

УДК 623.746 (091)''1941/1945'' (045)

**АВІАЦІЙНИЙ ЛЕНД-ЛІЗ ДО СРСР У РОКИ ВІЙНИ –  
ОРГАНІЗАЦІЯ І ПРАКТИКА ПОСТАВОК**

**Романенко В.Д.**, ст. наук. співр.  
(Державний музей авіації)

*В статье рассматриваются вопросы организации и практики поставок боевых самолетов из США и Великобритании в СССР по программе ленд-лиза в период Великой Отечественной войны. Анализируются основные этапы ленд-лиза, маршруты поставок, количественные показатели.*

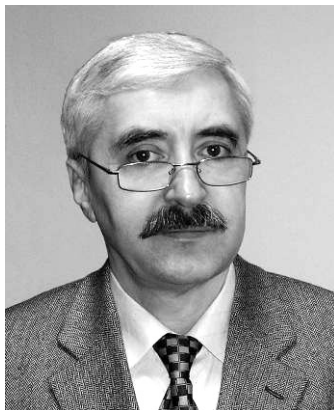
*The article deals with issues of organization and practice of shipments of combat aircraft from USA and Great Britain to USSR during WWII via Lend-lease program. Main stages of Lend-Lease, supply routes and quantity of aircraft shipped are analyzed.*

Ленд-ліз виник як форма військово-го співробітництва країн антигітлерівської коаліції під час Другої світової війни. Спочатку це була допомога Великобританії, що потребувала бойової техніки і військових матеріалів для війни з Німеччиною, але через вичерпання фінансових ресурсів неспроможна була сплачувати за закупки озброєнь у США [1, с.61]. А США широкі прагнули їй допомогти, бо падіння останнього бастиону в Європі рано чи пізно привело б Америку до прямої війни з Німеччиною, що прагнула світового панування. Тому у президента Ф. Рузвельта виникла ідея „позичати” зброю Великобританії (яку він назвав „переднім краєм оборони США”) з відстрочкою оплати. Був розроблений спеціальний законопроект, що отримав відповідну назву – „Акт сприяння обороні США”, і після прийняття став широко відомий як „білл про ленд-ліз”.

Закон про ленд-ліз (англ. – lend lease, «позику-оренду», від lend – давати у позику і lease – здавати в оренду)

був ухвалений конгресом США 11 березня 1941 року. Він надавав президентові США повноваження передавати, обмінювати, здавати в оренду, позичати або поставляти іншим способом військові матеріали уряду будь-якої країни, якщо її «оборона проти агресії життєво важлива для оборони Сполучених Штатів». Причому втрачена під час війни бойова техніка або спожиті матеріали (бензин, боеприпаси, продовольство) не підлягали оплаті, а ті, що залишилися, оплачувалися на основі довгострокових американських кредитів [2, с.599].

Для втілення закону у життя 2 травня 1941 року було створено спеціальне „Агентство з координації військової допомоги”, в жовтні перейменоване у „Адміністрацію ленд-лізу” – OLLA (“Office of Lend-Lease Administration”). До кінця року Великобританія отримала по ленд-лізу 100 американських літаків, понад 800 танків, 13 000 вантажівок та тисячі тон продовольства [1, с.94]. Програму ленд-



лізу поширили також ще на кілька країн Європи, що продовжували боротьбу з Німеччиною, та Китай.

Після нападу німців на СРСР Великобританія та США запропонували військову допомогу й Радянському Союзові. Розуміючи, що перемога фашистів стане „катастрофою для Англії і Америки”, вони були кровно зацікавлені у якнайсильнішому і якнайдовшому спротиву.

Для організації допомоги потрібно було виконати ряд необхідних процедур. Так, вже 24 червня було заблоковано радянські активи у американських банках\*. Завдяки цьому на стіл держсекретаря США вже 30 червня лягла перша радянська заявка на 3000 бомбардувальників, стільки ж винищувачів, 20 000 зенітних гармат, вибухівку, бензин та обладнання для військових заводів загальною сумою у 1 837 мільйонів доларів [3 с.46].

27 червня до Москви прибула британська військова і економічна місії, які мали вирішувати конкретні питання допомоги. Переговори пройшли успішно [5, с.13], проте їх результати були скромними: поставки затримувалися, спільні військові операції в Арктиці так і не відбулися...

Керівництво США, і особливо Великобританії, не поспішали з допомогою перш за все через невіру у здатність Червоної Армії вистояти у боротьбі з вермахтом. Вони хотіли впевнитися, що СРСР протримається „хоча б до 1 жовтня” [3, с.58]. Тоді наступ німецької армії, не підготовленої до зими, буде заморожено, і війна набуде затяжного характеру. Інакше, вийшовши з війни (як це зробила Росія у 1918 році), СРСР прямо чи побічно сприятиме Німеччині.

Першим кроком на шляху подолання взаємної недовіри стала „Угода між урядами Союзу РСР та Великобританії про спільні дії у війні проти Німеччини”, підписана у Москві 12 липня 1941 року

\* Радянські рахунки були заарештовані у січні 1940 року через напад СРСР на Фінляндію.

[4, с.82]. Вона містила всього два пункти: допомагати один одному і не укладати сепаратного миру з Німеччиною. Цей документ офіційно оформив союзний характер відносин між країнами.

Наступним етапом було підписання 18 серпня 1941 р. угоди про товарообіг, кредит і кліринг, яке передбачало постачання в значних розмірах англійських товарів до СРСР, надання кредиту в 10 млн. фунтів стерлінгів з розрахунку 3% річних строком на 5 років.

Переломним моментом у встановленні радянсько-американської співпраці став візит Г. Гопкінса, особистого посланця президента США. Головною метою його місії було висвітлити питання – „як довго протримається СРСР?”

По прибутті до Москви 28 липня, Г. Гопкінс провів зустрічі з керівниками наркоматів оборони й зовнішніх справ, та був двічі прийнятий Й. Сталінін. Перемовини справили на пана Гопкінса велике враження – особливо „впевненість усіх росіян, від наркома до простого шофера”, у перемозі. Не чекаючи навіть офіційно звіту, 1 серпня, перед відльотом до США, Г. Гопкінс надіслав телеграму президенту: „Я дуже впевнений у відношенні цього фронту... Тут безмежна рішучість перемогти” [8, Р.13]. Фактично це означало, що Радянський Союз протримається до осені, і йому треба негайно надати допомогу. Того ж дня Ф. Рузвельт на засіданні кабінету розпорядився про якнайшвидше виконання радянської заявки.

1 серпня були ліквідовані останні законодавчі перепони на шляху до розгортання широкомасштабних поставок: продовжено до 6 серпня 1942 року дію радянсько-американської торгівельної угоди, та дозволено видачу необмежених ліцензій на експорт зброї до СРСР\*

\* В американській ноті відзначалося, що зміцнення спротиву Радянського Союзу агресорові... „відповідає інтересам державної оборони Сполучених Штатів” [3, с.95] – тобто готувалося законодавче підґрунтя для приєднання до програми ленд-лізу.

[3, с.94-97]. Це були перші офіційні документи, що визначали відносини США і СРСР у війні.

На зустрічі 9 серпня 1941 року в Атлантиці, біля берегів Ньюфаундленда, керівники США та Англії розробили спільну стратегію: концентрувати сили на європейському театрі проти Німеччини, та надавати матеріальну допомогу будь-якій державі, що воювала з країнами „осі”. США утрималися від підписання військової угоди, бо не перебували в стані війни. Тому вирішено було обмежитися декларацією, яка була підписана 12 серпня Ф. Рузвельтом та У. Черчіллем, і названа „Атлантичною хартією”. 24 вересня на Міжсоюзній конференції у Лондоні до Атлантичної хартії офіційно приєднався і Радянський Союз [4, с.129-130]. Це стало важливим етапом створення тристоронньої антигітлерівської коаліції.

На тристоронній Московській конференції (29.09-1.10.41 р.) вперше відбувся офіційний розподіл військової допомоги. Великобританія мала не лише „поділитися” об’ємами отриманого від США, але й надати власну військову продукцію СРСР. У жодній з позицій радянських заявок не було відмови (хоча запити з основних – літаків і танків – були задоволені по мінімуму, раніше вказаному у листі Й. Сталіна [4, с.112]). До того ж, союзники брали на себе доставку допомоги до СРСР (всі інші отримувачі, включаючи Великобританію, мали завозити її самі).

1 жовтня керівники делегацій підписали Перший (Московський) Протокол про постачання Радянського Союзу до кінця червня 1942 року. Ця подія стала історичною: вона завершувала довгий організаційний етап (що включав фінансовий, правовий та військово-політичний аспекти), і переводила матеріальну допомогу СРСР зі сторони Сполучених Штатів та Великобританії у практичну фазу.

За Першим протоколом, що діяв з 1 жовтня 1941 по 30 червня 1942 року,

Радянський Союз мав отримати озброєнь, обладнання і різних матеріалів на загальну суму 1 млрд. доларів.

Великобританія першою, ще 6 вересня, запропонувала перевести поставки Радянському Союзу на умови ленд-лізу. У. Черчілль у своєму листі-відповіді до Й. Сталіна написав: „У першому абзаці Вашого послання Ви використали слово „продати”. Ми не дивимося на справу з цієї точки зору, і ніколи не думали про оплату. Було б краще, якби всяка допомога, надана вам нами, покоїлася на тій самій базі товаришування, на якій побудовано американський закон про позику-оренду” [4, с.31].

7 листопада 1941 року президент США Ф. Рузвельт також проголосив про поширення дії закону про ленд-ліз на СРСР. Проте умови були відмінними від Англії: якщо останній зброя передавалася безкоштовно, то СРСР лише отримував від США безпроцентний кредит на закупівлю, який мав погашатися протягом 10 років, починаючи з 6-го року після закінчення війни.

Ця „нерівність” була ліквідована „заднім числом” – 11 липня 1942 р. Радянський Союз і Сполучені Штати підписали „Угоду про принципи, що використовуються для взаємної допомоги у веденні війни проти агресора”. У ній США відмовлялися від оплати поставок за кредитом, і переводили ленд-ліз для СРСР на ту ж основу, що і для Великобританії. Крім того, дію договору про ленд-ліз поширили на увесь період Першого протоколу: тобто не з 7 листопада, а вже з 1 жовтня 1941 р. Радянський Союз мав отримувати літаки, зброю, бойову техніку, боєприпаси, паливо, продовольство та інші необхідні військові матеріали фактично без жодної оплати\* [7, с.24].

1 січня 1942 р. було здійснено остаточне оформлення антигітлерівської

---

\* Згідно закону про ленд-ліз, втрачена під час війни бойова техніка або спожиті матеріали (бензин, боєприпаси, продовольство тощо) не підлягали оплаті. До 7 листопада СРСР закупив у США озброєнь і інших матеріалів на суму майже у 1 млрд. доларів. Відповідно до угоди від 11.07.42 р., цей борг був анульований [7, с. 346].

коаліції: у Вашингтоні 26 держав-учасників боротьби проти „країн осі” підписали „Декларацію Об’єднаних націй”. З цього часу до офіційних документів увійшов термін „союзник”, якого і СРСР, і США до того уникали.

Існував і „до-лендлізівський” етап поставок. Величезні втрати початкового періоду війни (за перших 18 днів війни, наприклад, бойові втрати літаків перевершили 4 000 одиниць [5]) потребували негайного поповнення. Цим зайнялася радянська місія на чолі з генерал-лейтенантом Ф.І. Голіковим\*\*, що вже 8 липня вилетіла до Лондону. З її „подачі” 26 липня У. Черчілль повідомив Й. Сталіна, що „...Військовий комітет, незважаючи на те, що це серйозно зменшує наші ресурси винищувачів, одностайно вирішив послати в можливо короткий термін до Росії 200 винищувачів „Томагавк”. 140 з цих літаків будуть відправлені до Архангельська звідси, а 60 – з числа замовлених нами у Сполучених Штатах”.

Ще 200 винищувачів „Харрікейн” прем’єр запропонував 30 серпня. Додатково 40 машин цього типу мало надійти „до 6 вересня” разом зі спеціально сформованим в липні 1941-го для відправки до СРСР 151-м авіакрилом\*\*\* Королівських ВПС Великобританії (далі RAF) [4, с. 110].

31.08.41 р. у Архангельському порту пришвартувалися 7 суден першого „пробного” конвою „Дервіш” (PQ-0). Разом із мінами, бомбами, вантажівками він привіз також 64 винищувачі. Різні джерела подають різну кількість літаків, проте за документами Головного управління ВПС ЧА 1 вересня зареєстровано надходження 48 „Томагавків” і 1 „Харрікейна” [6, с.3]. Ще 15 „Харрікейнів” були складені і облітані з 2 по

12 вересня персоналом 151-го авіакрила RAF\* [7, с. 39]. А 7 вересня з палуби англійського авіаносця „Аргус” на аеродром Ваєнга перелетіли останні 24 „Харрікейни” 151-го авіакрила. Пілоти RAF до 20 жовтня воювали разом з льотчиками радянського 72 змішаного авіаполку ВПС Північного флоту, одночасно допомагаючи останнім опанувати нову машину, а потім передали їм свої літаки й відбули до Англії.

Загалом авіаційні „до-лендлізівські” поставки з Великобританії склали 88 винищувачів\*. Яка кількість з них була оплачена, а яка пізніше „взята під крило ленд-лізу”, встановити важко, бо під дію „Угоди про товарообіг, кредит і кліринг”, якою керувалися сторони у взаєморозрахунках до 1945 року, підпадали лише невійськові поставки [7, с. 23].

Американські „до-лендлізівські” надходження\* включали лише авіаційні озброєння (10,5 тис. бомб загальною вартістю 834,5 тис. доларів, патрони до авіаційних кулеметів на 407,9 тис. та запасні частини, двигуни й обладнання на суму 388,8 тис. доларів) [8]. До кінця війни ці суми були майже повністю анульовані [7, с. 24].

З 1 жовтня 1941 р. обсяги, номенклатура та терміни поставок регулювалися відповідними протоколами\*\*. Загалом були підписані чотири протоколи, додаткова „спеціальна програма 17

\* Вони також були доставлені у ящиках кораблями конвою «Дервіш», проте вважалися власністю RAF.

\* Решта з 200 „Томагавків” надійшли до СРСР 11.10.41, кількість „харікейнів” сягнула 240 лише 30.10.41 р. [6, с.3]. Розрахунок йшов на дату завантаження у порту. Ця дата невідома, але її можна розрахувати приблизно, віднявши час слідування (12-14 діб) від дати доставки до СРСР. Тобто до 6 вересня було відвантажено до СРСР лише 48 „томагавків” та 40 „харрікейнів”.

\* Тобто відвантажені у період з 22 червня по 1 жовтня 1941 р. Після 1 жовтня всі поставки йшли по лінії ленд-лізу.

\*\* Хоча мали місце й неодноразові „надпротокольні” та „позапротокольні” поставки.

\*\* Колишній зам. начальника Генштабу та керівник Головного розвідувального управління РСЧА.

\*\*\* Підрозділ англійських ВПС, що складався з двох ескадрій (по 12 літаків). Налічував приблизно 400 військовослужбовців, у т.ч. 30 пілотів.

жовтня 1944 року” (“Milepost”) та „додатковий список Молотова-Мікояна” [7, с. 311].

Поставки авіаційної техніки у Першому (Московському) протоколі стояли на найпершому місці. СРСР мав отримувати по 400 бойових літаків щомісяця. По 200 винищувачів на місяць мала надати Англія, та по 100 бомбардувальників і 100 винищувачів – США; загалом – 3600 машин [3, с. 121].

Як відмітив у своїй доповіді Й. Сталіну нарком зовнішньої торгівлі А. Мікоян, „...Великобританія більш чи менш точно і акуратно виконала свої обов’язки” у 1941 році: було отримано 711 літаків (484 „Харрікейни”, 216 Р-40 та 11 „аерокобр”). США ж до кінця року змогли направити лише 204 шт. Загалом по першому протоколу було відвантажено 3296 літаків (1474 зі Сполучених Штатів, та 1822 з Англії) – майже обіцяна кількість. Проте через значні втрати у арктичних конвоях, якими йшла доставка у період дії Першого протоколу, до Мурманська й Архангельська потрапило не більше 2700-2750 машин\*...

Союзники зобов’язалися поповнити втрачені обсяги поставок. Тому, незважаючи на неритмічність надходження, Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР вважав перший протокол загалом виконаним. Отримані до середини 1942 р. літаки були зосереджені в основному на північних та центральних ділянках фронту.

Другий протокол був підписаний 6 жовтня 1942 р. у Вашингтоні. За ним проходили поставки з 1 липня 1942 по 30 червня 1943 року. СРСР мав отримати загалом 4308 літаків, у дійсності надійшло 4790 (2595\*\* з США, та 2195 з

Англії\*\*\*) [7, с.200]. Переважна більшість машин була вдосконалених та нових моделей, хоча 40% англійських поставок склали все ті ж застарілі „Харрікейни”. Додатково до протоколу Великобританія надіслала ще 249 літаків – з них 150 „Спітфайрів” Mk.V, які вважались на той час кращими британськими винищувачами. США надали понад протокол 30 тренувальних літаків АТ-6 (для пришивидшення перенавчання радянських пілотів на американські типи) і один стратегічний бомбардувальник В-24. Значну частину авіаційних поставок за Другим протоколом склали запасні авіадвигуни, обладнання, боеприпаси та запасні частини до літаків (пропелери, колеса шасі та ін.).

Хоча загальний обсяг поставок за Другим протоколом вважається неповним (головним чином через нестачу морських суден для перевезень), по авіаційній складовій вони були навіть перевиконані. Це сталося завдяки розпочатій наприкінці 1942 року перегонці літаків повітрям: спершу бомбардувальників з США до Середнього сходу і далі до радянського Закавказзя, а з 6 жовтня 1942 р. – всіх типів літаків через Аляску та Сибір (повітряною трасою АЛСИБ). 46 англійських літаків також виконали прямий переліт з Великобританії на радянську Північ. А до „північної” морської траси додався ще й безпечний „Персидський коридор” – доставка вантажів до віддалених від районів бойових дій портів Іраку й Ірану з подальшим перевезенням до Грузії та Азербайджану. Завдяки новим маршрутам літаки більш рівномірно розподілялися по фронтам, хоча процент їх на півночі (і особливо на півдні) був

\* З англійських поставок 288 літаків пішли на дно разом з кораблями, що їх перевозили. Не менші втрати були й у американців. Загалом до 1.11.42 р. було втрачено при перевезеннях 687 літаків. До завершення дії Першого протоколу їх можна приблизно оцінити у 550-600 шт. [7, с.120-121].

\*\* З них 126 – в рахунок Третього протоколу.

\*\*\* За даними Наркомату зовнішньої торгівлі СРСР Великобританія за II протоколом передала 2337 літаків, у тому числі 300 Р-40, 1095 „аерокобр” та 932 „харрікейни” (РГАЭ Ф.413. Оп.9.Д.440.Л.38; Д.539.Л.47-48).

значно вищим через близькість до місць доставки. Кількість отриманих від союзників за Другим протоколом літаків на 90% компенсувала бойові втрати радянської авіації за цей період [5, с.369-370].

Третій протокол було підписано 19 жовтня 1943 року у Лондоні. Він діяв з 1 липня 1943 до 30 червня 1944 року, і за ним СРСР мав загалом отримати 5913 літаків. По авіаційній частині цей план знову був перевиконаний – загалом відправлено 6117 літаків (3905 зі США, та 2212 – з Великобританії) [7, с.309].

За четвертим протоколом (підписано 17 квітня 1945 року в Оттаві, діяв з 1 липня 1944 по 12 травня 1945 року) СРСР мав отримати 4180 літаків. Реально було надіслано 4583 (3407 зі США, та 1176 – з Великобританії) [7, с.312]. Вперше за війну всю англійську квоту складали виключно літаки власного виробництва\* – „Спітфайри” Mk.IX, найкращі винищувачі Королівських ВПС.

Авіаційні поставки по „додаткових” угодах\*\* проходили з 13 травня по 20 вересня 1945 р., і склали понад 920 літаків (підраховано за [9, с.78] і [10, с.249]). Основна їх частина (біля 730 машин) надійшла повітряною трасою Аляска-Сибір, ще 190 – через Мурманськ та Архангельськ.

Поставки авіаційної техніки здійснювалися по трьох основних трасах. Хронологічно першою була „Північна” – з портів Англії та східного узбережжя США літаки у розібраному вигляді (у ящиках) кораблями доставлялися до Архангельська, Молотовська та Мурманська. Це був найкоротший (приблизно 1500 морських миль до Мурмансь-

ка, 10-12 діб ходу), але дуже небезпечний шлях – через операційні зони німецького флоту та авіації. Тому втрати союзних конвоїв часом доходили до 30% загального тоннажу [7, с.120]. За роки війни по ньому було отримано 3,96 млн. т вантажів [11, с.156], у тому числі 4790 літаків (26.17% від загальної кількості) [12, ЛЛ.1-22]. За цим маршрутом було виконано також три перельоти: 20 англійських бомбардувальників „Хемпден” 4.09.42 р. (позапротокольна поставка), 12 англійських транспортних літаків „Альбемарль” у березні-квітні 1943 р. та 47 американських літаючих човнів PBN-1 „Каталіна” у травні-липні 1944 р. Вперше по „північному” маршруту літаки надійшли 31.08.41 р., востаннє – 14.06.45 р.

Значно безпечнішим був „південний” маршрут: з Нью-Йорку та Філадельфії до портів Ірану й Іраку. Він проходив далеко від районів бойових дій, тому торговельні судна йшли навіть без охорони. Але час доставки вантажів різко зростав – до 60-70 діб, бо відстань складала 11 400 морських миль. Винищувачі й легкі бомбардувальники транспортувалися кораблями у ящиках, які розвантажувалися у портах Басра, Абадан та Хоремшехр. Далі вони вантажівками чи баржами доставлялися на о. Абадан, де фірма „Дуглас” побудувала навесні 1942 року авіаскладальний авіазавод. Тут літаки збиралися, облютовувалися й далі повітряним шляхом, з проміжною посадкою у Тегерані, переганялися до Азербайджану (м. Аджі-Кабул та Кіровабад). Середні ж бомбардувальники в основному перелітали прямо зі США (з кількома проміжними посадками) до Абадану, а далі також прямували до Закавказзя.

Англійські літаки доставлялися з метрополії до Іраку (портів Басра, Шейбасі та Маргіл), звідти – на авіабазі Королівських ВПС у Шуайбі та Маргілі. Після складання чи направ (частина літаків передавалася з підрозділів

\* Раніше англійські поставки включали в більшості американські літаки, що передавалися „в рахунок британської квоти”, і лише до 40% – машини власного виробництва.

\*\* Дія ленд-лізу формально була припинена 12 травня, після завершення бойових дій у Європі.

RAF, що брали участь у бойових діях в Африці, і потребувала ремонту) вони повітряним шляхом переганялися до Аджі-Кабулу та Кіровабаду.

„Перський коридор”, як називали трасу союзники, почав діяти з червня 1942 р., а завершив роботу у червні 1945 р. Загалом по ньому було доставлено до СРСР 4,16 млн. т вантажів [11, с.156], у їх числі 5642 літаки (30.8%) [12, ЛЛ.1-22].

Обидві морські траси потребували великої кількості торговельного тоннажу, через брак якого власне й зривалися час від часу графіки і обсяги поставок. Тому у Ф. Рузвельта ще у серпні 1941 р. виникла ідея переганяти літаки до СРСР повітряною трасою, через Аляску й Сибір. Вона не потребувала дефіцитних транспортних суден, й була безпечною через віддаленість від районів бойових дій.

Проте президент США не знав, що до війни повітряної лінії через Сибір просто не існувало! Її створення почалося лише у жовтні 1941 року, і за рік були збудовані лише злітно-посадкові смуги базових аеродромів. За цей же час, щоб виключити питання про перегонку літаків американськими льотчиками (як пропонував Рузвельт), було нашвидкоруч підготовлено п'ять полків радянських пілотів. Їх розмістили уздовж траси, і через велику відстань (6300 км) літаки переганялися поетапно, кожний полк на своєму відрізку. Першим починав 1 ПАП\*, що отримував машини від представників США на авіабазі Фербенкс (Аляска), і переганяв їх на перший радянський аеродром Уелькаль на Чукотці. Тут естафету перебирав 2-й ПАП, і т.д. Останнім підключався 5-й ПАП, що приводив літаки до Красноярська – кінцевої точки траси. Далі отримані літаки відправлялися або безпосередньо льотом до бойових частин, або по залізниці до 22 ЗАП – „східного”

\* Перегоночний авіаційний полк.

центру підготовки льотно-технічного складу на імпорتنі винишувачі.

Перші літаки стартували з Фербенксу 6 жовтня 1942 року, а дісталася Красноярська через 33 дні, 16 листопада, втративши дві машини. Маршрут пролягав через найсуворішу кліматичну область планети, де морози сягали –60 градусів, тому втрати мали місце і надалі. Максимальної пропускної здатності траса досягла у 1944 році – тоді по ній пройшло 3425 літаків (до 200 на день!). Загалом же по АЛСІБ до СРСР прибула 7831 машина\*\* (42,8%) [12, ЛЛ.1-22].

Тихоокеанський маршрут (з західного узбережжя США до Владивостока, Петропавловська-Камчатського та Николаєвська-на-Амурі), по якому надійшло до СРСР 49,7% всіх ленд-лізівських вантажів з США, виявився незручним для авіаційних поставок. Тому він був використаний лише раз – у 1943 р. доставлено 17 літаків [12, ЛЛ.1-22].

У 1944-45 роках до СРСР було перегнано також ще 145 літаючих човнів „Каталіна” різними повітряними трасами.

Загальна кількість літаків, що надійшла від союзників до СРСР, на жаль, досить значно відрізняється в усіх джерелах – як архівних матеріалах, так і опублікованих на базі архівних джерел монографічних виданнях\*. Тому авторові довелося зробити власні підрахунки, базуючись на найбільш вірогідних на даний час джерелах: [14] та [13, с.183-184]. Згі-

\*\* Сумарні цифри у багатьох джерелах більші: так, у звіті Інженерного управління Наркомату зовнішньої торгівлі СРСР фігурує цифра 7 912 літаків, у „Історичному формулярі 1-ї Червонопрапорної Перегоночної авіадивізії” – 7908 літаків, у працях більшості американських дослідників теми АЛСІБ (Robert Huhn Jones, Richard C. Lukas) – 7924.

\* Найцікавіше те, що кількість отриманих літаків у радянських джерелах перевищує кількість відправлених зі США! Це можна пояснити тим, що частину літаків відправили з Великобританії як майно RAF, а у СРСР зарахували у сумарні показники (наприклад, перші „аерокобри” від RAF були внесені у графу „Аерокобри» всіх моделей”).

дно аналізу згаданих матеріалів, загалом до Радянського Союзу надійшло 18 492 літаки, з них 14 307 – зі США\*\*, та 4185 – з Великобританії\*\*\*. З цієї кількості при перегонці до СРСР радянськими екіпажами та на радянській території у аваріях та катастрофах було втрачено 75 одиниць. Загальна сума авіаційних поставок (літаки та авіаційне обладнання) лише зі США і лише з 1.10.41 по 1.07.45 р. склала \$1 505 980 тис. [7, с.357].

Для приймання такої кількості авіатехніки від виробників, доставки, розподілу до бойових частин та навчання льотно-технічного складу була створена розгалужена інфраструктура.

„Закордонні” операції (тобто власне відбір, закупівлю й організацію відправки) на початку взяли на себе існуючі структури НКЗТ та НКІЗ\*\*\*\*. У Англії це були представники Інженерного відділу при торговельному представництві СРСР, у США – Інженерного відділу Амторгу. Проте через свою нечисленність (3-4 співробітники) вони могли впоратися лише з підготовчою роботою.

По прибуттю до Великобританії 7 липня 1941 року вищезгаданої радянської військової делегації на чолі з генералом Ф.І. Голіковим у Лондоні з її членів була започаткована Військова місія. У жовтні до її складу увійшло ще 14 фахівців, поспіхом направлених з Москви. Проте якість роботи новоство-

реного Інженерного відділу місії бажала багато кращого, бо прибулі не знали ані англійської мови, ані британської системи комплектації бойової техніки [7, с.25-26]. Так, до весни 1942 р. літаки надходили з мінімальною кількістю запчастин та боеприпасів, як було прийнято у RAF, і швидко виявлялися „прикутими до землі”, наприклад, через брак набоїв чи свічок до двигунів\*... Значно ускладнювала перенавчання на них радянських пілотів технічна документація лише на англійській мові, без перекладів і пояснень.

До цих самих проблем у Сполучених Штатах додалася ще й комплектація: тут літаки випускалися з заводів без частини обладнання, яке встановлювалося лише у спеціальних модифікаційних центрах за вибором замовника [7, с.26]. У СРСР таких центрів не було, і процедуру потрібно було швидко змінювати. Цим насамперед і зайнявся залишок делегації Ф.І. Голікова (що прибула до Вашингтону 27 липня), який увійшов до складу Інженерного відділу Амторгу.

31 серпня до США прилетіла перша група радянських пілотів і інженерів на чолі з відомим полярним льотчиком М. Громовим. Два тижні вона ознайомлювалася з американською авіаційною технікою, й проводила відбір моделей для СРСР [13, с.201]. З двох наявних типів винищувачів – Р-39 та Р-40 – замовили обидва, з двох типів бомбардувальників – вибрано В-25 „Мітчелл” як простіший у керуванні, з легких бомбардувальників – А-20 „Бостон”. У наданні важких бомбардувальників американською стороною було відмовлено... По завершенні процесу відбору частина фахівців групи також влилася у склад Амторгу.

Організація дієвої інфраструктури фактично почалася 1942 року. 25 лютого

---

\*\* Ще понад 70 американських літаків СРСР отримав шляхом „чорного” ленд-лізу – нелегального ремонту і включення до бойових підрозділів машин, що були підбиті і приземлилися на радянській та підконтрольних СРСР територіях (близько 60 стратегічних бомбардувальників), та інтернованих літаків.

\*\*\* Додатково до офіційних поставок підрозділи RAF, що діяли на території СРСР, передали ще 33 літаки, та ще 2 важкі бомбардувальники були відремонтвані й нелегально включені до авіаційних частин [13, с.183-184].

\*\*\*\* Народний комісаріат зовнішньої торгівлі та Народний комісаріат іноземних справ на чолі відповідно з А.І. Мікояном та В.Молотовим.

---

\* Й. Сталін особисто під час Московської конференції ставив питання перед союзниками про надання 20 боекомплектів до кожного винищувача [4, с.133].



у США була створена Радянська закупівельна комісія (РЗК) [7, с.76]. У її складі спочатку була утворена авіаційна група, розширена пізніше до відділу. Якість і своєчасність авіапоставок зросли (хоча безпосередні контакти з командуванням ВПС США були мінімальними через незнання всім складом групи англійської мови). Наприклад, значно (до 30% вартості літака) підвищилися норми його комплектації запчастинами та боєприпасами. Була опрацьована нова система постачання запчастинами – їх почали доставляти на спеціальні бази. Технічну документацію переклали на російську й надрукували безпосередньо у США. До середини року штат авіаційного відділу РЗК зріс настільки, що його військові представники були прикомандировані практично до всіх підприємств США, де виробляли літаки та авіадвигуни для СРСР, а також до основних портів відправки. Так, у 1943 році начальником відділу був генерал-майор, а окремі групи (винищувальну, бомбардувальну та ін.) очолювали офіцери у званні полковника!

Зі створенням авіаційних трас перегонки літаків відповідні підрозділи були організовані й на аеродромах старту. Першим, у лютому 1942 року, працювало військове представництво у Майамі, де починалася „трансфранкська” траса перельотів бомбардувальників з території США до Ірану (з подальшим слідуванням до радянського Закавказзя). Перші 72 В-25 вилетіли звідси у вже у березні.

Для загального керівництва процесом доставки авіаційної техніки до СРСР було створено Імпортне Управління ВПС (ІУ ВПС). Його штат повністю склали офіцери ВПС (начальник – полковник, а з 1943 р. – генерал-майор Левандович). Проте входило воно... до складу Наркомату зовнішньої торгівлі!

Військові представники ІУ ВПС спочатку приймали літаки, авіадвигуни й обладнання, що надходило „Північ-

ною” морською трасою до Архангельська, Мурманська й Молотовська. Вони перевіряли комплектність та якість, після чого складали „Акти здавання” (чи „Дефектні відомості” у разі негарантій), й передавали техніку підрозділам ВПС. Спеціальним наказом було заборонено навіть відкривати ящики з літаками без „воєнпрєдів” ІУ ВПС!

З початком роботи „Південної” (через Іран та Ірак) траси така перевірка вже здійснювалася двічі. Спершу комісії ІУ ВПС приймали літаки від представників ВПС США чи Королівських ВПС Великобританії. Перевірялася не лише якість складання, але й виконувалися контрольні польоти – один американським чи англійським пілотом, другий – вже радянським [15, с.127]. Далі літак передавався 6-му чи 7-му перегончому авіаційним полкам (ПАП) ВПС ЧА, пілоти яких виконували переліт до аеродромів 4-ї Запасної авіабригади (ЗАБ), розташованої в Азербайджані. Тут літаки знову перевірялися представниками ІУ ВПС, й офіційними „Актами здавання” передавалися вже у склад 4-ї ЗАБ.

Приймальні комісії працювали у Іраку на авіабазах RAF у Маргілі та Шуайбі. Тут навесні 1942 р. працювали також складальні авіаційні бригади з радянських інженерів, техніків та робітників [15, с.45,57, 125,172].

Після відкриття влітку 1942 р. авіаскладального заводу на о. Абадан у Ірані тут теж була сформована радянська військова приймальна комісія (начальник – генерал-майор І.О. Образков). У вересні 1942 р. сюди ж були переведені з Іраку й радянські цивільні працівники.

Приймальна комісія деякий час працювала й на аеродромі у Тегерані, де проходила передача радянським ВПС бомбардувальників, що слідували трансфранкським маршрутом з території США [7, с.78], та виконували поміжні посадки пілоти 6 і 7 ПАП.

Військові представництва ІУ ВПС на найбільшій повітряній трасі „Аляска-

Сибір” також знаходились у її початковому (м. Фербенкс, США) та кінцевому (м. Красноярськ) пунктах. Бойові літаки з усіх авіазаводів США переганялися спочатку до бази Грейт-Фолз, далі до Фербенксу (Аляска) льотом через Канаду, й тут здавалися приймальній комісії ВПС СРСР. У Красноярську, після перегонки, літаки ще раз приймалися, та передавалися 45-му Запасному авіаполку ВПС Сибірського військового округу.

По повітряних трасах літаки до СРСР (та по його території) вели спеціально створені перегоночні авіаційні полки. Вони були сформовані й навчені на імпорту техніку протягом літа-осені 1942 року. По південній трасі всі типи бойових машин доставляли екіпажі 6 і 7 ПАП. Для АЛСИБ була сформована ціла перегоночна авіадивізія – 1 ПАД у складі 5 перегоночних полків, більш-менш рівномірно розміщених уздовж маршруту протяжністю 6300 км: 1-й ПАП – у Фербенксі (США), 2-й – на Чукотці, і т.д.

Після перегонки (чи доставки у ящиках) літаки спочатку включалися до складу запасних авіаційних полків (ЗАП). Вони були сформовані у 1941-42 роках, і грали подвійну роль: як центри перенавчання пілотів на всі типи бойових літаків, та як депо, звідки надходило поповнення до бойових полків.

Першим до підготовки льотно-технічного складу радянських ВПС на імпортні літаки було залучено 27 ЗАП. Сюди з вересня 1941 року почали надходити перші винишувачі, доставлені кораблями з Великобританії – Р-40 „Томагук” та „Харрікейн”. Ящики вивантажували у Архангельську, там же літаки складали й переганяли на аеродром Кадніков (біля Вологди), у розташування 27 ЗАП, сформованого у серпні 1941 р. Тут у 1941-42 роках було підготовлено й відправлено на фронт 9 винишувальних авіаполків. 20 вересня 1942 р. 27 ЗАП було розформовано, а до процесу навчання залучено 6 запас-

ну авібригаду\* (ЗАБ) у складі 14-го і 22-го ЗАП [20]. До кінця війни 22 ЗАП виконував функції навчального центру на імпортні типи літаків, що надходили по „північній” та частково й по „східній” (АЛСИБ) трасах.

„Південними” воротами ленд-лізу стали полки 4 ЗАБ: 25, 26 та 11 ЗАП, розташовані у Азербайджані на аеродромах Аджі-Кабул та Кіровабад. Саме сюди після перегонки здавали літаки 6 та 7 ПАП. 25 ЗАП виконував функції центру перепідготовки на літаки винишувального типу – тут перенавчалися на „аерокобри” О.І. Покришкін, Д.Б. Глінка, Г.А. Речкалов та інші видатні радянські аси. 11 та 26 ЗАП в основному готували пілотів бомбардувальної авіації, хоча забезпечували поповнення фронтних частин майже всіма типами ленд-лізівських літаків.

З листопаду 1942 року по червень 1943-го літаки всіх типів, що надходили по трасі АЛСИБ, приймав 45 ЗАП у Красноярську. Але цей полк з ряду причин не виконував функцій навчального центру, а лише отримував літаки від 5-го ПАП та розподіляв до інших частин. Тому влітку 45 ЗАП був розформований, а його обмежені функції передали 15-й авіабазі ВПС Сибірського ВО.

Імпортні літаки не завжди відповідали вимогам ВПС ЧА – наприклад, лише кулеметне озброєння винишувачів „Харрікейн” вважалось неефективним проти броньованих літаків люфтваффе, як і оборонне озброєння бомбардувальників „Бостон”. Навпаки – потужні гармати деяких моделей „Бостона”, які ВПС США використовували у якості штурмовиків, було визнане невідповідним через наявність у радянській авіації своїх броньованих штурмовиків Іл-2. Були проблеми також з протипожежною системою бомбардувальників В-25 „Мітчелл” та міцністю хвос-

\* Сюди ж був переданий і увесь особовий склад 27 ЗАП.

тової частини винищувачів „Аерокобра” й „Кінгкобра”. Згадані літаки проходили процес переозброєння та переобладнання на радянських авіаремонтних підприємствах: заводах №43, №81, №84 (Москва), №89 та №156, рембазі ВПС у Моніно та рембазах повітряних армій [19, сс.91, 102]. „Харрікейни” замість кулеметів „гвинтівочного” калібру отримували дві 20-мм гармати та два крупнокаліберні кулемети, „Бостони”-штурмовики переобладнувалися у торпедоносці й з успіхом використовувалися у цій ролі на флоті. Загалом таким чином було переобладнано кількасот ленд-лізівських літаків.

Поставки літаків союзниками СРСР за програмою ленд-лізу зіграли важливу роль у перемозі над фашистською Німеччиною. На першому етапі, у 1941-42 роках, ця допомога була скоріше моральною. Проте в подальшому імпорتنі літаки, що надходили до СРСР, майже повністю перекривали бойові втрати радянських ВПС у основних бойових операціях [7, с.201, 313].

У радянській науковій літературі роль авіапоставок за ленд-лізом була занижена. Для цього були використані різні методики. Загальний випуск літаків всіх типів у СРСР за 1941-45 рр. (142 073 шт., включаючи фанерні учебові По-2, УТ-2, легкі транспортні Як-6 та Ще-2 [16, с.138]) порівнювали з поставками лише американських бойових літаків (тобто без британського вкладу). Таким чином виходило, що вклад ленд-лізу не перевищував 10%.

Значно ближчі до реальності результати можна отримати, співставляючи дані по конкретних класах літаків (і відкинувши принаймні першу половину 1941 року). Так, за тим самим джерелом [16, с.138], що базується на архівних даних ЦАМО СРСР (Отдел мобпланирования ГШ ВВС, д.103, лл.1-22), у СРСР за 1941-45 рр. було випущено 17 877 бомбардувальників, 59 602 винищувачі та 2 362 транспортні літаки

Лі-2. Поставки склали відповідно: зі США – 3 632, 9 646 та 709, з Великобританії – 21, 4 170 та 12.

У першій половині 1941 року було випущено 1 740 бомбардувальників та 2 484 винищувачі [17, с.2]. Після віднімання, кількість випущених у СРСР з 1 липня 1941 р. до кінця 1945 р. бомбардувальників дорівнює 16 137, винищувачів – 57 118.

Порівнюючи з надходженнями по ленд-лізу, бачимо, що доля імпорتنих бомбардувальників складає 22.64%, винищувачів – 24.2%. Ще вищим є процент військово-транспортних літаків\* – 30.5%. Тобто в дійсності кожний п'ятий бомбардувальник, кожний четвертий винищувач та кожний третій важкий транспортний літак радянських ВПС надійшов зі США чи Англії.

По морських літаках просто нема з чим співставляти: у СРСР за роки війни важкі літаючі човни, необхідні для забезпечення діяльності флоту, авіації ВМС та боротьби з підводними човнами, взагалі не будувалися. Ці функції виконували лише американські „Каталіні”, отримані у кількості 185 штук [13, с.183]. Загалом же у авіації ВМС доля імпорتنих винищувачів сягала 30%, торпедоносців – 68% [18, с.203].

Союзники у роки війни виробляли літаки, не відчуваючи дефіциту матеріалів та використовуючи новітні технології. Тому вони були значно якіснішими й комфортнішими для екіпажів, ніж радянські, та значно краще обладнані. Наприклад, всі ленд-лізівські винищувачі мали потужні радіостанції, що дало змогу радянським пілотам перейти до групової тактики й ефективного управління ланками й парами під час повітряного бою, як це робили пілоти люфтваффе.

Визначними були й бойові досягнення радянських пілотів, що воювали на імпорتنих в літаках. Так, один з

\* Значна частина з яких використовувалась у авіації далекої дії як бомбардувальники.

двох тричі Героїв Радянського Союзу, О.І. Покришкін, та 13 з 27 льотчиків-винищувачів – двічі Героїв Радянського Союзу більшу частину повітряних перемог здобули саме на „аерокобрах”, „кіттїхауках” чи „харрікейнах”\*. Більшість полків ВПС, що воювала на американських винищувачах, отримала за бойові успіхи гвардійське звання.

Завдяки старанному вивченню конструкцій імпортованих літаків та їх обладнання, що проводилося у ЦАГІ, НДІ та ЛВІ ВПС, ряді галузевих НДІ радянська авіапромисловість змогла у повоєнний час опанувати ряд новітніх технологій та вийти на якісно новий рівень.

Даючи загальну оцінку ленд-лізівським поставкам авіаційної техніки, слід зазначити, що вони в значній мірі допомогли подолати дефіцит бойових літаків, зумовлений величезними втратами у 1941-42 роках, потім завоювати панування у повітрі, без якого неможливе проведення широкомасштабних наступальних операцій, і остаточно знищити німецьку авіацію наприкінці війни.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Stettinius E.R. Lend-Lease: Weapon for Victory. N.-Y., 1944.
2. Советская Военная Энциклопедия. В 8-ми томах. МО СССР. Институт военной истории. Председатель редакционной комиссии Гречко А.А. и Огарков Н.В. М.: Военное издательство МО СССР. 1976-1980г. Т. 4.
3. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941-1945: Документы и материалы. В 2-х т. Т.1. 1941-1943 / М-во иностр. дел СССР. – М.: Политиздат, 1984. – 510 с., ил.
4. Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941-1945: Документы и материалы. В 2-х т. Т.1. 1941-1943 / М-во иностр. дел СССР. – М.: Политиздат, 1983. – 542 с., ил.

5. Підраховано за „Гриф секретности снят: потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах: статистическое исследование”/В.М. Андроников, П.Д. Буриков, В.В. Гуркин и др.; под общ. ред. Г.Ф. Кривошеева. – М.: Воениздат, 1993. 415 с., с.367-369.

6. ЦАМО Ф.35. Оп.11321. Д.70.Л.3
7. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941-1945. М.: „Андреевский флаг», 1997– 364 с.: ил.
8. РГАЭ.Ф.413.Оп.9.Д.559.Л.13.
9. „Аляска-Сибирь-фронт”. История легендарной авиатрассы. Документы. Комментарии. Воспоминания.1942-1945 гг. Автор-составитель Прянишников В.И. – М.: АНТЦ „АЛСИБ”, 2004.-362 с., с илл.
10. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2 – М.: Наука, 1994. – 256 с.
11. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. – Архангельск: Архангельский филиал географического общества СССР, 1991. – 174 с.
12. ЦАМО Ф.35. Отдел мобпланирования ГШ ВВС, д.103.
13. C-F. Geust, G. Petrov. Lend-lease Aircraft in Russia. Red Stars serie v.4. Apali Oy, Tampere, Finland, 2002.
14. ЦАМО Ф.35. Оп.11258. Д.463.Л.11-13,44,47,53,62.
15. Зорин Л.И. особое задание.– М.: Политиздат,1987.– 174 с., ил.
16. «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941-45 гг. в цифрах», ГУ ВВС СССР, М., 1962, 384 с.
17. В.И.Алексеев. Советские ВВС накануне и в годы Великой Отечественной войны. „Авиация и космонавтика” №2/2000.
18. А.М. Артемьев. Морская авиация России. – М.: Воениздат, 1994 – 240 с., илл.
19. Котельников В.Р., Петров Г.Ф., Соболев Д.А., Якубович Н.В. «Американцы» в России. – М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА), 1999 – 160 с.: ил.
20. ЦАМО Ф.27 ЗАП. Оп.282181. Д.1 Л.120.

\* Підраховано за М.Быков «Асы Великой Отечественной. Самые результативные летчики 1941-45 гг.».:Справочник. – М.: Яуза, Эксмо, 2007. – 736 с.