской нефтяной компании в Советский Союз 634 тысячи тонн. Подавляющее количество грузов было доставлено морем в порты Персидского залива на 614 американских, 20 английских кораблях и на небольшом количестве судов стран южных морей и Южной Америки. Под флагом США поступило 4053 тысячи тонн грузов, Англии — 292 тысячи тонн.*

*Во время доставки грузов погибло 23 американских судна..., 3 английских и 3 советских. На Каспии погибли 7 советских судов с импортным грузом общим весом около 9 тысяч тонн, в том числе гружёный танками теплоход «Куйбышев».*

*Специальными автомашинами Армии США перевезено 434 тысячи тонн, английскими - 36 тысяч тонн, иранскими - 221 тысяча тонн, советскими - 1615 тысяч тонн грузов...*

*С полным окончанием работ, вывозом или передачей всего имущества и оборудования, ликвидацией и устранением задолженностей одна за другой*

закрывались наши конторы, советские люди возвращались на Родину, оставив о себе надолго добрую память в Иране и Ираке».

Поставки через Ирак-Иран были прекращены весной 1945 г. При этом последние самолёты по Южной воздушной трассе были доставлены в СССР в конце марта того же года.

Анализ удельного веса всех самолётов ленд-лиза в боевом составе советской фронтовой авиации на начало важнейших периодов Великой Отечественной войны (1941-1945), а их было поставлено 18763 ед. или 13,6% от выпущенных советской промышленностью, представлен в таблице № 3.

**Анализ удельного веса самолётов ленд-лиза в боевом составе советской фронтовой авиации на начало важнейших периодов Великой Отечественной войны (1941-1945) <sup>(1)</sup>**

Типы самолётов	На 05.10.1941 г. (начало контрнаступления под Москвой)	На 01.05.1942 г. (начало летне-осенней кампании)	На 19.11.1942 г. (начало зимней кампании)	На 01.06.1943 г. (начало летне-осенней кампании)	На 01.01.1945 г. (начало кампании в Европе)	На 10.05.1945 г. (конец войны)
Истребителей, в т.ч. импортных	1010 (2) 25 (2,5%)	1757 249 (14,2%)	1646 211 (12,8%)	3690 372 (10,1%)	5810 1006 (17,3%)	6267 863 (13,8%)
Бомбардировщиков, в т.ч. импортных	590 -	1756 -	1848 116 (6,3%)	2014 296 (14,7%)	3220 560 (17,4%)	2977 178 (6%)
Штурмовиков, в т.ч. импортных	164 -	435 -	1664 -	2817 -	4170 -	3585 =
Разведывательных и прочих самолётов, в т.ч. импортных	65 -	90 -	177 17 (9,6%)	305 -	735 -	791 8 (1%)
<b>ВСЕГО боевых самолётов различных типов, в т.ч. импортных</b>	1829 25 (1,4%)	4038 249 (6,2%)	5335 344 (6,5%)	8826 668 (7,6%)	13935 1566 (11,2%)	13620 1049 (7,7%)

<sup>1</sup> Без учёта авиации ВМФ СССР. // Лебедев И., Лебедев А. Как это было. – М.: Воентехиздат, 2000. С. 107.

<sup>2</sup> Здесь и далее приведено общее количество поступивших американских и английских самолётов.

Из таблицы следует, что показатели доли импортных самолётов в составе действующих соединений и частей ВВС КА (без ВВС ВМФ) колебались в пределах от 1,4% - на начало битвы под Москвой до 11,2% - на начало освободительной кампании в Восточной Европе. В среднем этот показатель по периодам войны составил 6,8%. То есть основная нагрузка приходилась на самолёты, поставленные отечественной промышленностью.

При этом важно учитывать, что самолёты ленд-лиза, как правило, по мере выработки ресурса в боевых полках постепенно заменялись на отечественные машины. В результате за войну лётчики воевали в среднем на 2-3 типах самолётов, включая импортные. Многим из советских лётчиков, последние машины позволяли стать известными асами. Достаточно сказать, что по моим подсчётам, из 62 советских лётчиков, дважды удостоенных высокого звания Героя Советского Союза за их успехи на фронтах Великой Отечественной войны, 19 в разное время воевали на американских истребителях и бомбардировщиках (ещё 3 – на английских машинах). А если из этого общего количества вычесть лётчиков-штурмовиков – 21 чел. (в штурмовую авиацию самолёты союзников не поставлялись), то практически 50% оставшихся авиаторов – дважды Героев сражались на ленд-лизских машинах.