ЛЕНД-ЛИЗ И СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ

Ленд-лиз - это система оказания помощи Соединенными Штатами союзникам во второй мировой войне. Она оказывалась в соответствии с законом от 11 марта 1941 года, который разрешал Президенту США передавать в собственность, предоставлять взаймы или в аренду различные виды оружия и материалов странам, оборона которых признавалась важной для безопасности США. В сентябре 1941 года этот закон был распространен на СССР.

Английскую помощь СССР получал тоже на принципах ленд-лиза. Грузы доставлялись конвоями до портов Архангельск, Мурманск и Молотовск (Северодвинск) самым коротким, но и самым опасным путем. Кроме конвоев, шедших из Исландии по Норвежскому и Баренцеву морям, было еще два пути: тихоокеанский, через Владивосток и далее по Транссибирской железной дороге и через порты Персидского залива. Туда американские транспорты шли, огибая Африку. Кроме того, была проложена воздушная трасс, по которой самолеты своим ходом перегоняли через Аляску в Красноярск.

После объявления войны премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль обратился к Сталину с предложением о помощи. Руководство СССР долго не отвечало и англичане решили действовать самостоятельно. Было решено бомбить две важнейших базы немцев в Арктике - Петсамо и Киркенес. Петсамо - это бывший русский город Печенга, который отошел Финляндии в результате первой советско-финской войны 1918-1920 годов. Киркенес - это город в норвежской провинции Финнмарк, основной порт для снабжения северной немецкой группировки войск.

Операция началась 30 июля, когда к берегам Норвегии направились два авианосца: "Викториес" и "Фьюриес" в сопровождении восьми боевых кораблей. Англичан сразу обнаружил немецкий самолет-разведчик. С авианосцев поднялись 44 самолета, а немцы подняли всю авиацию и открыли плотный зенитный заградительный огонь. Англичане сбили три "Мессершмитта-110" и один "Юнкерс-87", потопили 2 транспорта, 1 пароход и несколько мотоботов. Потери же были несоизмеримы: не вернулись 11 самолетов.

Соглашение о конвоях было подписано 1 октября 1941 года, а 2 ноября Рузвельт сообщил Сталину, что американские поставки будут осуществляться под беспроцентный заем на сумму 1 миллиард долларов с оплатой в течение 10 лет, начиная с шестого года после окончания войны. Долг периодически уточнялся протоколами и дошел до 10 миллиардов долларов.

Согласно этому документу в СССР в период с 1 октября 1941 года по 30 июня 1942 года должно отправляться ежемесячно 400 самолетов, 500 танков, 2 тысячи тонн алюминия,1 тысяча тонн броневых листов для танков, 7 тысяч тонн свинца, 1,5 тонны олова, много другого, в том числе продовольствия. Предусматривалось, что всё уничтоженное, утраченное или потребленное во время войны, не подлежит после окончания никакой оплате. То, что уцелело и годится для гражданских нужд, должно быть оплачено полностью или частично.

Конвои обозначались индексом PQ (это были инициалы английского офицера П.К Эдвардса, занимавшегося организацией конвоев), конвои обратного направления имели индекс QP. С начала 1943 года индексы конвоев изменились: прямые стали именоваться JW, а обратные - RA. Обратные кон-

вои везли из СССР сырье, необходимое для военного производства. Сначала они шли из Исландии, а с сентября 1942 года - из Шотландии.

Раньше подписанния соглашения о конвоях англичане приступили к формированию первого северного (арктического) конвоя "Дервиш". Он состоял из 7 транспортов с сырьем, продовольствием, и вооружением. Их сопровождали 2 крейсера, 6 эсминцев и авианосец "Викториос". Конвой "Дервиш" вышел 21 августа 1941 года из Исландии. Позже за ним отправился авианосец "Аргус" на борту которого находились 24 самолета "Харрикейн 151-го авиакрыла Королевских ВВС. Летчики и весь обслуживающий персонал составляли около 550 человек.

В расчетной точке 7 сентября с авианосца "Аргус" взлетели 24 самолета, чтобы своим ходом перелететь на аэродром Ваенга (Североморск). Конвой благополучно прибыл в Архангельск 31августа. Впоследствии ему присвоили индекс PQ-0.

Местом сборки и испытаний доставленных 15 истребителей "Харрикейн" был определен архангельский аэродром Кегостров. Это остров в устье Северной Двины в центре города. Жили прибывшие офицеры на теплоходе "Иван Каляев", а все остальные в землянках. После первой ночи и офицеры перебрались в землянки, потому что на теплоходе из-за клопов спать было невозможно.

Все самолеты были готовы к перелету 12 сентября, после чего вылетели на аэродром Ваенга с посадкой на промежуточном аэродроме со странным для Севера названием Африканда. Когда английские летчики сели на аэродром, они полностью вкусили прелесть русского гостеприимства: было столько тостов за дружбу и нашу победу, на что позже английский летчик Питер Кнаптон заметил: "Это был первый и последний случай в моей жизни, когда я летел пьяным".

В задачи авиакрыла входила подготовка советских летчиков к полетам на "Харрикейнах". Обучив их, англичане были очень удивлены, когда те на экзаменах набирали по 80-98 баллов, что не всегда было доступно английским офицерам. Летчики острили: "Тот, кто летал на И-16, освоит самый сложный самолет".

Не занятые в обучении - воевали. Первый боевой вылет англичан состоялся 11 сентября и они понесли первую и единственную потерю - погиб сержант Норман Смит. За время пребывания в Ваенге они сбили 15 немецких - самолетов, потеряв только один, за что английский пилот Хау был награжден орденом Ленина.

Из переданных 38 самолетов был сформирован 78-й истребительный полк из трех эскадрилий. Командиром полка назначили майора Сафонова. Он самостоятельно взлетел на второй день обучения, а через десять дней весь полк освоил эти машины. Домой английские летчики отправились морем 16 ноября 1941 года в составе обратного конвоя QP-2, состоящего из 12 судов. Их провожала пара советских летчиков на английских "Харрикейнах": Командующий ВВС Северного флота генерал- майор Кузнецов А.А., и командир 78-го ИАП, Герой Советского Союза майор Сафонов Б.Ф..

В 1941 году проследовали 7 прямых конвоев (PQ-0 - PQ-6) в составе 51 транспорта и двух танкеров, доставивших более 160 000 тонн грузов. В Исландию ушло 4 обратных конвоя (QP-0 - QP-3) в составе 47 судов.

Кроме материальной помощи, брали с собой и "духовную" пищу. Например, через год после выхода в США кинофильма "Серенада солнечной долины", его доставили в СССР. Это был популярнейший в то время фильм с джа-

зовой музыкой Глена Миллера. Особенно популярной была его композиция "Chattanooga choo-choo" или "Паровозик до Чатануги".

Немцы заподозрили англичан в том, что они хотят создать свою базу на Севере для уничтожения немецких войск, поэтому стали серьезно относиться к конвоям. С марта 1942 года атаки на конвои стали систематическими, а потери возросли. Конвой PQ-15 вышел из Исландии 26 апреля в составе 25 транспортов, 3 транспорта были потоплены. Обратный конвой QP-11 из 13 транспортов потерял один. Крейсер сопровождения "Эдинбург" получил попадание двух торпед и лишился хода. Он вез большое количество золота, но английские моряки имели приказ: если судно не могло самостоятельно идти, команду снимали с борта, а судно затапливали. Эта участь постигла "Эдинбург". Следующий конвой PQ-16 в составе 36 транспортов вышел 20 мая, подвергся нападению подводных лодок и потерял 7 судов, один транспорт в самом начале пути вернулся. В составе конвоя был теплоход "Старый большевик", который вез взрывчатые вещества. При атаке бомбардировщика одна бомба попала в носовую часть, начался пожар. Капитан приказал команде садиться в шлюпки. Команда осталась на судне, долго борясь с огнем, но победила. Когда он догнал конвой, на всех судах в знак приветствия и уважения был вывешен сигнал "Сделано хорошо". А в июне трем членам экипажа присвоили звания Героев Советского Союза.

Самым невезучим был конвой PQ-17. Он вышел 27 июня 1942 года в составе 34 транспортов с 200 тысячами тонн военных грузов. Его сопровождали 4 крейсера, 9 эсминцев и 11 военных кораблей. Немецкому командованию было известно о выходе конвоя и 1 июля его обнаружил самолет-разведчик. Начались бомбежки с воздуха. Разведка донесла, что 2 июля "Тирпиц" вышел из фьорда, где он обычно стоял. Однако, он скоро вернулся на свою стоянку, но первый лорд Адмиралтейства адмирал Паунд уже отдал приказ торговым судам рассредоточиться и пробиваться поодиночке, что лишило их защиты военных кораблей сопровождения. Немцы решили атаковать конвой подводными лодками и авиацией. Из 34 транспортов до Архангельска добрались только 11, доставившие 70 тысяч тонн грузов. На дно ушли 3350 автомашин, 430 танков, 210 самолетов и 130 тысяч тонн других грузов. Этот эпизод описан подробно в книге Валентина Пикуля "Реквием каравану PQ-17".

В связи с конвоем PQ-17 есть еще одно обстоятельство, споры вокруг которого не утихают вот уже почти 70 лет. Это атака 5 июля 1942 года на линкор "Тирпиц" подводной лодки К-21 под командованием капитана 3 ранга Лунина Н.А. Сейчас все документы, участвовавших в этом походе кораблей, стали достоянием истории и нужно признать, что попадания в линкор не было. А учитывая то, что в вахтенном журнале "Тирпица" не отражен даже сам факт атаки, то и самой атаки может быть не было или её просто не заметили. Тем более, что сразу, по горячим следам, Командование Северного флота попадание в линкор не засчитало.

К середине 1942 года у англичан появилась возможность получать информацию о планах немецких ВМС путем дешифровки их донесений. Эта работа, совместно с польскими и шведскими специалистами велась уже в течение нескольких лет. Они пытались взломать код немецкой шифровальной машины "Энигма". Код не взломали, но 8 мая 1941 года при захвате подводной лодки U-110, им в руки попала исправная машина "Энигма" с комплектом документации. Это не было полной победой, потому что код автоматически менялся каждый месяц, однако дало возможность дешифровки получаемых в течение месяца донесений. На основании набранной статистики и через год

работы удалось почти полностью раскрыть возможности машины. Теперь после смены кода дешифровщики могли через двое суток расшифровывать новый код. Это позволило получать информацию о противодействии германских ВМС английским северным конвоям и следить за возможными передвижениями линкора "Тирпиц", что было их главной задачей того времени. Потери конвоев резко уменьшились

Наученные горьким опытом, англичане стали готовиться к защите следующего конвоя PQ-18 заранее. Их задача состояла в том, чтобы уничтожить линкор "Тирпиц", нанеся удары по кораблю бомбардировщиками "Хемпден". Кроме того, было усилено охранение конвоя. Оно состояло из авианосца с 15 самолетами на борту и 50 кораблей, в том числе четырех крейсеров и 16 эсминцев. Конвой атаковали 17 подводных лодок и 330 самолетов. Всего было потоплено 10 транспортов. Бомбардировщики "Хемпден" простояли на аэродроме, так и не встретившись с линкором "Тирпиц". Летчики вернулись в Англию, а свои самолеты оставили североморцам.

Когда говорят о ленд-лизе, подразумевают американскую помощь. В 1941 году это были, в основном, английские поставки. Один конвой мог доставить 100 самолетов, 125 танков и много тонн боеприпасов, продовольствия и бензина. Самолеты были английскими, типа "Харрикейн", позже американскими - "Киттихаук" и "Аэрокобра".

Всего за время войны в порты Архангельска и Мурманска прибыло 42 союзных конвоя (722 транспорта), из СССР было отправлено 36 конвоев (достигли порта назначения 682 транспорта). Доставлено по ленд-лизу грузов на сумму 11 миллиардов долларов: 18 300 самолетов, 12 500 танков, 8 000 зенитных и 5 000 противотанковых орудий, 132 тысячи пулеметов, 376 тысяч грузовиков, 51 тысячу джипов, 35 тысяч мотоциклов, 472 миллиона штук снарядов, 4,5 миллиона тонн продовольствия, 2,1 миллиона тонн нефтепродуктов, 11 тысяч вагонов, 2 тысячи паровозов.

В довоенной авиации практически не было радиосвязного, навигационного и локационного оборудования. Были поставлены 445 локаторов и 200 станций высокочастотного телефонирования.

По постановлению Главного комитета обороны был создан воздушный мост из США через Аляску и Сибирь, по которому своим ходом были доставлены в Красноярск 7925 самолетов. Кроме того, был третий путь - в порты Персидского залива, огибая Африку. Грузы из портов доставлялись через всю территорию Ирана по построенной американцами железной дороге, идущей к границе СССР.

К сожалению, всячески умаляли роль помощи, представляя ее как чисто символическую. Сталин любил выпячивать личные заслуги. Это отлично понимали его соратники и вторили ему. В 1947 году Председатель госплана СССР Вознесенский определил помощь по ленд-лизу в 4% от общего промышленного производства страны. Считалось, например, что самолетов было поставлено тоже 4% от произведенных в стране. А вот цифры реальные: за время войны в СССР было выпущено 77,5 тысячи самолетов, а получил более 18 тысяч - каждый четвертый самолет был доставлен по ленд-лизу.

Военно-морской флот СССР получил по ленд-лизу 596 кораблей, причем Англия кроме этого передала 1 линкор, 9 эсминцев и 4 подводных лодки. На примере очень знакомого мне Северного флота скажу, что флот перед войной имел 53 боевых корабля и 116 самолетов, а после окончания войны 254 боевых корабля и 718 самолетов. Спасибо, что вооружили! Для сравнения, Тихоокеанский флот перед войной имел 1183 самолета. Так откуда же Ста-

лин ожидал нападение и с кем собирался воевать?

А вот свидетельства двух человек, которых никак нельзя заподозрить в чрезмерной любви к англичанам и американцам.

Микоян А.И.: "Теперь легко говорить, что ленд-лиз ничего не значил. Но осенью 1941 года мы потеряли все и если бы не ленд-лиз, еще вопрос, как обернулось бы дело". (Бережков В.М. Как я стал переводчиком Сталина. М., 1993, стр. 337).

Жуков Г.К.: "Сейчас говорят, что союзники никогда нам не помогали. Но ведь мы получили 350 тысяч автомашин, да каких машин. У нас не было взрывчатки, пороха. А сколько они гнали нам листовой стали. Разве мы могли быстро наладить производство танков, если бы не американская помощь сталью? А сейчас представляют дело так, что у нас все это было в изобилии". (Из донесения председателя КГБ В. Семичастного Н. Хрущеву. Гриф "Совершенно секретно". Зенкович Н.Я. "Маршалы и Генсеки", М., 1997, стр. 161-162).