

Социальная история отечественной науки и техники

В. Н. КРАСНОВ

ЛЕНД-ЛИЗ И РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

После окончания второй мировой войны в СССР в угоду политической конъюнктуре долгие годы существовала (да и отчасти продолжает существовать) определенная предвзятость в оценке союзнической помощи в годы войны. Этому способствовало почти полное отсутствие в советской историографии исследований и публикаций на эту тему. Немногочисленные журнальные статьи, имевшие, как правило, фрагментарный характер, давали необъективную, явно заниженную количественную и качественную оценку полученных Советским Союзом по ленд-лизу военной техники и материалов. Указывался один и тот же объем союзнических поставок, равный якобы четырем процентам от всей произведенной в СССР в 1941—1945 гг. военной продукции. Эта цифра прозвучала из уст И. В. Сталина и Н. А. Вознесенского, председателя Госплана и заместителя Председателя Совета Министров СССР в 1946 г., в начале холодной войны. В энциклопедиях, в том числе в Советской военной энциклопедии, в обязательном порядке для сохранения традиционного искусственно созданного образа врага подчеркивалось, что «буржуазные политики и идеологи преувеличивают значение поставок в СССР по ленд-лизу в деле разгрома гитлеровской Германии, фальсифицируя историческую действительность» [1, с. 599]. При этом в публикациях непременно отмечалось, что союзническое вооружение «не отличалось высокими боевыми качествами» [2, с. 37].

Обвинения союзников в отдельных срывах плановых сроков поставок давались в советской печати без объяснения причин этих срывов. (Например, нападение японцев на военно-морскую базу США в Перл-Харборе в декабре 1941 г. вызвало шок в Америке и стало следствием почти двухмесячного перерыва в поставках в СССР военных грузов.) В статьях не упоминалось и о том большом недоверии, которое долгое время сохранялось у американского и британского народов в связи с предвоенным сближением Сталина и Гитлера и подписанием пакта Молотова—Риббентропа. Несомненно, это обстоятельство отрицательно повлияло на готовность США и Англии помогать Советскому Союзу.

Как позже выяснилось, при подсчете объема поставок учитывались только поступления от союзников в 1941—1943 гг. (см. [3, с. 4]). При этом не указывалось, что некоторых весьма необходимых видов техники и вооружений, полученных по ленд-лизу, вообще не было в Советской Армии и Военно-Морском Флоте (неконтактных тралов, устройств радио- и гидролокации, многоствольных бомбометов и др.).

Следует отметить, что в СССР поставлялась в основном новая техника, находившаяся на вооружении союзнических армий. Отдельные виды военной продукции, полученные по ленд-лизу, в несколько раз превышали по объему аналогичные виды, изготовленные советской промышленностью, или составляли большой удельный вес (200% автомобилей, 70% паровозов и вагонов, более 20% самолетов и т. д.). В немалой степени это относится к военно-морской технике. Так, в результате ленд-лизовских поставок количество сторожевых кораблей на Тихоокеанском флоте с 1945 г. по сравнению с началом войны увеличилось в

4—5 раз. Число тральщиков в составе ВМФ СССР увеличилось вдвое. Северный флот, на котором в июне 1941 г. было всего два торпедных катера, к 1945 г. пополнился 47 американскими катерами типа «Воспер» (А-1), «Хиггинс» (А-2) и ЭЛКО (А-3). Из США в 1943—1944 гг. поступило 43 десантных судна специальной постройки, которых ВМФ СССР фактически не имел, хотя потребность в них была велика. (Более 100 десантных операций разного масштаба провел советский флот в годы войны.)

Закон о ленд-лизе для СССР президент США Франклин Рузвельт подписал 11 июня 1942 г. По условиям ленд-лиза материалы, уничтоженные или использованные в период войны, оплате не подлежали. Имущество, оставшееся после войны и пригодное для гражданских целей, должно было оплачиваться либо полностью, либо частично в порядке погашения долгосрочного кредита. Сохранившиеся военная техника и вооружения должны были оставаться у страны-получателя, но правительство США имело право потребовать их возврата (хотя подразумевалось, что оно этим правом не воспользуется). Оборудование, находившееся к концу войны на стадии производства, и продукция, хранившаяся на складах правительственных учреждений США, могли быть приобретены Советским Союзом с использованием долгосрочного кредита.

Дата подписания закона о ленд-лизе отнюдь не была отправной точкой для оказания союзнической помощи. Вопрос о том, стоит ли помогать Советскому Союзу в случае войны, встал перед Великобританией и США еще до нападения Германии на СССР.

В январе 1941 г. американская разведка положила на стол президента копию плана «Барбаросса» — директивы Гитлера № 21 от 18 декабря 1940 г. о войне с Россией. Такую же копию получил премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль, который прекрасно понимал, что германская агрессия против русских облегчит положение уже воюющих англичан. Для яркого и бескомпромиссного противника коммунизма, каким был Черчилль, в то время Гитлер представлялся более опасным и реальным врагом.

15 июня 1941 г. британский премьер обратился к Рузвельту со специальным посланием, в котором предложил «всемерное поощрение и помощь русским исходя из того принципа, что враг, которого нужно разбить, — это Гитлер» (цит. по [4, с. 169]). Любопытно, что, когда Черчилля спросили, не является ли для него, серьезного противника коммунизма, такое заявление отказом от своих убеждений, он ответил: «Нисколько. У меня лишь одна цель — уничтожение Гитлера, и это сильно упрощает мою жизнь. Если бы Гитлер вторгся в ад, я по меньшей мере благожелательно отозвался бы о сатане в палате общин» [там же, с. 170].

Вечером 22 июня 1941 г., выступая по радио, Черчилль на весь мир твердо заявил о своем решении: «...мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем» [там же, с. 171]. О готовности США помогать России Рузвельт сообщил на пресс-конференции 24 июня. Именно эти заявления Черчилля и Рузвельта положили начало созданию антигитлеровской коалиции, действовавшей все годы войны. В то же время они явились сигналом для организации американско-английских поставок в СССР военной техники, вооружений и материалов, в том числе и для Военно-Морского Флота.

Первые переговоры о поставках состоялись в Москве 30—31 июня 1941 г. Личному представителю президента США Гарри Гопкинсу был вручен перечень вооружений и материалов, в которых особенно остро нуждался Советский Союз. К первой категории запрашиваемых поставок Сталин отнес приблизительно 20 тыс. зенитных орудий (легких и тяжелых) и крупнокалиберных пулеметов, а также миллион винтовок, ко второй категории — высокооктановый авиационный бензин и алюминий для производства самолетов. После оглашения перечня Сталин, по словам Гопкинса, сделал неожиданное заключение: «Дайте нам зенитные орудия и алюминий, и мы сможем воевать три-четыре года» (цит. по [5, с. 527]). Гопкинс ясно увидел, что Сталин уже тогда понимал и принимал возможность затяжного характера войны.

Таблица 1

Основные периоды союзнических военных поставок в СССР в 1941—1945 гг.

Период	Страна-поставщик, действующее соглашение и содержание поставок
1-й июнь—сентябрь 1941 г.	США. В соответствии с ранее действовавшим торговым соглашением, продленным еще на год, осуществляются поставки за наличный расчет инструментов и промышленного оборудования, а также 5 бомбардировщиков и 147 истребителей. Великобритания. Согласно «Соглашению о совместных действиях против Германии» от 12 июля 1941 г. осуществляются поставки первых самолетов, для чего предоставляется кредит на сумму 10 млн фунтов стерлингов.
2-й октябрь 1941 г. — июнь 1942 г.	США и Великобритания. Поставки осуществляются на принципах ленд-лиза в соответствии с Первым Московским протоколом. Союзники обязуются ежемесячно поставлять 400 самолетов, 500 танков, 200 противотанковых ружей, 2000 т алюминия, 1000 т броневых листов для танков, 2000 т свинца, 1500 т олова, 300 т молибдена, 1250 т толуола и др., а в течение года — 152 зенитных и 756 противотанковых орудий.
3-й июль 1942 г. — июль 1943 г.	США и Великобритания. Поставки осуществляются по закону о ленд-лизе, а также в соответствии со Вторым Вашингтонским протоколом. Поставляются самолеты, танки, автотранспорт, пулеметы, пушки, тральщики, торпедные катера, катера-охотники, стратегическое сырье.
4-й июль 1943 г. — апрель 1945 г.	США, Великобритания и Канада. Поставки осуществляются по закону о ленд-лизе, а также в соответствии с Третьим Лондонским протоколом и «Соглашением между СССР и Канадой о военных поставках». Поставляются средства связи, одежда, ткани, медицинское оборудование, взрывчатка, продовольствие; продолжаются поставки танков, самолетов, орудий, боеприпасов, автотранспорта, различных металлов, машин и оборудования, горючесмазочных материалов, паровозов, рельсов, вагонов, военных и торговых судов.
5-й май—сентябрь 1945 г.	США и Канада. Поставки осуществляются по закону о ленд-лизе, а также в соответствии с Четвертым Оттавским протоколом и специальной программой, написанной на Ялтинской конференции. Поставляется в основном военноморская техника, главным образом корабли и катера для Тихоокеанского флота.

Гарри Гопкинс стал играть главную роль в реализации закона о ленд-лизе. Администрацию ленд-лиза, образованную 28 октября 1941 г., возглавил Э. Р. Стейн-инус-младший, председатель правления директоров концерна «Юнайтед стейтс корпорейшн» и вице-президент фирмы «Дженерал моторс». Представителем Администрации ленд-лиза в Москве был назначен полковник (впоследствии бригадный генерал) Ф. Феймонвилл.

Первый военный груз от союзников прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г.

с конвоем «Дервиш», состоявшим из 7 транспортов и кораблей охраны. Были доставлены в разобранном виде 16 истребителей «Харрикейн». На судах находилось 534 авиационных специалиста из Англии для оказания помощи в сборке и освоении самолетов.

1 октября 1941 г. по результатам Московской конференции трех держав — США, СССР и Великобритании — был подписан Первый Московский протокол, который включал список техники и вооружений, предназначенных и разрешенных для поставки в СССР. В соответствии с этим протоколом в октябре—ноябре американские порты покинули 28 судов с военными грузами для Советского Союза общим весом 130 тыс. т.

7 ноября 1941 г. Рузвельт официально признал оборону СССР «жизненно важной для обороны США» (цит. по [3, с. 15]), а это значило, что с этого времени закон о ленд-лизе и его принципы распространялись и на СССР. (Закон о ленд-лизе для Великобритании действовал в США уже с 1940 г.)

В 1942—1944 гг. было подписано еще три протокола об американских и английских военных поставках Советскому Союзу: 6 ноября 1942 г. (Вашингтон), 19 октября 1943 г. (Лондон) и 17 апреля 1945 г. (Оттава). Они главным образом и определили содержание союзнической помощи СССР (табл. 1).

Для доставки ленд-лизовских грузов в СССР использовались три основных маршрута.

Первый из них пролегал через Северную Атлантику. С августа 1941 г. по май 1945 г. из портов Скапа-Флоу, Хвальфьорда, Лох-ю, Рейкьявика и Клайда совершил переход в Советский Союз 41 знаменитый и героический арктический конвой (табл. 2). Всего в конвоях было 811 судов. 33 судна возвратились с середины пути по различным причинам. В результате атак германских подводных лодок (ПЛ) и авиации погибло 59 судов, а с ними сотни американских, английских и канадских моряков.

Таблица 2

Союзнические арктические конвои в СССР

Наименование	Количество		Пункт отправления	Время отправления	Потоплено судов в конвое	Пункт прибытия
	конвоев	судов				
«Дервиш»	1	7	Хвальфьорд	август 1941 г.		Архангельск
RQ-1,...,RQ-18	19	281	Хвальфьорд, Скапа-Флоу, Лох-ю, Рейкьявик	сентябрь 1941 г. — сентябрь 1942 г.	54	Мурманск, Архангельск, Молотовск
SW-51A,...,SW-67	21	523	Лох-ю, Клайд	декабрь 1942 г. — май 1945 г.	5	Кольский залив, Белое море
<i>Всего</i>	41	811			59	

Широко известна трагическая судьба конвоя RQ-17. Из 47 судов немцами потоплено 24. На борту погибших транспортов находилось 430 танков, 210 самолетов, 3350 автомашин и 100 тыс. т других военных грузов.

Большую часть маршрута конвои охранялись военно-морскими силами союзников. Северный флот СССР включался в охрану уже на подходах к северным берегам (к осту и зюйд-осту от меридиана 20°).

По северному маршруту в СССР союзниками было отправлено 4 млн грузов, что составило 22,6% от общего количества поставок по ленд-лизу.

Второй маршрут проходил через Персидский залив и Иран. Он начал действовать в полную силу с мая 1942 г. С этой целью в Иране была построена железная дорога

до Азербайджана. Ее строительством руководил американский генерал Конноли. По этому маршруту СССР получил 4,2 млн т грузов, или 23,8%.

По третьему, тихоокеанскому маршруту, функционировавшему в течение всей войны, объем грузов был наибольшим и составил 8 млн т, или 47,1%. Груз доставляли вначале в Магадан, а позже — в Петропавловск-Камчатский. Для приемки и хранения грузов потребовалось построить в Петропавловске большой торговый порт. Это диктовалось тем, что Япония фактически закрыла Сангарский пролив, а проливы Лаперуза и Первый Курильский замерзали в зимнее время. Из Петропавловска транспортные суда с грузами отправлялись во Владивосток уже после вскрытия льдов.

Всего морским путем на 2660 судах было доставлено в СССР более 16 млн т грузов. При этом погибло 72 судна, а с ними 1,3 млн т грузов.

В табл. 3 приведены для сравнения важнейшие виды вооружения и военной техники, поставленные по ленд-лизу и произведенные в СССР. Она свидетельствует о несостоятельности утверждения, что поставки союзников составили лишь 4% от объема отечественной военной продукции.

Таблица 3

Важнейшие виды вооружения и военной техники,
произведенные в СССР и поставленные по ленд-лизу
с 1 июля 1941 г. по 1 июля 1945 г.

Наименование	Произведено в СССР	Поставлено по ленд-лизу	Доля поставок к объему отечественной продукции, %
Орудия	188 400	14 018 (9 600)	7,4 (5,1)
Танки и САУ	95 099 (102 800)	12 785 (12 480)	13,4 (12,1)
Боевые самолеты	108 028 (112 100)	22 206 (17 834)	20,5 (15,9)
Автомашинны и тягачи	205 000	436 087	212,7

Примечание. Цифры в скобках взяты из [6].

Кроме указанных в табл. 3 видов военной продукции, союзники поставили в СССР 135 638 винтовок и пулеметов, 473 млн снарядов, 11 156 железнодорожных платформ и вагонов, 2,67 млн т горючего, 15 млн пар обуви, 69 млн м² армейской шерсти, 400 тыс. км колючей проволоки и др. Было получено оборудование для четырех алюминиево-прокатных и нефтеперегонных заводов, сотни станков. 25% союзнических грузов составляло высококалорийное продовольствие. В стоимостном выражении американские, английские и канадские поставки с учетом транспортных издержек и услуг оцениваются в 11 млрд долларов и 430 млн фунтов стерлингов (в ценах 1946 г.).

«Наши поставки, — говорил глава военной миссии союзников генерал Дин, — может, и не выиграли войну, но они должны были поддержать русских» (цит. по [2, с. 39]).

Почти к каждому протоколу поставок прилагался, как правило, перечень кораблей и судов, а также вооружений и технических средств по заявке Военно-Морского Флота СССР. В течение войны ВМФ получил от стран-союзников более 500 боевых кораблей, катеров и вспомогательных судов. (табл. 4).

Первые предложения союзников о поставке в СССР кораблей и катеров относятся к сентябрю 1941 г., когда глава советской военной миссии в Великобритании контр-адмирал Н. М. Харламов в письме начальнику управления кораблестроения ВМФ инженер-контр-адмиралу Н. В. Исаченкову сообщил, что «фирма „Канадиан пауэрс бот компани“ предлагает изготовить для СССР 100 торпедных катеров, по 25 катеров ежемесячно» [7, л. 192]. Это предложение стало пред-

Таблица 4

Боевые корабли, катера и суда, полученные по ленд-лизу от союзников и вошедшие в состав ВМФ СССР

Класс	Тип		Страна-поставщик	Год постройки	Год поступления	Количество по флотам				Всего
	по классификации союзников	по советской классификации				Северный	Балтийский	Черноморский	Тихоокеанский	
Фрегаты (сторожевые корабли)	PF	ЭК	США	1943—1944	1945				28	28
Тральщики	AM	AM	США	1943—1944	1944—1945	10			24	34
	YMS	ВМС	США	1942—1943	1945		6	6	31	43
	TAM	TAM	Англия	1929—1931	1942	7				7
	MMS	MMS	Англия	1942—1944	1942	5				5
Большие охотники	SC-110	БО-2	США	1942—1944	1944—1945	36	4	6	32	78
Сторожевые катера	RPC									
	PTC	МО-1	США	1943	1944	11	2	17	30	60
Торпедные катера	«Воспер»	A-1	США	1943—1944	1944—1945	13	26	12	32	83
	«Хитинс»	A-2	США	1944	1945	20			32	52
	ЭЛКО	A-3	США	1944	1945	14	17			31
Десантные суда	LCI	ЛЦИ	США	1943—1944	1945				30	30
	LCT	ЛЦТ	США	1943—1944	1945	2		1	10	13

Примечание 1. Из-за отсутствия точных данных в табл. 4 не включены как вспомогательные суда, использовавшиеся в ВМФ, буксиры, ледоколы и транспорты. 2. Большие охотники, сторожевые и торпедные катера, поступавшие на Черноморский и Балтийский флоты с Северного, доставлялись туда по железной дороге и внутренним водным путем.

посылкой для заказа и поставки в Советский Союз в 1943—1945 гг. 166 торпедных катеров.

По английской лицензии американскими фирмами «Аннаполис яхт ярд» и «Хершов» в Бристоле и Комдене строились катера типа «Воспер» (А-1) конструктора Скотт-Пейна. Они отправлялись в СССР в собранном виде. Фирма «Электрик бот компани» (ЭЛКО), не имевшая права продавать Советскому Союзу готовые катера типа ЭЛКО (А-3), поставляла полные комплекты частей корпусов и механизмов, а также технические средства и необходимую документацию. В СССР на судостроительном заводе с участием американских специалистов производилась сборка этих катеров. Торпедные катера типа «Хиггинс» (А-2) строились в Новом Орлеане. В Советском Союзе торпедные аппараты на этих катерах заменялись отечественными.

Тактико-технические данные трех типов американских торпедных катеров были весьма близки: водоизмещение — 45—50 т; мощность энергетической установки — 3600—4000 л. с.; скорость полного хода — 36—39 узлов, экономического — около 22; дальность плавания — 420—450 миль; торпедное вооружение — два аппарата 533-мм калибра, артиллерийское — 20-мм зенитный автомат типа «Эрликон»; экипаж — 11—14 человек (по штату ВМФ СССР).

В Советский Союз торпедные катера доставлялись морем на транспортных судах. По дороге часть катеров при заходе в британские порты оставалась там по закону о ленд-лизе, действовавшем для Великобритании, как указывалось выше, еще с 1940 г. Несколько катеров погибло в пути вместе с транспортом.

Нарком ВМФ в докладе Председателю Государственного комитета обороны в феврале 1945 г. довольно высоко оценил боевые качества катеров: «Торпедные катера вполне современны и соответствуют назначению. Несомненно пониженную мореходность, до четырех баллов, имеют катера типа „Воспер“» [8, л. 43].

На торговых судах поступали в СССР и сторожевые катера типа RPC и PTC. В советском флоте их отнесли к типу МО-1, т. е. к типу малых охотников за ПЛ. Однако в этом качестве они не могли быть использованы, так как на них отсутствовала гидроакустическая аппаратура. У американцев эти катера применялись для спасения экипажей самолетов, сбитых в прибрежных районах моря. Катера водоизмещением 27 т. имели деревянный полуглиссирующий корпус. Двигатель мощностью 1260 л. с. сообщал катеру скорость хода до 25 узлов. Дальность плавания достигала 490 миль. Экипаж состоял из 12 человек. По инициативе членов советской закупочной комиссии артиллерийско-стрелковое вооружение на более половины катеров МО-1 было существенно усилено: их оснастили 20-мм автоматами «Эрликон» и тремя крупнокалиберными пулеметами.

Первая группа из пяти катеров МО-1 прибыла в СССР в июне 1943 г., последняя — летом 1944 г. Часть катеров доставлялась на транспорте через Атлантику, часть — через Тихий океан. Всего советский флот получил 60 сторожевых катеров.

В связи с поступлением боевых катеров по ленд-лизу Главный штаб ВМФ начал заниматься планированием их распределения по флотам. Так, в апреле 1943 г. наркому ВМФ адмиралу М. Г. Кузнецову был представлен первый такой план (см. [там же, л. 48]). Нарком этот план не утвердил, сделав помету: «Пересмотреть план. Катера в максимальном числе направить на действующие флоты» [там же]. В соответствии с указанием наркома было принято решение передать все 30 поступивших по ленд-лизу торпедных катеров и 30 из 50 охотников Северному флоту. Предусматривалась доставка катеров на транспорте в Петропавловск-Камчатский.

Наблюдение за строительством кораблей для СССР на верфях Атлантического побережья США осуществляли члены советской закупочной комиссии. Морской отдел этой комиссии возглавлял вице-адмирал М. И. Акулин, затем его сменил контр-адмирал А. А. Якимов. На заводах и кораблях особенно большую работу вел капитан 1 ранга Б. В. Никитин (впоследствии контр-адмирал).

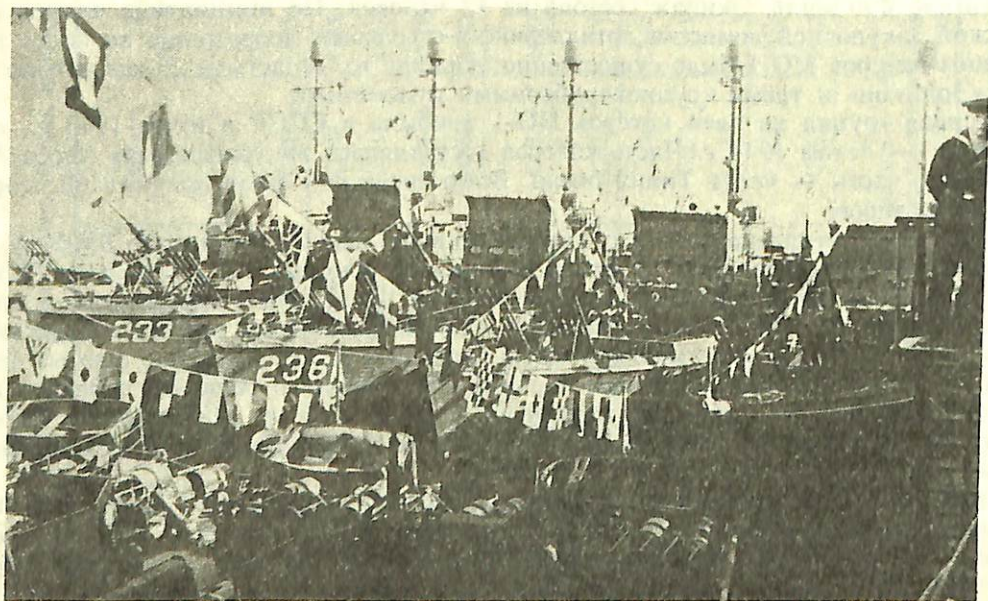
За один-два месяца до окончания постройки корабля в США прибывала со-

ветская команда. Там она проходила подготовку в учебном центре недалеко от Майами. Советские моряки имели возможность в этом центре под руководством американских преподавателей вырабатывать навыки эксплуатации навигационной техники, радио- и радиолокационной аппаратуры, механических установок и электрооборудования, учиться минно-тральному делу и пр.; противолодочные расчеты и гидроакустики совершенствовали свои знания с помощью так называемых «столов атак», которые позволяли воспроизводить реальную обстановку поиска и атаки ПЛ.

По завершении постройки корабля американская команда переводила его в Майами. Здесь на корабль переходила советская команда, которая совместно с американской вела его до Нью-Йорка. Отсюда начинался главный маршрут: Нью-Йорк — Сент-Джонс (Канада) — Лондондерри (Ирландия) или Рейкьявик (Исландия) — Полярный (СССР). По такому маршруту следовали на Северный флот большие охотники, тральщики, десантные суда.

Большие охотники типа SC-110 (БО-2) проектировались и строились фирмой ЭЛКО в Элизабет-Сити, Джексонвилле и Дейтон-биче. Корпус катера водоизмещением 146 т был деревянным. Два двигателя типа «Пенкейк» (ранее предназначенных для дирижаблей) мощностью по 1200 л. с. позволяли развивать скорость хода до 20 узлов. Дальность плавания достигала 2800 миль, что давало возможность при хорошей мореходности катеров использовать их для противолодочной обороны при значительном удалении от баз. Артиллерийское вооружение включало 40-мм пушку типа «Бофорс», три 20-мм автомата «Эрликон», крупнокалиберные пулеметы. Для уничтожения ПЛ на палубе большого охотника устанавливались два бомбосбрасывателя с 18 глубинными бомбами и две многоствольные бомбометные установки, которых в советском флоте в то время не было. К другим техническим новшествам следует отнести весьма эффективную радиолокационную аппаратуру, а также гребные винты регулируемого шага. Правда, необходимо заметить, что радиолокационные установки американцы «придерживали», не посвящая советских специалистов в секреты современной для того времени техники, радиолокационные станции были включены в ленд-лизговскую номенклатуру только в начале 1944 г.

Для таких небольших кораблей, как охотники, столь длительное плавание по штормовой Северной Атлантике являлось весьма нелегким делом. Советские матросы и офицеры показывали в этих переходах примеры образцовой морской вы-



Большие охотники SC-110 (БО-2). Фото из коллекции С. С. Бережного

учки и стойкости. И недаром, входя в гавань Лондондерри, экипажи охотников нередко видели, как команды английских, канадских и американских кораблей приветствовали их, выстроившись по «большому сбору» на верхней палубе. Так союзники выражали свое восхищение мужеством советских моряков.

Поставка тральщиков началась с кораблей типа АМ, строившихся в 1943 г. для СССР в Тампе (штат Флорида).

Они имели стальной корпус. Водоизмещение — 914 т; мощность энергетической установки — 1800 л. с.; скорость полного хода 15 узлов, экономического — 12. Тральщики способны были совершать переходы на расстояние до 7000 миль. Главным вооружением корабля являлись электромагнитный трал типа ЛЛ, контактный подсекающий трал типа «Оропеза» и два акустических трала. Артиллерийское вооружение состояло из одной 76-мм пушки и двух 40-мм пушек, а также шести 20-мм автоматов «Эрликон». Противолодочный комплекс включал два бомбосбрасывателя, два бомбомета и гидроакустическую станцию. Тральщик оснащался радиолокационной аппаратурой. Экипаж насчитывал 95 человек.

На Северный флот поступило 10 тральщиков типа АМ. Переход по Северной Атлантике они совершили вместе с большими охотниками тремя группами. Третья группа тральщиков покинула восточный берег США в январе 1944 г. «Корабли, вновь построенные, и по своим тактико-техническим данным являются вполне современными. Поступали в хорошем состоянии», — гласят строки доклада наркома ВМФ [8, л. 14].

Кораблями, которые последними принимались советскими командами на Атлантическом побережье США, были 12 тральщиков типа YMS (ВМС). Они предназначались для Балтийского и Черноморского флотов (по 6 тральщиков). К месту назначения корабли прибыли летом 1945 г. У этих противоминных кораблей были деревянные корпуса, они оснащались комплектом новейших для того времени контактных и неконтактных тралов. Их водоизмещение — 330 т. Два дизеля по 500 л. с. сообщали кораблю скорость полного хода без тралов до 14 узлов, с тралами — до 8. Дальность плавания достигала 2000 миль. На полубаке тральщика была установлена трехдюймовая пушка, на рострах — два 20-мм автомата «Эрликон», на шкафуте — два крупнокалиберных пулемета. Противолодочное вооружение состояло из двух бомбосбрасывателей с 16 глубинными бомбами, двух бомбометов и гидроакустической станции. Имелась радиолокационная аппаратура. Обеспечивались хорошие условия обитаемости личного состава. Большой интерес советских моряков вызвал ряд технических новшеств в электрооборудовании тральщика, в частности, прибор автоматического управления электромагнитным тралом «Таймер».

Англия передала Советскому Союзу в 1942—1944 гг. 12 тральщиков типа ТАМ и ММС (ММС). Приемка кораблей осуществлялась в Мурманске и Архангельске.

Корабли первого типа были построены в Норвегии в 1929—1931 гг. как китобойные суда. В 1940 г. в Англии они были основательно переоборудованы и оснащены электромагнитным и акустическим тралами. В СССР корабли поступили «в удовлетворительном состоянии» [8, л. 49]. Их водоизмещение — 500 т. Скорость хода без тралов 11 узлов обеспечивалась энергетической установкой мощностью более 800 л. с. Дальность плавания — 2300 миль. Артиллерийское вооружение состояло из 20-мм автомата и двух пулеметов. Экипаж — 41 человек.

Тральщики типа ММС строились в 1942 г. как противоминные корабли. По тактико-техническим данным они были близки к кораблям типа ТАМ.

14 июня 1943 г. нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов утвердил очередной план распределения кораблей, поступающих по ленд-лизу (табл. 5).

Таблица 5

Распределение по флотам кораблей, поступавших по ленд-лизу в 1943 г.

Класс корабля	Подлежит распределению	Распределено			Примечание
		Северный флот	Беломорская военная флотилия	Тихоокеанский флот	
Тральщики типа АМ	10		10		В счет заказа 1942 г.
Малые охотники за ПЛ	80	30	30	20	50 — в счет заказа 1942 г., 30 — в счет заказа 1943 г.
Большие охотники за ПЛ	12	8	4		В счет заказа 1943 г.
Торпедные катера типа «Воспер» и «Хиптинс»	80	42	18	20	30 — в счет заказа 1942 г., 50 — в счет заказа 1943 г.

Примечание. Таблица составлена на основании данных, приведенных в [9, л. 80].

В пояснительной записке были изложены мотивы направления всех тральщиков на Беломорскую военную флотилию: «Острая нужда в тральщиках на Белом море вследствие большой минной опасности, а имеющиеся здесь тральные силы не справляются с задачей траления и конвоирования кораблей. Особенно требуются тральщики специальной постройки, имеющие электромагнитный и акустический тралы» [там же].

Из кораблей, полученных от союзников по ленд-лизу к началу 1945 г., были сформированы следующие соединения:

Северный флот. Бригада торпедных катеров, бригада и дивизион больших охотников, два дивизиона тральщиков.

Балтийский флот. Два дивизиона торпедных катеров и дивизион больших охотников (из передислоцированных с Северного флота).

Черноморский флот. Дивизион больших охотников, дивизион сторожевых кораблей и дивизион торпедных катеров (из передислоцированных с Северного флота).

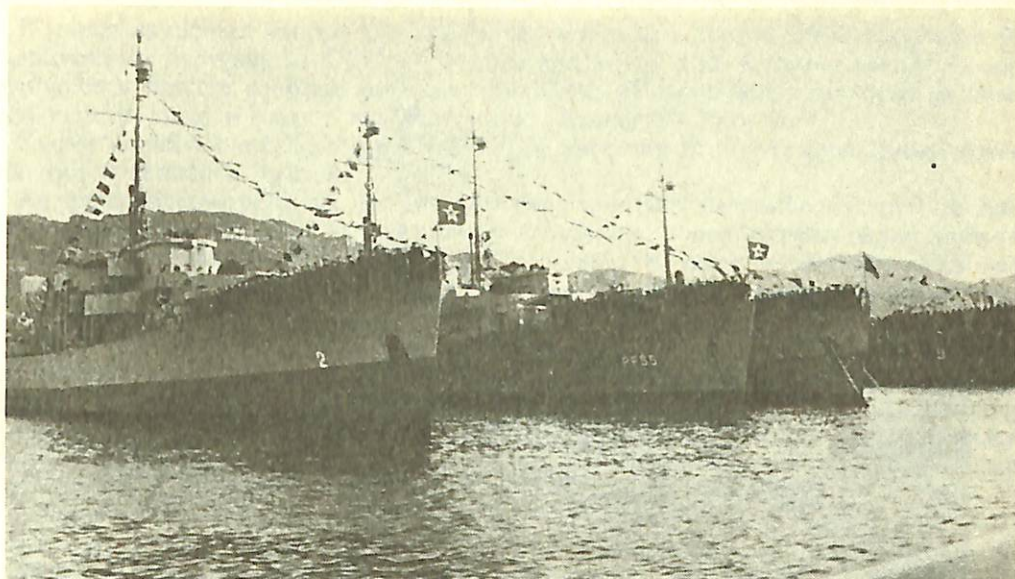
Тихоокеанский флот. Два дивизиона и отдельный отряд сторожевых катеров, пять отрядов торпедных катеров.

О качестве кораблей, поступивших по ленд-лизу, и их роли в боевых операциях советского флота можно судить из письма вице-адмирала И. Д. Елисеева в наркомат внешней торговли СССР от 5 июня 1945 г.: «Необходимо отметить, что поступившие от союзников корабли в значительной мере обеспечили деятельность Северного флота. Тральщики, охотники за подводными лодками и торпедные катера успешно действовали в соответствии со своим назначением» [8, л. 205].

За счет поставок из США особенно пополнился Тихоокеанский флот. Это диктовалось обязательством СССР, данным на Ялтинской конференции трех держав вступить в войну с Японией не позже трех месяцев после победы над Германией.

Согласно особому, пятому, протоколу и специальной военно-морской программе подлежали передаче советскому Тихоокеанскому флоту 280 американских кораблей, стоимость которых оценивалась в 258 млн долларов. Фактически до сентября 1945 г. советскими командами на военно-морской базе Колд-Бей (Аляска) было принято 215 кораблей общей стоимостью 228 млн долларов.

После смерти Рузвельта, в период президентства Трумэна, высшая американская администрация стала проводить явно негативную политику в отношении ленд-лиза



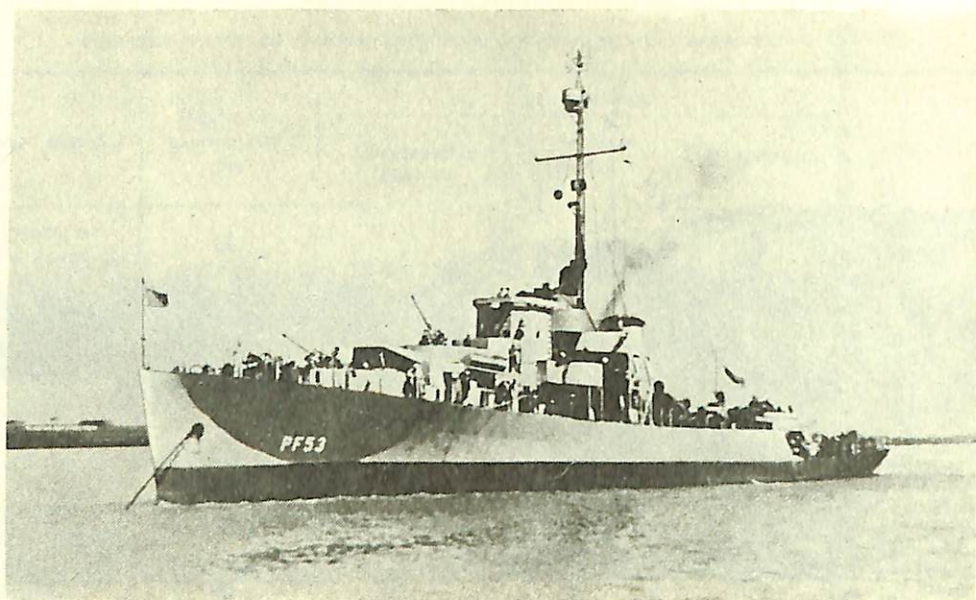
Фрегаты во Владивостоке. Фото из коллекции С. С. Бережного

для СССР, а в конце августа 1945 г. объявила о полном прекращении поставок. Однако низшие инстанции, особенно представители морского ведомства США, проявляя доброжелательность к советскому народу, постарались «не обрубать разом» ленд-лизские поставки. Они нашли пути и возможности обойти запрет и передать советским морякам все корабли, указанные в спецпрограмме. Часть кораблей пришла из США уже после окончания войны. Так, тральщик YMS-285 (T-611), который довелось в те годы принимать от американцев автору этой статьи и на котором он затем служил, покинул военно-морскую базу Колд-Бей лишь 4 сентября 1945 г., а четыре фрегата были отправлены из США только 18 сентября.

Нелегко было доказывать тогда союзникам целесообразность наращивания советских Военно-Морских Сил, когда общий враг уже повержен. Правда, для тральщиков война еще продолжалась: моря были «засорены» минами.

Следует сказать несколько слов о базе Колд-Бей, являвшейся тогда основным пунктом передачи кораблей советским экипажам. Эту базу американцы расконсервировали весной 1945 г. специально для передачи кораблей Советскому Союзу. Здесь были оборудованы учебные кабинеты, где советские моряки изучали американскую технику, которую предстояло обслуживать им на принятых кораблях. Причалная линия и внутренний рейд базы обеспечивали одновременную стоянку многих судов. Процесс передачи кораблей предусматривал не только инвентаризацию имущества, но и проведение ходовых испытаний. С мая по сентябрь 1945 г. на базе Колд-Бей Военно-морской флота СССР был поднят на 28 фрегатах типа PF (ЭК), 24 тральщиках типа AM, 31 тральщике типа YMS (ВМС), 32 больших охотниках типа SC-110 (БО-2) и 40 десантных судах типа LCI (ЛЦИ) и LCT (ЛЦТ) (см. [10, с. 207]).

Самыми крупными кораблями из них были фрегаты. Их водоизмещение — 2277 т.; скорость полного хода — более 19 узлов, мощность главной энергетической установки — 5500 л. с.; дальность плавания — 9100 миль. Фрегат был вооружен тремя 76,2-мм орудиями, двумя 40-мм пушками «Бофорс» и девятью 20-мм автоматами «Эрликон». На палубе размещались два бомбосбрасывателя и девять бомбометов. Имелась гидроакустическая станция и несколько радиолокационных установок. Экипаж состоял из 195 человек. Принятые корабли одиннадцатью группами перешли с базы Колд-Бей в Петропавловск-Камчатский, а оттуда к местам постоянного базирования. Многие из них приняли участие в боевых действиях против Японии. Несколько импортных кораблей, отличившихся в боях, стали гвардейскими.



Фрегат PF. Фото из коллекции С. С. Бережного

Авиация ВМФ за годы войны получила по ленд-лизу от США и Великобритании 2158 боевых самолетов различных типов (табл. 6). От отечественных промышленности за этот период в морскую авиацию поступило 6877 самолетов. Доля импорта составила, таким образом, 31,3%.

Таблица 6

Самолеты, полученные ВМФ СССР по ленд-лизу за годы войны (до сентября 1945 г.)

Тип	Число	Страна-поставщик
Истребители:		
«Аэрокобра»	691	США
«Киттихаук»	311	США
«Сандерболт»	72	США
«Спитфайер»	26	Англия
«Харрикейн»	248	Англия
Бомбардировщики:		
«Бостон»	627	США
«Хемпден»	20	Англия
«Норт-Америкен»	8	США
«Албимал-1»	7	Англия
Гидросамолеты:		
«Каталина»	138	США
Транспортные:		
СИ-47	10	США

Примечание. Таблица составлена на основании данных, приведенных в [8, л. 224].

В числе запасных частей для самолетов морской авиации было получено 986 авиационных моторов: из США — 846, из Англии — 140. «Американские моторы отличаются вполне современной конструкцией; 47 английских моторов устаревшей конструкции и имеют недостаточную мощность» [там же].

Кроме кораблей и самолетов ВМФ СССР получил от союзников много другой техники и запасных частей.

Артиллерийско-стрелковое вооружение включало 484 американские пушки трех- и пятидюймового калибра, 48 английских четырехдюймовых пушек, около двух тысяч 20-мм автоматов «Эрликон» и 2012 крупнокалиберных пулеметов (12,7 мм). Вместе с оружием поставлялись запасные стволы, свободные трубы, боезапас. Предусматривались поставки оружия и для торгового флота.

Уже 8 ноября 1941 г., сразу после подписания Первого Московского протокола, в беседе начальника отдела торговых договоров Д. Д. Мишустина с американским представителем Администрации ленд-лиза полковником Ф. Файмонвиллом, последний сообщил о возможности удовлетворения заявки ВМФ СССР согласно «морскому списку», который не был окончательно согласован на конференции трех держав в Москве.

Американское правительство согласилось поставлять «зенитные пушки и пулеметы для трех больших ледоколов (пушки — трехдюймовые, пулеметы — 0,5 дюйма)» [7, л. 185]. Дополнительно СССР должен был получить «по 500 снарядов для каждой пушки и по 10 000 патронов для каждого пулемета», причем было условлено, что «пушки и пулеметы будут поставляться в достаточном количестве» [там же]. Для торгового флота предусматривалась поставка «трехдюймовых пушек и 0,3-дюймовых пулеметов с 100 снарядами к каждой пушке и 5000 патронами к каждому пулемету» [там же].

Минно-траловое вооружение из Великобритании включало 3154 мины, 22 электромагнитных трала типа ЛЛ, 84 акустических трала, 5 подсекающих тралов типа «Оропеза» и 163 параван-охранителя. Из США прибыло 20 электромагнитных тралов типа ЛЛ. Следует отметить, что до получения неконтактных тралов от союзников на советском флоте их практически не было. Подсекающий трал «Оропеза» имел существенные преимущества перед отечественными контактными тралами.

По ленд-лизу поступало и противолодочное вооружение (отдельно от кораблей). Так, Великобритания поставила 7093 глубинные бомбы и 1426 бомб к многоствольным бомбометным установкам; США — 9198 и 20 630 соответственно.

Советский флот до войны, по сути дела, не имел радиолокационного оборудования. В начале войны единственная радиолокационная станция была лишь на крейсере «Молотов». Согласно договоренностям, из Англии для ВМФ СССР было отправлено 555 радиолокационных станций различного назначения (обнаружения, опознавания, навигации, управления артиллерийской и торпедной стрельбой), а из США — 641 станция. «Все они вполне современные», — заявил в своем докладе наркому ВМФ в 1946 г. начальник управления радиолокации ВМФ СССР инженер-контр-адмирал С. Н. Архипов [8, л. 220].

Гидроакустическая аппаратура поступала из США вместе с кораблями. Это были сонары типа QCS-1, QST-1, QBE-3, WE-A, QCA-1, QCg и QC-SA. Английские гидролокаторы (329 комплектов) поставлялись отдельно от кораблей и предназначались для установки на советских судах различных классов: подводных лодках («Асдик-129»), катерах-охотниках и сторожевых катерах («Асдик-134»), эсминцах («Асдик-128» и «Асдик-144»). Аппаратура «Асдик-131» использовалась в качестве береговой гидроакустической станции. «Полученные нами ультразвуковые приборы наблюдения из Англии и США по своим тактико-техническим данным резко отличались в лучшую сторону от подобных наших станций», — так оценивал импортное гидроакустическое оборудование заместитель начальника управления связи ВМФ СССР инженер-капитан 1 ранга П. А. Гусев [8, л. 284].

Союзниками были присланы следующие средства радиосвязи и навигации: около 3000 корабельных, береговых и самолетных радиостанций, 200 телефонных ком-

мутаторов, 43 радиопеленгатора, 52 радиоальтиметра, 20 эхолотов и 13 лагов, более 3000 измерителей времени и др.

Благодаря ленд-лизу значительно увеличился автомобильный парк ВМФ. До 1 июня 1945 г. было получено 6230 грузовых автомобилей «студебекер», «форд», «шевроле» и «додж»; 590 легковых автомобилей «виллис»; 37 амфибий «форд» и «джи-емси»; 30 автотягачей; 15 тракторов и 150 мотоциклов «харлей». «Все они отвечают современным требованиям передовой техники автомобильного производства», — отметил в своем докладе наркому ВМФ исполняющий обязанности начальника авто-тракторного отдела ВМФ инженер-полковник Н. С. Соколов [8, л. 285].

Союзники снабдили советский флот большим количеством судовых моторов и генераторов. Начало их поставок относится к ноябрю 1941 г., когда полковник Ф. Файмонвилл как официальный представитель Администрации ленд-лиза дал согласие поставить в СССР «дизель-моторы мощностью 1100—1800 л. с. для минных тральщиков и истребителей подводных лодок по 10 штук ежемесячно начиная с января 1942 г.», а также «дизель-моторы мощностью 140—250 л. с. для небольших судов в количестве 40 штук с февраля по апрель месяц» [7, л. 185]. Была достигнута договоренность о поставке для торпедных катеров «газ-моторов типа „Холл-Скотт“ по 800 л. с. (всего 100 штук) по 10 штук в месяц начиная с февраля» [там же]. Кроме того, оговаривалась ежемесячная поставка 35 дизель-генераторов мощностью 18—50 кВт (120 об/мин) начиная с января 1942 г.

Поставки в СССР большого количества моторов и генераторов (например, моторов «Паккард» мощностью 1200 л. с.) помогли решить проблему снабжения флота высокооборотными двигателями в то время, когда отечественной промышленностью (которая была перепрофилирована на производство авиационных двигателей) был прекращен выпуск судовых моторов ГАМ-34БС и ГАМ-34БФ конструкции А. А. Микулина.

На бронекатерах проектов 1124 и 1125 в качестве главных двигателей устанавливались моторы фирмы «Холл-Скотт» мощностью 900 л. с., а на больших охотниках использовались судовые дизели фирмы «Дженерал моторс» мощностью до 1200 л. с. Проектирование и строительство на Адмиралтейском заводе головного морского бронекатера проекта 186 велось именно с учетом поставки двух дизелей фирмы «Дженерал моторс» мощностью по 500 л. с. Тральщики и мотоботы снабжались бензиновыми моторами американского производства мощностью 50—170 л. с. Только на один завод № 302 (Киев) по состоянию на 1 июля 1945 г. поступило «174 мотора „Геркулес“, 32 мотора „Катер-Пилф“ и „Крайслер“, 25 моторов „Холл-Скотт“ и 12 моторов „Паккард“» [11, л. 193]. По оценке советских специалистов эта техника не представляла новизны, но была вполне надежной.

В «Отчете о работе управления кораблестроения ВМФ за период Отечественной войны» однозначно подчеркивалось: «Постройка всех боевых катеров... тральщиков проекта 253, больших охотников за подводными лодками проекта 122 и других кораблей начиная с 1942 года обеспечивалась в основном импортным оборудованием» [12, л. 28]. Однако имело место и неожиданно иное влияние импорта на советское судостроение. «Переход на установку импортного оборудования на вновь строящиеся корабли в 1942 году резко отразился на выполнении судостроительной программы в сторону ее задержки», — писал в этом отчете инженер-контр-адмирал Н. В. Исаченков [там же]. Это объясняется тем, что импортная техника потребовала значительного повышения культуры ее обслуживания, особенно бензомоторов «Паккард», дизель-генераторов фирмы «Дженерал моторс» и пр. Освоение этих двигателей задерживало серийный выпуск кораблей.

Отмечая высокое качество импортных двигателей и генераторов благодаря более совершенным конструкциям и точной обработке деталей, специалисты указывали на необходимость применения для машин высококачественных масел и топлива.

О важности получения моторов и генераторов по ленд-лизу для ВМФ свидетельствует доклад наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова председателю Государственного Комитета обороны И. В. Сталину, представленный 29 января 1945 г.: «Отказ Наркомата внешней торговли дозаказать в США по 4-му протоколу 650

моторов „Паккард“ мощностью 1200 л. с. и 390 дизель-генераторов мощностью 25 кВт поставил под угрозу выполнение постройки во 2-м полугодии 1945 года торпедных катеров, малых и больших охотников за ПЛ и тральщиков, а также замену изношенного оборудования на кораблях действующего флота» [там же, л. 45]. И далее: «Прошу Вас дать указание о принятии всех возможных мер по заказу в США 2000 моторов „Паккард“ и 920 дизель-генераторов» [там же, л. 46].

Из Англии было получено 42, из США 40 аккумуляторных батарей для ПЛ. «Английские батареи хуже наших, американские на одном уровне с нашими», — отмечалось в 1945 г. в докладе начальника технического управления ВМФ [там же, л. 219].

Освоение советским флотом принятых от союзников кораблей в определенной — а в ряде случаев значительной — мере помогло нашим конструкторам внести существенные коррективы в уже созданные и еще разрабатываемые проекты судов. Так, сравнительные мореходные испытания американских торпедных катеров типа ЭЛКО и «Хиггинс» и советских катеров типа Д-3 и ОД-200 показали, что большая высота борта и несколько большая ширина американских катеров обеспечивают им хорошую всхожесть на волну на малых скоростях, меньшую килевую качку, вследствие чего снижается перегрузка при ударе о воду. Изучение преимуществ американских катеров, особенно в части мореходных качеств, дало возможность советским конструкторам создать отечественный катер проекта 201, в котором была усовершенствована система управления, улучшены условия обитаемости, усилено вооружение и пр.

На противоминных кораблях (тральщиках) в обязательном порядке стали предусматриваться неконтактные тралы — электромагнитные, акустические. По своим техническим и эксплуатационным характеристикам электромагнитные тралы были весьма близки к американским и английским тралам типа ЛЛ. Тральщики оснащались одним-двумя гидролокаторами, что позволяло не только производить поиск и обнаружение мин, но и использовать их как противолодочные корабли.

На вооружении кораблей противолодочной обороны появились многоствольные бомбометные установки по типу бомбометов «Хеджехог».

По опыту союзников в ВМФ СССР более широко стали применяться для внутрискадренной связи радиостанции УКВ-диапазона, работавшие в радиотелефонном режиме. За образец была взята надежная в эксплуатации и эффективная американская радиостанция УКВ-диапазона типа MN. Она работала в метровом диапазоне и позволяла вести переговоры командирам и вахтенным офицерам кораблей, идущих в походном порядке, не прибегая к помощи радиста.

Опыт американцев и англичан весьма действенно был использован в развитии корабельной (и не только корабельной) радиолокации. Следует отметить, что в области радиолокации к началу войны безнадежно отстал не только СССР, но и Германия, что нельзя сказать о США и Англии. Так, линкор «Шарнгорст» был расстрелян английской эскадрой вне визуальной видимости, только по данным радиолокационного наблюдения. Как указывалось выше, к началу войны советский флот имел лишь одну корабельную радиолокационную станцию на крейсере «Молотов», к концу же войны радиолокационным оборудованием были оснащены 30—40 % кораблей. Несмотря на интенсивные научно-исследовательские работы, которые велись в СССР в области радиолокации, особенно для противовоздушной обороны, многие важные узлы радиолокационной аппаратуры (магнетрон, индикатор кругового обзора и др.) были созданы американскими и английскими специалистами, и только позже они стали применяться в конструкции отечественных радиолокационных станций.

Опыт союзников помог улучшить тактико-технические характеристики гидроакустических устройств. К началу войны в Советском Союзе было налажено серийное изготовление шумопеленгаторных установок, прежде всего для ПЛ. В развитии же гидролокационной аппаратуры ВМФ СССР отставал от флотов других стран.

Удобным и надежным устройством для управления оборотами главных двигате-

лей (дизелей) из ходовой рубки, применявшимся на малых и средних американских кораблях, впоследствии были оснащены корабли и катера советского флота.

С учетом опыта американцев в ВМФ СССР в послевоенный период были созданы эффективные тренировочные комплексы, в частности для отработки противолодочных команд (например, комплекс «Атака»). На них командир корабля, вахтенный офицер и гидроакустик вырабатывали навыки поиска ПЛ, поддержания с ней гидроакустического контакта, ее атаки и уничтожения, при этом создавались условия, весьма близкие к реальным.

Проблема ветрозащиты верхних ходовых мостиков на кораблях американского флота была удачно решена путем установки оригинальных конструкций из дощатых ветроотбойных сочленений на носовых и бортовых сторонах ограждения мостика. Подобные конструкции нашли затем распространение и в советском флоте.

В заключение сделаем некоторые выводы:

1. Союзническая помощь СССР по ленд-лизу была значительной, большей, чем традиционно указывалось ранее, хотя решающую роль в победе над фашистской Германией, безусловно, сыграла военная продукция отечественной промышленности. Это подтверждают и американцы. Выступая в марте 1943 г. с отчетом о ленд-лизе за два наиболее трудных для СССР года войны, глава Администрации ленд-лиза Э. Р. Стетиниус-младший сказал, что «большая часть вооружения, которым пользовалась Красная Армия для того, чтобы сдержать, а затем отбросить гитлеровскую армию, была произведена на советских заводах» (цит. по [3, с. 15]). К такому же выводу пришло Министерство торговли США в начале 1945 г. в брошюре с красноречивым названием «Ленд-лиз. Факты и вымысел» [13].

2. Некоторые весьма важные виды отечественной техники (средства обнаружения целей, противоминное вооружение, высокоточные приборы, автомобили и др.) по количеству и качеству существенно уступали аналогичной продукции, поставленной по ленд-лизу. Импортная техника помогла советским конструкторам улучшить боевые и эксплуатационные характеристики отечественного вооружения и технических средств.

3. Корабли и катера, полученные Военно-Морским Флотом СССР от союзников, как правило, или были новыми, или имели двух-, трехлетний срок эксплуатации. Они в основном были современны по конструкции и вооружению, отвечали своему тактическому назначению. Исключением являлись сторожевые катера типа МО-1, не оснащенные гидроакустическими устройствами, что не давало возможности использовать их как малые охотники за ПЛ.

4. Особенно велик был удельный вес импортных боевых кораблей и катеров в тральных, торпедных и десантных соединениях Тихоокеанского флота, что сыграло заметную роль в боевых действиях в войне с Японией. Отметим, что тральщики иностранного производства активно использовались в послевоенном тралении.

5. Многие отечественные корабли и катера, построенные в годы войны, в основном были оснащены техникой, поставленной по ленд-лизу. На более одной трети боевых катеров были установлены главные двигатели американского производства.

6. Авиация Военно-Морского Флота имела более 30 % самолетов, полученных от союзников.

7. Благодаря ленд-лизу ВМФ СССР с 1944 г. стал достаточно широко применять радиолокационные станции и эффективную гидролокационную технику.

Список литературы

1. Советская военная энциклопедия: В 8 т. М., 1977. Т. 4.
2. Петров П. С. Фактическая сторона помощи по ленд-лизу // Военно-исторический журнал. 1990. № 6. С. 34—39.
3. Плешков В. Н. Закон о ленд-лизе и северные конвои // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы / Отв. ред. М. Н. Супрун. Архангельск, 1991.
4. Черчилль У. Вторая мировая война: В 3 кн. М., 1991. Кн. 2.
5. Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс. М., 1958. Т. 1.

6. Пузырев В. П. Значение ленд-лиза понимали все...// Известия. 1992. 16 июля.
7. ЦВМА, ф. 13, оп. 71, д. 12.
8. Отделение ЦВМА, ф. 403, д. 39670.
9. Отделение ЦВМА, ф. 403, д. 39669.
10. Никитин Б. В. Катера пересекают океан. Л., 1980.
11. ЦВМА, ф. 13, оп. 71, д. 423.
12. Отделение ЦВМА, ф. 403, д. 40304.
13. Lend-Lease. Fact and Fiction. N. Y., 1945.

Г. Е. ГОРЕЛИК

С ЧЕГО НАЧИНАЛАСЬ СОВЕТСКАЯ ВОДОРОДНАЯ БОМБА?

Две сверхбомбы

О супербомбе заговорили, когда еще не успели по-настоящему осмыслить результаты появления «обычной», атомной, бомбы [1]. В известном американском научно-политическом журнале «Bulletin of the Atomic Scientists» в январе 1947 г. появилась статья, в которой бывший помощник военного министра США, ссылаясь на американских ученых — участников американского атомного проекта, говорил о «бомбе водородно-гелиевого типа, мощность которой примерно в тысячу раз больше мощности нынешних [атомных] бомб» [2, с. 5], что подтвердил сам Э. Теллер [3].

Эпитет «супер» вскоре сменили менее эмоциональные и более точные слова «водородная» и «термоядерная», что в общественном сознании еще более сроднило две системы оружия страшной разрушительной силы.

Однако несмотря на «сцепленность» биографий обеих бомб, атомной и термоядерной, они, эти биографии, все же очень разные и сами их различия в США и СССР неодинаковы.

В Америке атомная бомба делалась в атмосфере единодушного стремления опередить фашистскую Германию, а решению приступить к созданию термоядерной бомбы предшествовали мучительные сомнения и раскол в среде ученых-атомщиков, переросший в «дело Оппенгеймера» [4].

У советских ученых-атомщиков по поводу обеих суперцелей сомнений не возникло, чему способствовали взрывы американских бомб и «железный занавес», разделивший «объединенные нации». И все же два проекта в СССР существенно различались.

В создание атомной бомбы значительный вклад внесла необычайно успешная работа советской разведки. Недавняя публикация документов из архива КГБ [5] подтвердила масштабность советского атомного шпионажа [6]. Разумеется, историку науки ясно: использовать атомные секреты можно было лишь при наличии собственного крупного научно-технического проекта; только собственные расчеты и эксперименты могли подтвердить, что разведка получила информацию, а не дезинформацию. Ведь когда ученые выдавали свои заключения «наверх», они не могли аргументировать разведданными, несмотря на то что «наверху» у них был тот же шеф, что и у разведчиков, и что именно в высших партийно-государственных сферах было развито «низкопоклонство перед западной наукой и техникой». Отвечать за свои рекомендации ученые должны были сами. Чувство же социальной ответственности за государственную безопасность у них было не слабее, чем собственный страх перед всемогущими органами КГБ.