

«ЛЕНД-ЛИЗ КАК СРЕДСТВО БОРЬБЫ С ФАШИЗМОМ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И СРЕДСТВО ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ НАЦИЗМА В СОВРЕМЕННОЙ УКРАИНЕ»

**Кнутов Юрий Альбертович -
начальник Музея войск ПВО
филиала ФГБУ ЦМВС
Минобороны России**

9 мая 2022 г. президент США Байден подписал закон о ленд-лизе для Украины. Согласно вступившему в силу нормативному акту, Киевский режим сможет получать современные виды американского оружия на условиях аренды. Это расширяет перечень поставок и позволяет включить в него самолёты, бронетехнику, РСЗО, БПЛА и другие виды современного оружия. Срок действия принятого закона составляет два года.

Символично, что подписание закона прошло в Вашингтоне в день Победы советского народа над гитлеровской Германией, что по замыслу американской администрации, должно означать попытку реванша Западного мира над преемницей Советского Союза – Российской Федерацией.

Согласно просочившейся в зарубежные СМИ информации, речь идёт о возможных поставках танков M1A2 Abrams, боевых машин пехоты M2A3 Bradley, самоходных артиллерийских установок M109A6 Paladin, реактивных систем залпового огня (РСЗО) M142 HIMARS и M270 MLRS, зенитных ракетных комплексов NASAMS норвежского производства, а также многофункциональных лёгких истребителей 4-го поколения F-16C/D.

Примечательно, что вопрос о ленд-лизе Киевский режим поднимал ещё до начала российской специальной военной операции. По просьбе Украины законопроект был внесён в Сенат США 19 января 2022 г., но ещё в 2018 г. бывший министр национальной обороны Польши Януш Онышкевич предлагал использовать ленд-лиз для военной помощи Незалажной.

История ленд-лиза или предоставления беспроцентного кредита союзникам США берёт своё начало весной 1941 г. 11 марта американский Конгресс принял «Закон по обеспечении защиты Соединённых Штатов». Первоначально документ предусматривал оказание помощи Британской империи и Китаю. Причём речь шла о поставках продуктов питания, одежды, медикаментов и других социально значимых товаров. Вскоре ленд-лиз был распространён на оружие, боеприпасы и боевую технику. В ноябре к ленд-лизу присоединился Советский Союз, а затем и другие страны воевавшие против гитлеровской коалиции.

Согласно закону о ленд-лизе имущество, переданное США другим странам, оплачивалось по арендным ставкам. В том случае, если имущество было утрачено при транспортировке или в ходе боевых действий, то плата

с его получателя не взималась. Если получатель изъявлял желание оставить у себя американское имущество, то он обязан был его оплатить полностью или частично за счёт долгосрочных кредитов, которые США предоставляли в виде беспроцентных займов. После окончания войны Соединённые Штаты могли потребовать вернуть им неутраченную боевую технику или иное имущество с последующим удержанием с пользователя арендной платы, а в некоторых случаях с освобождением от платежа.

Общая сумма ленд-лиза, предоставленного США другим странам за годы Второй мировой войны, составила 50,1 млрд. долл. (около 750 млрд. долл. в ценах 2018 г.). Наиболее крупными получателями американского ленд-лиза были Великобритания – 31,4 млрд. долл., Советский Союз – 10,8 млрд. долл., Франция – 3,2 млрд. долл. и Китай – 1,6 млрд. долл.

В СССР поставляемые по ленд-лизу из США и Великобритании товары доставлялись несколькими маршрутами. Основной из них – Тихоокеанский. На него пришлось 47,1% всех поставок. Ещё один маршрут – Трансиранский, по которому доставили 23,8% всех грузов. Арктические конвои позволили перевезти 22,6% грузов переданных союзниками. Через Чёрное море было перевезено 3,9% грузов. Ещё 2,6% поставок было осуществлено через Советскую Арктику. Был ещё один довольно сложный, опасный и продолжительный маршрут. По нему для нужд ВВС Красной армии из США через Аляску и Сибирь перегоняли американские военные самолёты. Маршрут получил название «АлСиб» или «Аляска-Сибирь».

Надо сказать, что 93,5% всех поставок пришлось на три маршрута: Тихоокеанский, Трансиранский и Арктические конвои.

После окончания Второй мировой войны долг Англии перед Соединёнными Штатами за поставки по ленд-лизу составил 4,33 млрд. долл., а СССР – 1,3 млрд. долл. В военное время Советский Союз оплачивал полученные товары золотом и валютой. Общая сумма советских выплат только за английский ленд-лиз сегодня может быть оценена в размере 55 тонн золота. В 1948 г., учитывая разрушенное войной народное хозяйство Советского Союза, Москва согласилась выплатить Вашингтону 170 млн. долл. На деле платежи растянулись на полвека. Последний транш был осуществлен в 2006 г. После этого Советский Союз и его преемница Российская Федерация полностью выполнили все свои обязательства перед США, в то время как большинству союзных стран Вашингтон списал оставшиеся после войны суммы без погашения долга.

Особо хотелось бы сказать о принципиальной разнице закона о ленд-лизе, который был принят в Соединённых Штатах в 1941 г. и тем законодательным актом, который подписал президент США Джозеф Байден.

Если в годы Второй мировой войны закон о ленд-лизе был призван помочь народам мира бороться против фашизма, то современный закон в поддержку Украины направлен на оказание помощи Киевскому нацистскому режиму. Из американского оружия ежедневно убивают мирных жителей Донбасса, а также обстреливают села на территории Курской,

Воронежской и Белгородской областей России. Хуже всего, что в Пентагоне хорошо знают, по каким целям стреляют артиллеристы ВФУ. Без американских советников невозможно вести прицельный огонь из РСЗО M142 HIMARS и M270 MLRS. Но для Вашингтона война с Россией до последнего украинца гораздо важнее нравственных и моральных ценностей, которые в годы Второй мировой войны объединяли народы Советского Союза и США.

Важную роль в поставках товаров по ленд-лизу в годы Второй мировой войны играл так называемый Трансиранский или Персидский коридор, который проходил через Иран. Для его организации советские и британские войска в ноябре 1941 г. были введены на территорию древней Персии. Ещё одна цель операции – не допустить перехода Ирана на сторону гитлеровской Германии.

Грузы из США через океан доставлялись в иранские порты Абадан, Бушер и Басра, расположенные на берегу Персидского залива. Как правило, корабли находились в пути 75 дней. Для увеличения пропускной способности порты были реконструированы. Быстрыми темпами было построено Трансиранское шоссе и проложена вторая колея Трансиранской железной дороги, связавшая порты в Персидском заливе с портами на Каспии. Кроме железнодорожного транспорта, доставка грузов из Ирана в Советский Союз осуществлялась автомобилями. Часть из них следовала до Каспийского моря. Далее грузы перевозились судами Каспийской военной флотилии.

Специально для поставок по ленд-лизу в Иране были построены цеха по сборке автомобилей. Затем готовые машины своим ходом с грузами для СССР под управлением советских водителей следовали по маршрутам Тегеран – Ашхабад, Тегеран – Астара – Баку, Джульфа - Орджоникидзе. Кроме советских военнослужащих, к перегонке автомобилей и перевозке грузов привлекались американские, а также индийские военные из военно-транспортной службы Британской индийской армии.

Самолёты после разгрузки с кораблей и соответствующей подготовки на аэродромах Ирана перегонялись советскими лётчиками в Кировабад.

В наше время маршрут Персидского коридора времен Второй мировой войны приобрёл новое значение. В условиях введения санкций против России и санкционной войны против Ирана возникла реальная возможность в создании транспортного коридора «Север-Юг», который уже связывает Санкт-Петербург и другие города Северо-Запада России с Персидским заливом. В этом, в первую очередь, заинтересованы страны Азии, такие как Индия, Китай, а также государства Юго-Восточной Азии. В соответствии с проектом транспортного коридора «Север-Юг» на территории России главным становится железнодорожное направление Бусловская — Санкт-Петербург — Москва — Рязань — Кочетовка — Ртищево — Саратов — Волгоград — Астрахань протяженностью 2513 км. Новый торговый путь позволяет в два раза сократить расстояние и стоимость перевозки

контейнеров, по сравнению с традиционным морским путём. Срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург снижается до 15-24 дней, тогда как действующий морской путь через Суэцкий канал занимает 30-45 дней. Надо сказать, что в июне 2022 г. уже началась пробная перевозка грузов из России в Индию по транскаспийскому маршруту. Доставка 39 контейнеров заняла 25 дней. По мнению издания Al Jazeera, открытие нового торгового маршрута поможет России преодолеть санкционные ограничения в торговле с Индией и даст возможность не использовать европейские порты. Новый коридор позволит к 2030 г. перевозить до 25 млн. тонн грузов в год, что составляет 75% от общего объёма контейнерных перевозок между Евразией, Южной Азией и Персидским заливом.

Ещё одна забытая страница ленд-лиза времен Второй мировой войны – авиационный ленд-лиз по маршруту «Аляска-Сибирь» или «АлСиб».

Для быстрой доставки самолётов из США в СССР была проложена авиационная трасса через Чукотку, Колыму и Якутию до Красноярска. Отдельные крупные транспортные узлы и относительно устойчивая погода с большими ограничениями позволяли организовать перегон самолётов до Центральной части РСФСР.

Прокладка перегоночной трассы по решению Государственного комитета обороны была поручена полярному лётчику, Герою Советского Союза В.С.Молокову.

Уже в ноябре 1941 г. на имевшихся аэродромах начались строительные работы. В Красноярске была увеличена длина двух бетонных взлётно-посадочных полос. Были проложены рулёжные дорожки, оборудованы самолётные стоянки. В Якутске использовалась деревянная ВПП. Её привели в порядок, построили ряд служебных зданий. Одновременно строились базовые аэродромы в Киренске, Сеймчане и Уэлькале, промежуточные и запасные – в Алдане, Олёкминске, Оймяконе (Якутия), Берелехе (Колыма) и Марково (Чукотка).

В июле 1942 г. лётчик-испытатель, Герой Советского Союза, полковник В.К.Коккинаки пролетел по строящейся воздушной трассе на американском бомбардировщике Б-25. Он привёз в Москву американскую делегацию, прибывшую для согласования вопросов связанных с началом перегона самолётов. 16 ноября 1942 г. первая группа американских самолётов совершила посадку в Красноярске. Далее начиналась вторая часть трассы. Она шла до запасных аэродромов, на которых дислоцировались запасные авиаполки. На их базе советские лётчики осваивали американские истребители, бомбардировщики и транспортники.

В начале августа 1942 г. в г. Иваново началось формирование 1-й перегоночной авиационной дивизии Гражданского воздушного флота. Для заполнения штатов лётчиков откомандировывали с фронта и из Ирана. Всего было сформировано 5 перегоночных полков. За каждым полком был закреплён конкретный участок. Это называлось эстафетный способ перегона.

Воздушная трасса имела пять участков. Первый проходил от Фербенкса до Уэлькаля и имел протяженность 1493 километра. Самолёты летели над Аляской, затем Беринговым проливом и в завершении над тундрой Восточной Чукотки.

Второй участок от Уэлькаля до Сеймчана проходил над безлюдной Центральной Чукоткой и Колымским хребтом. Его протяжённость составляла 1450 километров.

Третий участок Сеймчан - Якутск длиной 1167 километров проходил через полюс холода. Лететь приходилось на больших высотах и в кислородных масках над высокогорной территорией с Верхоянским и Черским хребтами.

Четвёртый участок от Якутска до Киренска пролегал над сплошной тайгой и имел длину 1330 километров.

Последний, пятый участок, также пролегал над глухой тайгой, а также в относительной близости от реки Лены. Он был коротким и составлял 960 км.

Все участки были практически безлюдными, и в случае непредвиденных обстоятельств помощь ждать было неоткуда.

Перегонка истребителей велась в строю «клин». Его возглавлял лидер-бомбардировщик, в составе экипажа которого находились штурман и радист. Перегонка бомбардировщиков и транспортных самолётов осуществлялась поодиночке.

Из-за несовершенства американских самолётов и недостатков в подготовке пилотов и техников в первый год было потеряно 58 крылатых машин, в то время как за последующие три года потери составили 26 машин.

В Красноярске самолёты проходили обслуживание и ремонт, перекрашивались и отправлялись на фронт. Истребители со снятыми крыльями везли по железной дороге, бомбардировщики и транспортные самолёты добирались до фронта своим ходом.

По воздушной трассе «АлСиб» перевозились военные специалисты и дипломаты, а также особо ценные грузы. Для этого 4 июня 1943 г. был сформирован 8-й транспортный авиаполк, базировавшийся в Якутске. Он имел численность 102 человека. Советские лётчики перегоняли «Дугласы» и на них же перевозили дипломатов, в том числе послов СССР в США М.М.Литвинова и А.А. Громько. В 1944 г. по трассе «АлСиб» пролетел вице-президент США Генри Уоллес с сопровождающими лицами.

Начиная с 26 июня 1945 г., началась перегонка самолётов для войны с Японией. Истребители и бомбардировщики перегонялись во Владивосток, Ворошиловск, Петропавловск-Камчатский, Спасск, Укурей, Хабаровск и Читу.

В конце августа 1945 г. США прекратили поставку самолётов по ленд-лизу. Всего за три года по трассе «АлСиб» было перегнано 8094 самолета.

После завершения Второй мировой войны, благодаря созданию трассы «АлСиб», были фактически с нуля созданы первоклассные по тем временам

пять воздушных трасс: Красноярск — Уэлькаль, Якутск — Хабаровск и Анадырь — Магадан — Хабаровск, а также трассы Магадан — Киренск — Красноярск и Якутск — Тикси, имевшие большое народнохозяйственное значение. Общая протяжённость всех пяти воздушных трасс составила 14010 километров, а аэродромная сеть насчитывала 30 аэропортов и аэродромов.

К сожалению, эта важная страница подвига лётчиков, техников, инженеров и строителей практически не раскрыта в нашей истории Великой Отечественной войны. Нет и монумента лётчикам, отдавшим свою жизнь при выполнении воинского долга при перегонке самолётов, предназначенных для защиты неба Родины.

Поэтому есть предложение обратиться к командованию ВКС, ветеранским организациям ВВС, администрации Красноярского края с просьбой установить памятник лётчикам и техническому персоналу до конца исполнившим свой долг на воздушных трассах ленд-лиза.