

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СССР И СОЮЗНИКОВ В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

MILITARY-TECHNICAL COOPERATION OF THE USSR AND THE UNION EMPLOYEES DURING THE SECOND WORLD WAR

A. Bayramukov

Summary. this work is devoted to the comprehensive analysis of various aspects of the military-technical cooperation of the Soviet Union with the countries of the anti-Hitler coalition in the field of aviation armored vehicles and others. The priorities and interests of the anti-Hitler coalition states are considered. In conclusion, conclusions are made on the significance of military-technical cooperation for the USSR.

Keywords: USSR, World War II, Lend-Lease, USSR PZK, Soviet military representatives, Lend-Lease logistics, strategic importance of equipment and materials, exchange of military technical information and military equipment.

Байрамуков Арасул Сосланбекович

*К.и.н., доцент, Карачаево-Черкесский Государственный
Университет
rasulba@yandex.ru*

Аннотация. данная работа посвящена комплексному анализу разнообразных аспектов военно-технического сотрудничества Советского Союза со странами антигитлеровской коалиции в сфере бронетехники авиации и других. Рассматриваются приоритеты и интересы государств антигитлеровской коалиции. В заключении даются выводы о значении военно-технического сотрудничества для СССР.

Ключевые слова: СССР, ВОВ, ленд-лиз, ПЗК СССР, советские военные представители, логистика ленд-лиза, стратегическое значение оборудования и материалов, обмен военно-технической информацией и военной техникой.

Со вступлением Советского Союза во Вторую мировую войну Вашингтон и Лондон предприняли ряд энергичных мер с целью повысить обороноспособность СССР. В период июля-августа 1941 года Лондон подписывает с Москвой два межправительственных соглашения: «О совместных действиях в войне против Германии» и «О товарообороте, кредите и клиринге». 11 марта 1941 года конгресс США утвердил закон о ленд-лизе, первоначально который был ориентирован на всемерную поддержку Великобритании в ее борьбе с нацизмом, однако впоследствии юрисдикция закона о ленд-лизе коснулась и Советского Союза.

7 ноября 1941 год президент США Ф. Рузвельт признал, что оборона Советского Союза является жизненно важной для Соединенных Штатов. В период с 22 сентября по 1-е октября 1941 года в Москве прошли совещания представителей СССР возглавляемой В. М. Молотовым и США под руководством советника президента А. Гарримана, Великобритании, представленной лордом У. Бивербруком. В совещаниях принимал участие председатель Совнаркома СССР И. Сталин. Итогом переговоров стало решение о поставке Советскому Союзу 400 самолетов, 500 танков в месяц. В СССР также должны были прибывать зенитные и противотанковые орудия, боеприпасы и стратегические материалы. Соглашение предусматривало, что вооружение и боевая техника, уничтоженные в ходе боевых действий, стратегические

материалы, использованные в военной промышленности, оплате не подлежат. Годные к эксплуатации снаряжение, вооружения и техника после войны должны быть возвращены США. Уцелевшие после войны материалы, сырье, автотранспорт, железнодорожные локомотивы, морские суда, пригодные к применению в народном хозяйстве, должны быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных американских кредитов.

Вашингтонский от 6-го октября 1942 года, Лондонский от 19-го октября 1943 года и Оттавский от 17-го апреля 1945 года протоколы определяли объемы поставок.

Таким образом, сформировалась четкая государственная система учета и контроля военно-технического сотрудничества. Организация этой системы находилась в ведении Наркомата внешней торговли СССР, возглавляемой А. И. Микояном. Данная задача находилась в компетенции Инженерного отдела, а с 27-го апреля 1942 года Инженерного управления (ИУ) ИКВТ СССР.

За поставки вооружения и материалов отвечала Правительственная закупочная комиссия (ПЗК) СССР в США, созданная в начале 1942 года.

ПЗК отвечал за заключение контрактов по ленд-лизу с США, ведение переговоров по поставкам вооружений

и материалов, транспортировку грузов из США в СССР. Специалисты ПЗК посещали предприятия американских фирм и порты, где они контролировали качество техники и ее отправку в Советский Союз. Советские военные представители были на заводах фирм «Дуглас», «Белл», «Норд-Америкен», «Форд» и других.

Для транспортировки использовались порты США и Канады. В сентябре 1942 года в Фербенксе на Аляске стала функционировать советская авиабаза, где советские летчики принимали американскую авиатехнику и перегоняли ее по воздушной трассе «АЛСИБ» (Аляска-Камчатка-Сибирь-Урал-фронт) методом эстафеты.

В Великобритании вопросами ленд-лиза занимались специалисты Инженерного управления торгпредства СССР. В Канаде аналогичные задачи решал аппарат советника по торговым делам Посольства СССР.

Для оптимизации доставки в СССР военной техники, вооружений и материалов, прибывавших из Великобритании и США Южным маршрутом в Иране, была создана в январе 1942 года структура советских коммуникационно-транспортных организаций. В нее входили учреждения Посольства СССР и Торгпредства, объединения «Ирансовнефть», «Ирансовтранс», аппарат уполномоченного НКВТ. Безопасность транспортировки обеспечивали оккупационные британские и советские войска. Перевозку грузов автомобильным и железнодорожным транспортом по северной зоне Ирана осуществляло Советское Транспортное Управление (СТУ). В Иране также производилась сборка автомобилей и самолетов, которые в виде комплектов доставлялись транспортами. После сборки авиационная и автомобильная техника отправлялись в СССР своим ходом. Через Иран в СССР было доставлено 31% самолетов и 50% автомобилей.

В ленд-лизе большую роль играли порты Мурманск и Архангельск, через них шло большинство поставок морским путем. Грузы также шли через порты Северодвинска (Молотовска), Петропавловка-Камчатского, Магадана, Николаевска-на-Амуре, Хабаровска, Находки, Владивостока, Баку и Одессы.

Объем поставок по ленд-лизу из США в годы войны составил 9,8 млрд. долларов США или 4% от производства советской промышленной продукции. Но нельзя недооценивать данный объем поставок, т.к. по ряду образцов она имела значительную составляющую: по автомобилям — около 70%, по бронетранспортерам — 10%, по морской авиации — 29%.

В итоге в период 1941–1945 годов Советский Союз получил 18782 самолета, 678 боевых кораблей и судов, 10760 танков, 6185 бронемашин, бронетранспортеров

и бронированных вездеходов, 3326 походных ремонтных мастерских, 11816 орудий разных калибров и назначения, 8983 зенитные и морские универсальные пушки, 123897 единиц стрелкового оружия, 43298 радиостанций, 2626 РЛС, 388 радиопеленгаторов, 8739 авиадвигателей, 10396 судовых дизельных и бензиновых двигателей, 440 гидроакустических станций, 11000 тонн минно-стрелкового вооружения, 225200 тонн боеприпасов, 163800 тонн порохов различных марок, 1860 паровозов, 11300 железнодорожных вагонов и платформ, 517500 тонн цветных металлов, 2800000 тонн ГСМ, из них 1163463 тонны высокооктанового авиационного бензина. В СССР прибыло 477785 автомобилей, из них 400000 «первоклассных машин» Студебекер Форд» и Вияллис. Из США поставлялись автомашины фирм «ГМС», «Шевроле», «Интернэшнл», «Уойт» и «Даймонд». Из Великобритании Советский Союз получал машины фирмы «Остин», «Бедфорд», АЕС, «Альбион».

Автомобильные поставки сыграли большую роль в годы войны и после нее в ходе восстановления народного хозяйства.

Корабли и суда по ленд-лизу СССР получил преимущественно со второй половины 1944 года. Лишь 12 английских тральщиков вошли в состав советских ВМС в период 1942–1943 годов.

В целом Советский флот получил 77 тральщиков, 103 противолодочных корабля, 199 торпедных катеров, 62 десантных корабля, 29 танкеров, 102 сухогруза, 23 буксира и ледокола. Тральщики в основном использовались после войны при очистке от мин акваторий Балтийского и Черного морей.

Исключительно важную роль играли поставки оборудования и материалов для тяжелой, химической, радиоэлектронной и медицинской промышленности, медикаментов (в особенности — пенициллина) и госпитального оборудования.

Большое значение имела продовольственная помощь тушенкой (второй фронт), зерно, растительные и животные жиры, сахар и др. По современным данным многие продукты из-за плохих условий хранения портились, хотя получаемого на один год питания хватило бы на 4 года обеспечения Красной Армии по нормативам того времени.

Из бронетехники из США поставлялись: легкие танки МЗА1 «Стюарт», средние танки МЗА3 и МЗА5 «Ли», М4А2 «Шерман». Из Великобритании Красная Армия получала пехотные танки МК11 «Матильда», МIII «Валентайн», МКIV «Черчилль» в пушечном и огнеметном вариантах, 20 легких танков МКVII «Тетрарх». Наиболее массовыми

танками, полученными по ленд-лизу были «Шерманы» различных модификаций 4063 единицы. Следует отметить, что Шерманы», особенно его модификация Шерман М4А2(76) по своим тактико-техническим характеристикам были сопоставимы с Т-34 и пользовались хорошей репутацией у советских танкистов. Английская бронетехника в Советской армии не пользовалась популярностью в виду слабого вооружения и малой скорости хода. Тем не менее 35 «Черчиллей» в составе 5-й гвардейской танковой армии приняли участие в битве под Прохоровкой.

Более важную роль играла поставка бронетранспортеров английского и американского производства, поскольку советская оборонная промышленность подобной бронетехники не выпускала. Больше всего в Советской Армии было английских гусеничных БТР «Юниверсал» и американских колесных (4ч4) М3А1 соответственно 2560 и 3340 единиц. Необходимо пояснить, что «Юниверсалы» поставлялись из Великобритании и Канады. В Советский Союз поставлялись и полугусеничные американские бронетранспортеры М2~<1176 единиц.

Из авиатехники поставлялись английские и американские истребители: «Спитфайр» МКIXE (анг.), «Харрикейн» МКII (анг.), Р-39D «Аэрокобра» (США), Р-63А «Кингкобра» (США), Р-40Е «Киттихаук» (США).

Из них у летчиков были популярные «Спитфайр», «Аэрокобра» и «Кингкобра». В частности, знаменитый ас, трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин большинство своих воздушных побед одержал летая на Р-39 «Аэрокобра» и Р-63А «Кингкобра».

Из бомбардировщиков ВВС Советского Союза получили самолеты А-20 «Бостон» и В-29 «Митчелл» 2771 и 861 машины соответственно.

Полагаем, необходимо отметить, что ленд-лиз не был односторонним явлением. СССР помогал союзникам в проведении челночных операций. Для этого на территории СССР под Полтавой, в Миргороде и Пирятине были созданы аэродромы, рассчитанные на прием стратегических бомбардировщиков В-17 «Летающая крепость». Американские бомбардировщики, взлетев с баз в Северной Африке и Западной Европе, бомбили любую цель в Германии, затем садились на советские аэродро-

мы, где самолеты получали техническое обслуживание советских техников, экипажи отдыхали и вылетали в обратный рейс. В ходе второго полета они наносили удар по территории противника и возвращались на свои базы. Шел обмен военно-технической информацией и совместная работа специалистов по совершенствованию военной техники. Например, специалисты фирмы «Бели» изучали опыт эксплуатации истребителей Р-39 и Р-63 в советской авиации, а советские авиационные инженеры и летчики командировались в США, где на заводах и полигонах фирмы помогали модернизировать самолеты. В этих работах принимало участие и ЦАГИ.

Союзники обменивались новыми образцами вооружений и военной техники для изучения. В конце 1941 года Советский Союз передал танки Т-34 и КВ США для испытаний на американских полигонах. Американской и английской стороной для испытаний в СССР передали новые образцы бронетехники: танки М5, М24 «Чаффи», М26 «Першинг», «Кромвель», САУ М 18.

Стороны обменивались образцами трофейного вооружения и боевой техники, методами борьбы с ней. Например, СССР передал союзникам накануне их высадки в Нормандии образцы новейшего артиллерийского и минного оружия; сведения в полевых укреплениях вермахта, танках-торпедах немцев; методы восстановления уничтоженных немцами объектов при отступлении, советские технологии форсирования рек в ходе крупных наступательных операций.

Необходимо подчеркнуть, что при обмене информацией и трофейным оружием, стороны не были открыты друг с другом до конца, старались дезавуировать источники, давали неполную информацию и т.п.

Считаем, что военно-техническое сотрудничество СССР с иностранными государствами в период 1941–1945 годов укрепило обороноспособность Советского Союза, повысило боеспособность Советской Армии, обогатила советскую науку и промышленность новыми идеями и технологиями, помогло добиться победы с меньшими потерями.

Хочется верить, что мировое сообщество научится эффективно сотрудничать друг с другом не в ходе экстремальной ситуации, а в планомерном желании сохранить мир, биосферу и культуру для своих потомков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Военно-исторический журнал, 1993. — № 6.
2. Барятинский М. «Матильда», «Валентин» и другие. Армейский сборник, 1998. — № 12.
3. Лебедев И. Ленд-лиз: Авиация //Техника и вооружение, 1994. — № 12.

4. Федосеев С. Военно-техническое сотрудничество в 1941–1945 гг. // Техника и вооружение, 2004. — № 9.
5. Драгозов И. Танковый меч Страны Советов. — М.: АСТ, 2003.
6. Барятинский М. Танки ленд-лиза в бою. — М.: Эксмо, 2009.
7. Бережной С. С. Корабли и суда ленд-лиза. Справочник. — СПб., 1994
8. Бутенина Н. В. Ленд-лиз. Сделка века. — М.: Издательство Высшей Школы Экономики, 2004. — 312 с.
9. Джонс Р. Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй Мировой войне. 1941–1945. — М.: Центрполиграф, 2015. — 252 с.
10. Кащеев Л. Б., Реминский В. А. Автомобили ленд-лиза. — Харьков, 1998.
11. Комаров М. П. Ленд-лиз для Военно-морского флота СССР. — СПб.: Морское наследие, 2014. — 364 с.
12. Косторниченко В. Н. Нефть в системе ленд-лиза: нефтяной союз СССР и США в годы Второй мировой войны // Экономическая история. Обзорение. Вып. 11. — М., 2005. — С. 142–147.
13. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. — М.: Русские витязи, 2015. — 368 с. — 1000 экз.
14. Рыжков Н. И. Великая Отечественная. Ленд-лиз. — М.: Экономическая газета, 2012. — 440 с.

© Байрамуков Арасул Сосланбекович (rasulba@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»

