

## НОВІТНЯ ІСТОРІЯ

УДК 94(47).084.8:[(093)+82-6]

<https://doi.org/10.46869/2707-6776-2021-15-2>

*Лисенко О.Є.*

<https://orcid.org/0000-0002-4003-6433>

*Филь О.М.*

<https://orcid.org/0000-0002-0662-8654>

*Хойнацька Л.М.*

<https://orcid.org/0000-0001-7324-5461>

### ПРОГРАМА ЛЕНД-ЛІЗУ КРІЗЬ ПРИЗМУ ОФІЦІЙНИХ ТА ЕГО-ДЖЕРЕЛ

*Дискусії довкола різних аспектів Другої світової війни у світовому науковому просторі та пам'яттєвому полі продовжуються упродовж усіх повоєнних десятиліть. Спочатку вони детерминувалися полярними й антагоністичними ідеологічними парадигмами, а після завершення «холодної війни» – виявленням та введенням до наукового обігу до того засекречених джерельних пластів, апробацією авангардних прийомів наукового пізнання, розвитком інтерпретаційних інструментів.*

*Наприкінці 1930-х рр. Радянський Союз опинився практично в ізоляції, наодинці з блоком держав Осі та їхніми союзниками. Подолати існуючі загрози самотужки, особливо після нападу Німеччини, радянському керівництву було доволі складно. Лише усвідомлення західними альянтами того, що агресивний курс Берліна перетворився на глобальний виклик, зробило можливим конструктивний пошук шляхів до об'єднання зусиль у боротьбі проти спільного ворога. Одним з каналів співпраці держав Антигітлерівської коаліції стала організація поставок до СРСР військової техніки, боєприпасів, харчових продуктів, матеріалів, необхідних для об'єктів радянського військово-промислового комплексу у рамках програми ленд-лізу.*

*Донедавна і проблема ленд-лізу перебувала швидше в ідеологічному дискурсі, ніж у суто науковому. Нині доступна джерельна база уможливорює незаангажований аналіз цього феномену і з'ясування місця і ролі надходжень з-за кордону до СРСР продукції військового призначення у зміцненні його обороноспроможності під час війни проти Німеччини та її союзників.*

*Однак і донині поза фокусом дослідників залишається «погляд знизу», через сприйняття цього явища фронтовиками, які воювали на зарубіжній військовій техніці, харчувалися продуктами з-за океану. Автори статті вбачають своє завдання в тому, щоби поєднати ці два виміри ленд-лізу і з'ясувати його вплив не тільки на перебіг масштабного збройного протистояння, а й на морально-психологічний стан червоноармійців, для яких війна стала гранично складним випробуванням.*

**Ключові слова:** Друга світова війна, Антигітлерівська коаліція, ленд-ліз, обороноздатність, маршрути транспортування, его-джерела, фронтовий побут.

У Радянському Союзі ключовим елементом концепції Другої світової війни стала теза про «вирішальний внесок СРСР у перемогу над фашизмом і нацизмом». У зв'язку з цим усі інші чинники, зокрема співпраця та сприяння

союзників по Антигітлерівській коаліції у військово-економічній сфері свідомо витіснялися на периферію історичного знання.

Вперше і востаннє в радянську епоху узагальнені дані, що ілюструють масштаби надходжень до СРСР у рамках ленд-лізу, були оприлюднені влітку 1944 р. У період «холодної війни» ця інформація з ідеологічних причин була засекречена і до початку 1990-х рр. дослідники не мали до неї доступу. У тогочасній літературі усіяко применшувалося, або замовчувалося значення цього чинника у боротьбі проти спільного ворога.

Натомість у зарубіжній літературі проблема ленд-лізу висвітлювалася доволі широко та в різних ракурсах, починаючи ще з часів війни. Щоправда, конфронтація між Заходом і соціалістичним блоком спричинила перекося у трактуванні масштабів допомоги Радянському Союзу в бік перебільшення [1; 2; 3; 4]. У 1970-ті рр. зацікавлення цією темою зростає: лише спеціальних монографічних досліджень вийшло кілька десятків. Серед найпомітніших видань з цієї теми – праці Дж. Херрінга, А. Ноува, Б.Ф. Сміта, М. Харрісона, В. Лота, А. Майкла та інших [5; 6, р. 113-114; 7; 8; 9, р. 69-89; 10, s. 300-319; 11; 12; 13; 14, с. 54-69; 15, с. 40-42].

Акцентованими векторами досліджень у цих працях є, по-перше, інтерпретація політичних аспектів програми; по-друге, з'ясування обсягів надходжень до СРСР та їхньої частки у всіх матеріальних ресурсах, задіяних у війні. Серед політичних сюжетів виокремлювалися проблеми геополітичної стратегії, пов'язані насамперед прагненням США підтримати СРСР у критичний період війни і нівелювати можливість укладання сепаратного мирного договору між ним та Німеччиною на її заключній фазі, а, отже, перетворити ленд-ліз на воєнно-політичний інструмент. У цей період для західних альянтів актуалізувався новий виклик – амбіції Кремля, спрямовані на перетворення Радянського Союзу у світову державу [16, с. 11; 17, с. 596-599; 14, с. 54-61; 5, р. 23, 293, 279; 18, р. 419-420; 10, s. 300-306; 19, р. 1365-1388].

Що стосується кількісного виразу ленд-лізу, то в західній літературі наводилися такі цифри: вартість надходжень з США оцінюється у межах 10,9 – 11,3 млрд дол., з Великої Британії – у 428 млн фунтів стерлінгів, що становило від 10 до 12% валового продукту СРСР [5, р. 12, 286; 20, с. 132; 21, р. 757; 2; 10, s. 306; 22, с. 451; 23, р. 84; 24, с. 109].

Простежуючи основні тенденції зарубіжної історіографії у цій тематичній ніші, П. Головатіна виокремлює кілька акцентів [25]. Один з них пов'язаний з поштовхом, який програма ленд-лізу дала різним галузям економіки Сполучених Штатів – виробництву озброєнь та військової техніки, аграрній сфері та харчовій промисловості, – а також розвитку новітніх технологій та форм організації і управління економічними процесами, що забезпечили лідерські позиції цієї держави у повоєнному світі. Інший – стосується сприяння СРСР у відродженні зруйнованого господарського комплексу та соціальної сфери. Нарешті, державні замовлення за цією масштабною програмою

стимулювали розширення виробництва, створення робочих місць, розвиток торгівлі у США, а також переозброєння армій союзників по Антигітлерівській коаліції.

Найгрунтовнішим джерелом інформації про ленд-ліз можна вважати книгу колишнього голови Ради Міністрів СРСР М. Рижкова. Він використав свої можливості з залучення практично всіх найважливіших джерел, що зберігаються у російських архівосховищах, тож емпірична складова цієї праці є надзвичайно інформативною [26, с. 414-415].

Укладаючи договір про ненапад з СРСР нацистська правляча верхівка, між іншим, розраховувала на його міжнародну ізоляцію, що мало полегшити реалізацію далекосяжних експансіоністських планів Берліна. Однак у Вашингтоні і Лондоні вистачило холоднокривності і прагматичного підходу до вироблення перспективної військово-політичної стратегії. Практично одразу після початку німецької агресії проти СРСР (12 липня 1941 р.) уряди Великої Британії та Радянського Союзу уклали угоду про спільні дії у війні проти III Рейху. Це створило підґрунтя для наступної співпраці майбутніх альянтів.

29 вересня – 1 жовтня 1941 р. під час конференції представників СРСР, США і Великої Британії досягнуто домовленості про надання радянській стороні допомоги озброєнням і стратегічними матеріалами та зворотних надходжень сировини для військового виробництва. Ця угода стала можливою завдяки дії закону про ленд-ліз\* від 11 березня 1941 р., спрямованого на сприяння державам, які зазнали агресії з боку Японії та Німеччини. До 30 червня 1941 р. угоди зі США в рамках цього закону підписали 35 країн, що отримували в позику чи оренду боєприпаси, зброю, транспортні засоби, техніку, апаратуру, промислове обладнання, нафтопродукти, сировину, харчові продукти, інформацію та послуги, необхідні для протидії агресорам. СРСР у формі компенсації надіслав союзникам 32 тис. т марганцевої і 300 тис. т хромової руд, золото, платину, ліс\*\* [27].

Найскладнішою виявилася проблема доправлення вантажів на територію СРСР. Найбезпечнішим маршрутом вважався Тихоокеанський (від Каліфорнії до далекосхідного узбережжя СРСР), однак його суттєвими недоліками стали: по-перше, те, що з п'яти далекосхідних портів залізничну магістраль з європейською частиною мав лише Владивосток; по-друге, ці транспорти з великими затримками долали Транссибірську магістраль. І все ж він експлуатувався упродовж усієї війни, завдяки чому до місць призначення доставлено 47% усіх вантажів.

Повітряним мостом Аляска – Сибір було здійснено майже 8 тис. літаковильотів. Американські пілоти доправляли призначені для СРСР військово-транспортні літаки та винищувачі у Фербенкс (Аляска), звідки радянські

---

\* Від англ. lend – давати в позику и lease – давати в оренду.

\*\* Кінцеві розрахунки за надходженнями у рамках ленд-лізу Росія завершила у 2006 р.

льотчики перелітали на них до Красноярська. На трасі довжиною 14 тис. км були споруджені ангари, склади, проміжні аеродроми. З середини 1942 р. був задіяний маршрут від атлантичного узбережжя США довкола Африки і через Індійський океан чи через Перську затоку та Іран до сухопутного кордону з СРСР, яким вдалося переправити 23,8% усіх вантажів. До Азербайджана з Ірану проклали залізничну гілку протяжністю близько 2 тис. км, якою курсувало майже 100 локомотивів та 1100 вагонів.

Найпродуктивнішим став Північний маршрут, що проходив від Британських островів через Норвезьке і Баренцеве море до Архангельська, Мурманська, Северодвінська і Полярного, яким танкери доставляли основну частину нафтопродуктів. Однак його істотними недоліками була вразливість для німецького надводного і підводного флоту та авіації, загрозлива близькість портів прийому до лінії німецько-радянського фронту, а також замерзання на тривалий період акваторії Архангельського порту. Та на початку війни це був єдиний ефективний спосіб доставки вантажів з-за кордону [28].

У літературі доволі детально висвітлюється організація конвоїв з вантажами для Радянського Союзу, що покладалася на Адміралтейство її Величності. Формування караванів відбувалося на базах Лох-Ю та Скапа-флоу в Англії, Рейк'явіку та затоці Хваль-фьорд (Ісландія). Тривалість переходів до портів призначення – Архангельська, Мурманська, Молотовська (Северодвінська) сягала 10-14 діб. Спочатку більшість суден були британськими, а з 1942 р. принаймні половину становили американські. У період замерзання акваторій конвої проводили радянські криголами.

Перша операція з проведення конвою з 6 британських та 1 датського транспортів у супроводі 2 есмінців, 4 корветів і 3 тральників розпочалася 21 серпня 1941 р. під кодовою назвою «Дервіш», яким до Архангельська транспортували 15 розібраних літаків «Харрікейн», вантажівки, боєприпаси, каучук, шерсть та інші вантажі. Надалі конвоям, які вирушали в напрямі радянських берегів, давали назву PQ, а зворотнім – QR\*. З грудня 1942 р. позначення конвоїв змінили відповідно на YW та RA.

До кінця 1941 р. вдалося провести 10 конвоїв без втрат, оскільки, плануючи швидкоплинний «блітц-кріг», Берлін не надавав особливого значення операціям з порушення морських комунікацій противника за Полярним колом. Та коли війна перейшла у затяжну і позиційну фазу, нацистське керівництво та військове командування вжили заходів задля того, аби перерізати ці магістралі. З цією метою виділялися спеціальні підрозділи ВМФ та ВМС Німеччини, які завдавали конвоям відчутних втрат. Особливо трагічно склалася доля конвою PQ-17.

---

\* Літерне позначення походить від ініціалів офіцера Пітера Квіліна (Peter Qelyn), який в оперативному управлінні британського Адміралтейства відповідав за планування конвойних операцій до СРСР.

Загальна кількість конвоїв північним маршрутом під час війни становить 40 (811 суден). Окрім цього 33 транспортні з різних (здебільшого технічних) причин повернулися до пунктів відправлення, а 58 були знищені німцями на переходах в арктичних водах. У зворотному напрямі вирушило 35 конвоїв у складі 715 суден, 8 з яких повернулися, а 29 були потоплені противником. Більшість втрат, 69 транспортів, припадає на 1942 р. – найважчий для СРСР період війни. Однак вказані ризики фахівці вважають виправданими з огляду на відсутність іншої можливості порівняно швидко переправляти стратегічно важливі товари, сировину та військову техніку і боєприпаси до Радянського Союзу. Лише до липня 1942 р. північними конвоями спрямовувалося до СРСР 964 тис. т зброї, матеріалів і харчів (61% усіх вантажів, що прибули з-за кордону), 2 314 танків, 1 550 танкеток, 1 903 літаки, велика кількість вантажних і легкових авто, тягачів та іншої техніки.

У період від липня 1942 р. до кінця 1943 р. місце північного маршруту стало зменшуватися (з 61 до 16%). Та на завершальному етапі війни, у зв'язку з закриттям «іранського коридору», він знову став відновлювати позиції. Упродовж 1944-1945 рр. ним було транспортовано понад 2,2 млн т вантажів, що становило 22% усього вантажопотоку з-за кордону.

За весь період війни північні конвої переправили у радянські порти 36% усіх завезених вантажів [27].

**Імпорт СРСР озброєння за роками від 22.06.1941 до 31.12.1945 [29].**

Назва товарів	1941 р. (з 22.06)	1942 р.	1943 р.	1944 р.	1945 р.	1941-1945 рр.	1941-1945 рр.
						Загалом	Зокрема поставки з США за ленд-лізом (Угода від 11 червня 1942 р.)
<b>Штук</b>							
Гвинтівки і карабіни	–	100 000	21 100	21 025	500	142 625	5
Пістолети-кулемети	4 000	66 083	43 374	9 491	–	122 948	105 302
Знаряддя всіх видів і калібрів	82	1 885	4 106	6 440	564	13 077	8 633

Танки і САУ	501	3 425	3 412	3 131	1 098	11 567	8 025
Бойові літаки	750	2 774	6 371	5 749	3 119	18 763	11 100
Міномети	–	280	3	–	–	283	30
Бойові кораблі	–	11	64	207	326	608	559
<b>У відсотках від обсягу надходжень на фронт*</b>							
Гвинтівки і карабіни	–	2,4	0,6	0,9	0,1	1,2	0,0
Пістолети-кулемети	4,3	4,2	2,1	0,5	0,0	2,0	85,6
Гармати всіх видів і калібрів	0,3	1,5	3,1	5,0	0,8	2,6	66,0
Танки і САУ	9,5	12,3	12,4	9,7	5,1	10,1	69,4
Бойові літаки	8,4	11,3	17,6	14,8	14,0	14,3	59,2
Міномети	–	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	10,6
Бойові кораблі	–	0,1	0,5	4,9	14,0	0,9	91,9

**Імпорт СРСР нафтопродуктів у період від 22.06.1941 до 31.12.1945 [29]**

Назва товарів	Імпорт СРСР – загалом, тис. т	Зокрема з США за ленд-лізом (Угода від 11 червня 1942 р.)	
		тис. т	у відсотках від загального обсягу імпорту
Нафтопродукти	2 894,7	2 352,4	81,3
з них:			
авіабензин	1 186,6	1 054,1	88,8
компоненти авіабензинів	749,1	718,5	95,9
автотракторне, дизельне та інше пальне	821,4	470,4	57,3
змащувальні масла і мастила	117,0	97,8	83,6
інші нафтопродукти	6,6	6,4	97,0

\* Включно з озброєнням, виготовленим в СРСР.

**Імпорт СРСР продовольчих товарів у період від 22.06.1941 до 31.12.1945 [29]**

Назва товарів	Імпорт СРСР – загалом, тис. т	Зокрема з США за ленд-лізом (Угода від 11 червня 1942 р.)	
		тис. т	у відсотках від загального імпорту
Продовольчі товари	4 881,4	3 866,3	79,2
зокрема:			
хліб у зерні та хлібопродукти	1 538,4	794,1	51,6
цукор	683,5	605,0	88,5
сухі боби	243,9	214,0	87,7
крупа різна	93,4	82,2	88,0
м'ясопродукти	792,0	786,0	99,2
жири тваринні	603,3	587,1	97,3
жири рослинні	449,3	420,1	93,5
маргарин	45,8	45,8	100,0
молочні продукти	125,5	125,5	100,0
рибопродукти	19,5	0,1	0,5
харчові концентрати	152,0	141,8	93,3
інші харчові продукти	134,8	64,6	47,9

**Експорт СРСР за період від 22.06.1941 до 31.12.1945 [29]**

(у цінах відповідних років, тис. рублів)

Загалом від 22.06.1941 до 31.12.1945		Зокрема				
		1941 (з 22.06)	1942	1943	1944	1945
Загалом	3 163 857	163 978	398 861	373 038	655 070	1 572 910
Зокрема						
США	1 081 258	62 081	178 226	173 675	301 975	365 301
Велика Британія	253 477	30 403	83 098	24 163	40 565	75 248
Канада	8 010	–	7	31	3 353	5 528
Європейські країни за угодами про товарообіг	767 666	–	–	–	49 037	718 629
Інші країни, крім східних	80 172	756	554	445	1 063	77 354
Східні країни	972 365	70 738	135 975	174 724	259 077	330 850

Загальний обсяг надходжень з-за кордону упродовж усієї війни сягав 15 млн т і оцінювався у 12,38 млрд дол. (у цінах 2000 р. це становило 107,1 млрд дол.): на США припадало 11,32 млрд дол., Велику Британію – 1,01 млрд дол., Канаду – 0,05 млрд дол. \* [30]. Оцінюючи роль та місце ленд-лізу в економіці СРСР, спеціалісти наводять такі дані: поставки за цією програмою становили від рівня виробництва у Радянському Союзі у роки війни за вагонами залізничними – близько 1000%, паровозами – 240%, автомобілями – 160%, снарядами – 142%, алюмінієм – 125%, мотоциклами – 120%, рейками залізничними – 92%, електровозами – 90%, рафінованою міддю – 82%, радіолокаційною апаратурою – понад 80%, спиртом вищого очищення – 80%, вибуховими речовинами – 53%, авіаційним бензином – понад 50%, автомобільними покришками – близько 50%, бойовими кораблями – 32%, порохом – 25%, металорізальними верстатами – 23%, тракторами – 21%, зенітною артилерією – 18%, танками і САУ – 16%, літаками – 15% \*\* [30, с. 304].

Завдяки надходженням за ленд-лізом вдалося дещо нівелювати гостру нестачу обмундирування і спорядження для особового складу діючої армії, спричиненою втратою низки підприємств, що займалися їхнім виготовленням. До листопада 1944 р. Радянський Союз отримав 11 млн пар армійських черевиків, 97 млн ярдів бавовняних тканин, 50 млн ярдів шерстяних виробів [26, с. 414-415].

Слід взяти до уваги і той незаперечний факт, що товари, які надходили з розвинених країн Заходу за якісними параметрами значно переважали радянські аналоги (зокрема, автотехніка, тягачі, верстати тощо). Частина номенклатури взагалі не вироблялася в СРСР, наприклад, бронетранспортери, десантні судна, неконтактні трали, окремі види акустичної і радіолокаційної апаратури, натуральний каучук та інше.

Одним з критеріїв важливості надходжень стратегічних товарів за ленд-лізом слугує часовий чинник, адже початковий перший період німецько-радянського протистояння виявився для СРСР не просто найважчим, а критичним. Тож поставки цього періоду мали особливе значення. Для прикладу, у 1941-1942 рр. надіслані з-за кордону танки становили майже 96% бойових машин випущених в СРСР упродовж першого півріччя війни. До липня 1941 р. з 13,5 тис. танків РСЧА 2,2 тис. були імпортними (16%). Завдяки отриманій у рамках Першого протоколу про ленд-ліз авіатехніці було компенсовано 40% втрат ВПС Червоної армії [31, с. 257].

Варто також зазначити безкорисливість колишніх союзників СРСР у питанні про розрахунки за програмою ленд-лізу. Після перших спроб (безуспішних)

---

\* За іншими даними, загальна сума канадських поставок лише до 30 квітня 1944 р. оцінюється у 355 млн американських доларів (3,07 млрд дол. у цінах 2000 р.).

\*\* Водночас дані про кількість надісланих до СРСР бульдозерів, кранів, шпитального обладнання, хірургічних інструментів, електроламп, мін, торпед, оптичних приладів та цілих нафтоперегонних і хімічних заводів ще не оприлюднені.



домовитися з Москвою про повернення боргів з відсотками позичальники погодилися на сплату вартості лише цивільного обладнання, яке перебувало в СРСР станом на 2 вересня 1945 р. Але й цього разу радянська сторона виявила непоступливість. На перемовинах, що відновилися у 1972 р., Кремль погодився сплатити США 722 млн дол., але фактично компенсував тільки 48 млн. Нарешті у 1990 р. було досягнуто згоди щодо ліквідації заборгованості до 2030 р. Окрім того йшлося про 67 млн. дол. – менше 1% загальної вартості надходжень за програмою ленд-лізу [30, с. 307].

Попри те, що союзники СРСР по Антигітлерівській коаліції – США та Велика Британія під час Другої світової війни в рамках ленд-лізу надали Радянському Союзу понад 22 тис. літаків різного призначення, в радянській історіографії вони піддавалися необґрунтованій критиці. Зокрема, не залишився без упереджених оцінок і британський винищувач «Гоукер Гаррікейн».

Власну проєкцію проблеми ленд-лізу мали ветерани Другої світової війни.

Ставлення до ленд-лізу, зокрема до військової техніки, що надходила на озброєння Червоної армії з-за океану, яскраво засвідчив у своїй книзі «Полум'яне небо» двічі Герой Радянського Союзу Іван Степаненко. Він згадував, що в серпні 1941 р. склалася критична ситуація з матеріальною частиною. 4-й винищувальний авіапункт (далі – ВАП), в якому служив українець, відкочувався на схід разом з наземними частинами. Втративши практично всі літаки, частина була відведена до Ростова. Тут полк отримав завдання перегнати з Мурманська до міста Кінешма Івановської області нову матеріальну частину – британський одномісний винищувач «Гоукер Гаррікейн». До Мурманська на транспортних літаках відрядили льотчиків і техніків 4-го ВАПу. Саме вони і мали перегнати англійські винищувачі до розташування полку.

Однак, за словами Івана Степаненка, літак отримав ярлик машини застарілої конструкції, що була списана з озброєння англійських повітряних сил. Зокрема, піддавався критиці двигун британського літака «Ролс-ройс» з водяним охолодженням і великим сотовим радіатором. Використання такого двигуна, за оцінками фахівців, в умовах суворої зими призводило до переохолодження і замерзання радіаторів, що в свою чергу виводило з ладу винищувач. Викликали нарікання і льотно-технічні дані «Гаррікейна», зокрема швидкість, що становила 500 км на годину. Малопотужним, на думку радянських експертів, було і озброєння «іноземця» – 12 кулеметів калібру 7,62 м [32, с. 42-43].

Можна припустити, що подібна характеристика зарубіжної техніки вкладає в уста двічі Героя Радянського Союзу і одного з найрезультативніших асів Антигітлерівської коаліції Івана Степаненка літературними працівниками та радянськими цензорами, які намагалися применшити роль ленд-лізу. Нині ми сприймаємо подібні, м'яко кажучи, критичні випадки, як спробу принизити іноземну техніку, виставити її «металобрухтом» для того, щоб применшити

роль союзників по Антигітлерівській коаліції в частині надання Радянському Союзу озброєння.

Кажуть, «дарованому коню в зуби не дивляться», та все ж спробуємо захистити від подібних несправедливих звинувачень саме британські літаки, які згідно з програмою ленд-лізу почали надходити до льотних частин радянських ВПС у жовтні 1941 р. Водночас нагадаємо, що на озброєнні радянських льотчиків на той час були технічно і морально застарілі винищувачі І-16 та І-153 («Чайка»), що не дозволяло на рівних протистояти модернізованим винищувачам Ме-109. Нові винищувачі, зокрема Як-1, МіГ-3 та МіГ-1 відрізнялися технічною ненадійністю та відсутністю досвіду в більшості льотчиків з їх експлуатації.

Варто також зауважити, що радянська авіапромисловість після тотальних евакуаційних заходів ще не встигла налагодити випуск винищувачів, що могли хоча б наблизитися за своїми тактико-технічними даними до тих же «Мессершміттів». Тому радянське керівництво і попросило Уряд Її Величності про допомогу у поставці насамперед винищувачів. І Велика Британія відгукнулася. Загалом до Радянського Союзу під час війни прибуло понад 3 000 «Гаррікейнів», а ще майже 1 200 «Спітфайрів».

Так, винищувач «Гаррікейн» вважався не найкращим літаком серед тих, що перебували на озброєнні льотчиків Антигітлерівської коаліції, однак саме на цьому літаку І.Н. Степаненко одержав свої перші перемоги. І не тільки він. Літали і збивали літаки противника на цих машинах однополчани українця, майбутні двічі Герої Радянського Союзу О.К. Рязанов, Амет-Хан Султан та інші. А найрезультативніший ас Королівських військово-повітряних сил Великої Британії Петл Мармадюк саме на «Гаррікейні» здобув 36 повітряних перемог! [33, с. 16].

До британських літаків слід додати ще понад 4 500 винищувачів американського виробництва «Аерокобра» (Beell P-39 Airacobra), що надійшли до ВПС РСЧА. Зауважимо, що це половина від усієї кількості виготовлених промисловістю США літаків. На «Аерокобрах» воювали найрезультативніші аси Антигітлерівської коаліції, зокрема Григорій Речкалов, Олександр Покришкін, Микола Гулаєв, Володимир Лавриненков, українці Іван Бабак, брати Дмитро та Борис Глінки, кримський татарин Амет-Хан Султан.

Варто зауважити, що більшість льотчиків винищувальної авіації здебільшого схвально відгукувалися про літаки іноземного виробництва, що надходили до їхніх льотних частин під час війни. Українець Анатолій Король, який під час війни здійснив 296 бойових вильотів і в 56 повітряних поєдинках збив 8 літаків зокрема, згадував, що «на озброєнні 102-го гвардійського авіаполку були літаки «Аерокобра». Для мене не становило особливих труднощів швидко перейти з Ла-5 на цю машину, і незабаром я доволі впевнено опанував американським винищувачем. Однак згодом до нас у полк надійшли нові машини. Це були англійські літаки «Спітфайр ІХ». Зауважу, що цей новий винищувач особисто

для мене був кращим, зручнішим за інші, оскільки відрізнявся просторою кабіною і оглядовістю» [34, с. 341]. Уродженець міста Балти Одеської області Герой Радянського Союзу Євген Маріїнський під час війни здійснив 210 бойових вильотів, з них 156 саме на літаку «Аерокобра». У 48 повітряних боях він збив 18 літаків противника, що є доволі високим показником для радянських винищувачів. Після війни ветеран написав книгу «Я дрался на «Аерокобре», в якій ґрунтовно проаналізував тактико-технічні властивості американського винищувача [35]. Уродженець Молдови Семен Букчин під час війни здійснив на «Аерокобрі» 144 бойових вильоти та в 44 повітряних поєдинках особисто збив 12 літаків противника та ще 4 – у складі групи. Ось яку характеристику він дав американському винищувачу: «В штопор літак переходив легко, ледь ручку перетягнеш і – «привіт». Центрування руйнувалося. Багато хто спочатку боявся використовувати в польоті фігури вищого пілотажу через небезпеку зірватися в штопор... Боєкомплект до гармати М-4 становив 30 снарядів, до синхронних кулеметів – по 200 набоїв, а до тих, що вмонтовані в крилах, – по 1000. Одного точного залпу вистачало, щоб збити літак противника... А взагалі літак дуже комфортабельний. Уявляєш, навіть пісуар був!» [36, с. 46-47].

Дійсно, не всім радянським повітряним асам легко давалося опанувати ленд-лівівськими машинами. Іноді в спогадах колишніх льотчиків можемо знайти порівняльні характеристики винищувачів радянського та іноземного виробництва. Герой Радянського Союзу Петро Рассадкін, який під час війни здійснив 249 бойових вильотів і в 53 повітряних поєдинках особисто збив 16 літаків противника, так співставляв винищувач радянського виробництва ЛаГГ-3 з іноземними аналогами: «ЛаГГ-3 був нормальний. Але це за умови, якщо умієш літати. Кабіна літака була просторою, а головне, огляд із кабіни цього літака був дуже добрий. А це було дуже важливо під час бою. Адже, що найголовніше в повітрі для льотчика? Першим побачити противника. Ну, словом, новий винищувач. Що там ще казати! Я вам так скажу, цей літак мені подобався. Він був значно кращим за швидкістю і маневреністю за імпортні машини, ті ж самі американські «томагавки» і англійські «харрикейни», які були на озброєнні наших полків. Поступався їм ЛаГГ-3 лише в озброєнні. На цьому літаку була 20-мм гармата і два крупнокаліберні кулемети калібру 12,7-мм, а водночас на «харрікейнах» було цілих чотири 20-мм гармати» [37, с. 450].

Після катастрофічної втрати влітку 1941 р. значної частини танкового парку Радянський Союз опинився в доволі скрутному становищі. Дійшло до того, що Й. Сталін особисто розподіляв бронетехніку, що сходила з конвеєрів заводів по танкових частинах. Особливо у 1942 р., коли внаслідок кількох невдалих операцій Червоної армії було практично вичерпано запас бронетехніки. Саме тоді до СРСР почали надходити американські легкі танки М-3 «Стюарт»,

середні танки М4А2 і М4А2(76)W «Шерман», М-3 «Лі», британські піхотні танки Mk II «Матильда», Mk III «Валентайн», Mk IV «Черчилль».

Танки іноземного виробництва, отримані Радянським Союзом по лінії ленд-лізу, стали надійним захистом та врятували десятки тисяч життів радянських воїнів під час оборони та наступу. Окрім того, вони забезпечили швидке просування Червоної армії під час стратегічних наступальних операцій у 1943-1945 рр. За допомогою «Шерманів», «Черчиллів», «Матильд», «Валентайнів» та інших зарубіжних бойових машин було знищено велику кількість бойової техніки та живої сили противника. Тому складно не погодитися з таким твердженням Станіслава Чернікова: «Ленд-ліз дав можливість Радянському Союзу вистояти в найтяжчий час, завершити криваву бійню в 1945 р., а не, скажімо, в 1947-му чи 1949-му» [38].

Ось яку характеристику дав танку Mk III «Валентайн» Іван Литвиненко. За важелями саме цієї броньованої машини уродженець Полтавщини Іван Федорович у 1943 р. отримав Золоту Зірку Героя Радянського Союзу під час боїв на Букрині. Він, зокрема, наголосив: «Так, добрим його (танк) аж ніяк не можна назвати, позаяк створений він був для того, щоб знищувати людей. Однак зізнаюся, я любив цю машину. Бронезахист у «Валентайна» був те, що треба. Адже, коли снаряд потрапляв у броню «англійця», він просто в'язнув у ньому, як у тому тісті, не даючи ні осколків, ні окалини, які могли б уразити екіпаж. Він, звичайно ж, був кращим за наші легкі танки Т-26 і Т-70. І серед іноземних, гадаю, він тримав першість. Наприклад, той же американський «Шерман» – високий і примітний. Англійський танк – «Матильда» через особливості ходової частини був непридатний для нашого бездоріжжя і міг схибити в найвідповідальніший момент. А ось «Валентайн» – був надійним танком. Він – низький, малогабаритний, і, що головне, для пересіченої місцевості нашого Правобережжя був незамінний. Особливо це відчувалося під час бойових зіткнень із ворогом на Букрині. Боекомплект у нього складав 70 снарядів, але ми, танкісти, зазвичай набирали їх більше, складаючи їх на днище танка, немов стоси дров. Серйозним недоліком цих танків була відсутність осколкових снарядів».

На запитання: «Чому ж тоді у пресі про англійські машини, на яких билися наші танкісти, ніде не згадувалося?», Іван Литвиненко відповів: «Ви знаєте, не прийнято було про це якось говорити. Хоча навіть тоді ми, рядові солдати, розуміли, що без, так би мовити, заморської допомоги, ой як було б нам важко!» [37, с. 317-318].

Варто також згадати ще про одну модель зарубіжної бронетехніки. Це – найкращий американський танк періоду Другої світової війни М4 «Шерман» (Sherman). За кількістю випущених машин – 49 234, він поступався лише танку Т-34, що був розроблений конструкторським бюро танкового відділу Харківського заводу № 183. Названий на честь американського генерала часів Громадянської війни Уільяма Шермана, в Червоній армії танк отримав

прізвисько «емча» (від М4). Загалом США передали Радянському Союзу понад 4 000 «Шерманів». Цікаво, що на американському танку була встановлена доволі потужна гармата калібру 76-мм англійського виробництва. Завдяки високій початковій швидкості снаряда «Шермани» могли вражати, хоча й з коротких дистанцій, німецькі танки «Тигр» та «Пантера». Українець Дмитро Лоза, якому довелося воювати на «Шермані», у своїй книзі «Танкіст на іномарці» згадував цікавий епізод, пов'язаний з цією гарматою. За словами Дмитра Лози «Шермани», що поставлялися до СРСР за ленд-лізом, розконсервовувалися безпосередньо у військах, куди приходили в тому самому вигляді, у якому покидали заводські ворота. Представники американських фірм розповіли радянським танкістам, що робітники американської оборонки зазвичай залишають у танку невеликі сюрпризи для радянських танкістів. Звісно, наші танкісти почали посилено шукати подарунки з-за океану. Але спроби виявилися марними: попри те, що танки приходили законсервованими, нічого цікавого в них виявити не вдалося. А «скринька», а точніше ствол танкової гармати, відкривався просто. Вся річ у тому, що перед відправкою до Радянського Союзу танкові гармати щільно закривалися двома пробками спеціального гарматного «сала», одна з боку затвора, інша в дульній частині. Одного разу при вибиванні чергової пробки банником, із танкового ствола випала і розбилася пляшка віскі. Цікаво, що діаметр стандартної пляшки віскі становив як раз ті самі 3 дюйми, що дорівнювали калібру «Шермана». Ясна річ, що після цього «трагічного» для радянських танкістів випадку, стволи американських танків стали розконсервовувати дуже обережно [37, с. 58-59]. Окремої уваги заслуговують також відгуки ветеранів Другої світової війни про автомобільну техніку іноземного виробництва, завдяки якій суттєво зросла мобільність радянських військ та значно успішніше вирішувалися проблеми тилової і фронтової логістики. Нагадаємо, що в рамках програми ленд-лізу Радянський Союз отримав із-за океану 409 500 автомобілів [40]. Лєвова частка автомобільної допомоги складалася з легендарних «Студебеккерів».

Мешканець села Підвисокого, що на Кіровоградщині, колишній гвардії рядовий, кавалер медалі «За відвагу», водій артилерійського дивізіону 151-го гвардійського артполку 71-го гвардійської стрілецької дивізії Василь Сливко згадував: «...А коли у 44-му Америка нам дала транспорт, я пересів за кермо «Студебеккера». Адже до цього ми артилерію свою тягали на конях. А тут така допомога! Відправили мене на тримісячні водійські курси, навчили і їздив я на тому «Студебеккері» до 1946 року до самої своєї демобілізації... Добра, надійна, словом тягуча машина. Я на ній у той час тягав 122-мм гармати. Добре вона ходила бездоріжжям. У нас таких машин не було! Чого там гріха таїти! Я службу закінчив, а вона все їздила, їздила та їздила...» [41, с. 79]. Підтверджує якість автомобільного транспорту, що надходив до Радянського Союзу в рамках ленд-лізу і Герой Радянського Союзу генерал-майор у відставці Федір Пуртов: «Гарний автомобіль! У нього

прохідність і потужність відповідні були. А головне, дуже надійна машина... І взагалі союзники надали нам суттєву допомогу. Справа в тому, що ми свої гармати навіть до «віллісів» чіпляли. Від цього, зрозуміла річ, мобільність нашої артилерії зростала. З цим не посперечаєшся. Тільки перед Дніпром ці «вілліси» забрали в нас, і ми пересіли вже на потужні «студебеккери». Щоправда, вони на момент передачі нам виробилися. Тому доводилося через кожні 50-60 кілометрів зупинятися, щоб доливати у двигун мастило» [42, с. 259].

Мешканець містечка Макіївка (Донеччина), кавалер чотирьох медалей «За відвагу» Іван Когтев, згадуючи форсування Дніпра, розповідав: «Без серйозних пригод ми дісталися Дніпра. Запам'ятав довжелезні колони техніки – «студебекери» везли на собі катери і понтони...» [43, с. 94].

Не можна залишити поза увагою і питання фронтового побуту на який, безсумнівно, вплинули надходження з-за кордону. Адже союзники по Антигітлерівській коаліції постачали до СРСР не лише зброю, техніку, боєприпаси, засоби зв'язку, сировину для виготовлення продукції військового призначення, а й продукти харчування та обмундирування.

Варто зазначити, що харчове забезпечення передових частин Червоної армії залишалося «ахілесовою п'ятою» тилових структур РСЧА. Упродовж усієї війни рядові бійці часто недоїдали або вживали неякісну і малокалорійну їжу. Надія була на трофейні німецькі пайки або, так званий, «бабусин атестат», тобто те, що можна було отримати або навіть відібрати у місцевого населення. Ось що згадував про харчування фронтової доби Герой Радянського Союзу мелітополець Микола Лобачов: «Фронт наш зупинився недалеко від ріки Жижиця, яка впадає в Прут. І ось, значить, вранці ми піднялися, набрали води з цієї самої Жижиці і приготували собі тюрю. Тюрю – це селянська їжа, яка складається із хліба, цукру і води. Вода, зазвичай була сирою. Є в Миколи Некрасова в його поемі «Кому на Русі жити добре» такі слова: «Кушай, Яша, тюрю, молока-то нет...». Так ось, якщо я цієї тюрі вранці, до початку нальоту німецької авіації на наші позиції не поїм, то далі їсти вже не буду. Ось так я боявся цих самих нальотів!» [37, с. 345]. Тому дивує та іронічність, що була відображена в назві м'ясної консерви, що буквально врятувала Червону армію від голоду. На фронті американська тушонка отримала назву «Другий фронт». А ще нагадаємо, що саме цієї продукції Радянський Союз отримав з-за океану аж 664 600 т, що становило 108 % від радянського виробництва цього живого продукту [40, с. 94].

Іронічна назва консервованого м'яса відображала загалом упереджене ставлення до заокеанської допомоги, яке непомітно поширювалося у суспільній свідомості радянських громадян ідеологічним апаратом. Це яскраво засвідчив кореспондент Бі-бі-сі в Москві Олександр Верт. У своєму щоденнику він зафіксував реакцію одного із співробітників відділу друку Народного комісаріату закордонних справ на виступ американського посла в Москві

адмірала Вільяма Стендлі, який сказав: «Російська влада, очевидно, хоче приховати факт, що вона отримує допомогу ззовні. Очевидно, вона хоче переконати свій народ, що Червона армія б'ється в цій війні одна». Відповідь невідомого співробітника відділу друку на слова американського посла за версією Олександра Верта була такою: «Ми втратили мільйони людей, а вони хочуть, щоб ми повзали перед ними на колінах тільки за те, що вони посилають нам тушонку...» [44, с. 436]. Згаданий епізод ілюструє подвійні стандарти, щодо ставлення керівництва Радянського Союзу до заокеанської допомоги.

Ставлення ж безпосередніх учасників Другої світової війни до продуктів харчування, отриманих із-за океану, що замінили бійцям на фронті ту саму горезвісну тюрю, було іншим.

Ось як згадував той же харків'янин Федір Пуртов про заокеанський фронтний пайок: «Вживали американську тушонку. Аякже! Мені все ж більше подобався їхній (американський) лярд. Це таке сало перетоплене. Смалець, одним словом. Воно приходило до нас у діжках. Ми це сало на хліб намазували, а також їжу на ньому готували» [42, с. 255].

Уродженець села Бовсуни, що на Житомирщині, Григорій Болсуновський так охарактеризував американський пайок: «Нам давали, коли ми йшли в наступ тридобовий сухий пайок. Пайок на три доби... Бувало, там добрі речі траплялися. Бувало, рибна консерва там була. А то нам ще додаткові пайки давали, американські... Баночка там така невеличка. Там два яйця смажені і шкварочок сала. Це на один раз...» [37, с. 19].

Герой Радянського Союзу, киянин Володимир Полупанов, який під час війни був командиром відділення 175-го окремого саперного батальйону 126-ї Горлівської двічі Червонопрапорної ордену Суворова стрілецької дивізії згадував про американське взуття: «На ноги держава не пошкодувала взуття, а точніше, американці. Видали нам добротні нові черевики. Шкіряні, високі та зручні! А до них обмотки. Скажу вам так, що на фронті я спробував носити і чоботи, але не те. Черевики з обмотками – дуже зручна і практична річ. Обмоточку щільно навколо ноги покладеш, і йди хоч сто кілометрів. А якщо ця сама обмотка завальцьована, то і ноги сухі, і мозолів немає. А вже піхоті, повірте мені, довелося походити на тій війні...» [45, с. 185]. Нагадаємо забудькуватим нащадкам переможців, що союзники під час війни передали 16 млн пар якісного взуття для червоноармійців, які «прокрокували пів Європи, пів Землі...» [40].

Вихованець 296-го гвардійського легкого артилерійського Чернівецького Червонопрапорного полку 25-го танкового корпусу 1-го Українського фронту, гвардії рядовий, кавалер медалі «За відвагу» мешканець міста Переяслав Київської області Віктор Кирпенко, який на фронт потрапив одинадцятирічним підлітком, так згадував про основні символи заокеанського ленд-лізу: «Студебеккер – нормальна американська машина, яку ми по ленд-лізу получили. А спочатку у нас були ці, наші ЗІС-5...». На питання: «Чи можна було

ЗІС-5 якось зрівняти зі «студебекером?»» Віктор Прохорович категорично відповів: «Та ну, ви що!». Ветеран Другої світової війни також дав схвальну характеристику американській тушонці: «Ми їли тушонку. Хороша була! Да, пахуща і смачна...» [37, с. 256].

\*\*\*

Друга світова війна стала найсуворішим випробуванням для всіх її учасників. Зустрівши агресію Німеччини та її союзників у «поході на Схід» у стані ізоляції, СРСР опинився у надзвичайно загрозливій ситуації. Адже блок Рим-Берлін-Токіо міг поставити собі на службу економіку багатьох завойованих ними країн. Завдяки далекоглядності лідерів США та Великої Британії, які зуміли відсунути на другий план ідеологічні розбіжності, СРСР отримав надійних союзників, що взяли на себе складні і ризиковані зобов'язання з військово-економічної підтримки держави, що втратила до початку 1942 р. найрозвиненіші індустріальні регіони внаслідок окупації, а також значну частину особового складу, озброєння і військової техніки. Програма, відома під назвою «ленд-ліз», незважаючи на всі втрати, дала змогу Радянському Союзу вистояти у найскладніший період, зламати несприятливий перебіг протистояння на Східному фронті і, зрештою, перемогти нацизм і фашизм спільно з іншими учасниками Антигітлерівської коаліції.

Будь-які спроби заперечити вагомість допомоги СРСР з боку західних альянтів нині сприймаються як свідоме перекручення минулого.

Его-джерела, зокрема спогади ветеранів війни, переконливо засвідчують вагомість надходжень за ленд-лізом. Окрім суто матеріальних аспектів вона відіграла і помітну роль моральної підтримки народу, який поклав на боротьбу проти гітлеризму скільки зусиль і жертв.

#### Список використаних джерел та літератури

1. Bailey T.A. *America Faces Russia: Russian-American Relations from Early Times to Our Days*. Ithaca, New York: Cornell University Press, 1950. 375 p.
2. Jones R.H. *Roads to Russia: United States lendlease to the Soviet Union*. Norman: University of Oklahoma Press, 1969. 326 p.
3. Laurat L. *Bilan de vingt-cinq ans de plans quinquennaux, 1929-1955*. S. I., 1955.
4. Ruffmann K.-H. *Sowjetrussland 1917-1977*. Muenchen, 1977.
5. Herring G.C. *Aid to Russia. 1941-1946: Strategy, Diplomacy, the Origins of the Cold War*. N.Y.; L., 1973. 365 p.
6. Herring G.C. *Lend-Lease to Russia and the Origins of the Cold War, 1944-1945*. *The Journal of American History*. 1969. Vol. 56. Iss. 1. P. 113-114.
7. Nove A. *An Economic History of the U. S. S. R.* Great Britain: Penguin books, 1972. 414 p.
8. Smith B.F. *The war's long shadow: The Second World War and Its Aftermath* China, Russia, Britain, America. N.Y., 1986. 319 p.
9. Harrison M. *The Soviet Economy and Relations with the United States and Britain, 1941-45. The Rise and the Fall of the Grand Alliance, 1941-45* / Eds. A. Lane, H. Temperley. London, 1995. P. 69-89.
10. Sowjetunion. *Außenpolitik 1917-1955, Osteuropa-Handbuch* / Hrsg. D. Geyer. Koeln; Wien, 1972. S. 300-319.



11. Loth W. Die Teilung der Welt: Geschichte des Kalten Krieges 1941-1955. Muenchen, 1985. 353 s.
12. Bonwetsch B., Naumann H., Loewe H.-D., u. a. Lend-Lease als Basis der Allianz. *Handbuch der Geschichte Russlands: von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat, 1856-1945*. В. 3, II, 1992. S. 1.
13. Michel A. La seconde guerre mondiale. P., 1969.
14. Штолер М.А. Американское военное планирование и СССР. 1943–1944 гг. *Новая и новейшая история*. 1994. № 6. С. 54-69.
15. Хазард Д.Н. ...На защиту американских интересов. *Военно-исторический журнал*. 1990. № 6. С. 40-42.
16. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. *Загадки ленд-лиза*. Москва: Вече, 2000. С. 11.
17. Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс: глазами очевидца: В 2 т. / Пер. с англ., Москва: Издательство иностранной литературы, 1958. Т. 1. С. 596-599.
18. Kitchen M. Winston Churchill and the Soviet Union During the Second World War. *Historical Journal*. 1987. № 30. P. 419-420.
19. Mastny V. Stalin and the Prospects of a Separate Peace in World War II. *The American Historical Review*. 1972. Vol. 77. № 5. P. 1365-1388.
20. Боффа Дж. История Советского Союза: В 2 т. / Пер. с итал. Т. 2. Москва: Международные отношения, 1994. С. 132.
21. Goldsmith R.W. Power of Victory: Munitions Output in World War II. *Military Affairs*. 1946. Vol. 10. Iss. 1. P. 757.
22. Верт А. Россия в войне / Пер. с англ. Москва: Прогресс, 1967. 774 с.
23. Wielka Internetowa Encyklopedia Multimedialna. URL: <http://wiem.onet.pl/wiem/006f16.html>
24. Паперно А.Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее. *Отечественная история*. 1997. № 2. С. 109.
25. Головатина П.М. Ленд-лиз как особая форма сотрудничества между государствами: взгляд зарубежной историографии. URL: [https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/29478/1/mion\\_2002\\_6\\_22.pdf](https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/29478/1/mion_2002_6_22.pdf)
26. Рыжков Н.И. Великая Отечественная: ленд-лиз. Москва: «Экономическая газета», 2012. С. 414-415.
27. Баранов А.Е. Ленд-лиз. Северные конвои. Стратегическое значение. *Военное обозрение*. 2015 13 июля. URL: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html>
28. Чанцев А.В. Экономический фундамент Победы: параллели истории и современности: к 70-летию Победы СССР в Великой Отечественной войне. Санкт-Петербург, Алетейя, 2016. 344 с.
29. Внешняя торговля Союза ССР за период с 22.VI-1941 по 31.XII-1945 года. Статистический справочник (по данным оперативного учета). Москва: Министерство внешней торговли СССР, 1946. URL: [http://istmat.info/files/uploads/40607/rgae\\_413.12.10949\\_vneshnyaya\\_torgovlya\\_sssr\\_1941-1945.pdf](http://istmat.info/files/uploads/40607/rgae_413.12.10949_vneshnyaya_torgovlya_sssr_1941-1945.pdf)
30. Мамяченков В.Н. Ленд-лиз в цифрах: поводы к размышлению. *Пятое Татищевские чтения. Духовность и нравственность на Урале в прошлом и настоящем: тезисы докладов и сообщений*, Екатеринбург, 22-23 апреля 2004 г. Екатеринбург: ИИиА УрО РАН, 2004. С. 303.
31. Кубатько И.К, Кубатько О.И. Охота на флагманов. Смоленск: Русич, 2002. С. 257.
32. Степаненко І.Н. Полум'яне небо. Київ: Вид-во політ. літ. України, 1976. С. 42-43.
33. «Я – Степаненко. Бій приймаю!»: документи і матеріали: книга присвячується 75-річниці Перемоги над нацизмом у Другій світовій війні та 100-річниці з дня народження Івана Никифоровича Степаненка / Упоряд.: М.І. Бушин, О.М. Филь, В.Є. Вишневецький. Черкаси: Гордієнко Є.І., 2020. С. 16.

34. Король А., Филь А. «Я – Король, цель вижу, атакую!». Черкассы: Гордиенко Е.И., 2019. С. 341.
35. Мариинский Е.П. Я дрался на «Аэрокобре». Москва: Яуза, Эксмо, 2005. 288 с.
36. Драбкин А. Я дрался с асами Люфтваффе. Москва: Яуза, Эксмо, 2006. С. 46-47.
37. Филь О. Україна ХХ. У спогадах сучасників. Книга 1. Черкаси: Гордієнко Є.І., 2021. С. 450.
38. Станислав Черников. Танковый ленд-лиз. 2014. 9 апреля. URL: warspot.ru/150-tankovyy-lend-liz
39. Лоза Д.Ф. Танкист на «иномарке». Победили Германию, разбили Японию. Москва: Яуза, Эксмо, 2005. С. 58-59.
40. Будницкий Олег. Ленд-лиз: факты и мифы. 2015. 29 апреля. URL: <https://www.forbes.ru/mneniya-column/istoriya/288019-lend-liz-fakty-i-mify>
41. Филь А., Кузьменко Д. Они сражались за Родину... Киев: Диапринт, 2010. С. 79.
42. Филь А., Лекарь С. Герой Советского Союза. Беседы. В 2-х книгах. Кн. 2. Харьков: Фактор, 2012. С. 259.
43. Филь А. Отважные люди. Харьков: Фактор, 2011. С. 94.
44. Александр Верт. Россия в войне 1941-1945 / Пер. с англ. Москва: Русич, 2003. С. 436.
45. Филь А., Лекарь С. Герой Советского Союза. Беседы. В 2-х книгах. Кн. 1. Харьков: Фактор, 2012. С.185.

#### References

1. Bailey, T.A. (1950). *America Faces Russia: Russian-American Relations from Early Times to Our Days*. Ithaca, New York: Cornell University Press. [In English].
2. Jones, R.H. (1969). *Roads to Russia: United States lendlease to the Soviet Union*. Norman: University of Oklahoma Press. [In English].
3. Laurat, L. (1955). *Bilan de vingt-cinq ans de plans quinquennaux, 1929-1955*. S.I. [In French].
4. Ruffmann, K.-H. (1977). *Sowjetrussland 1917-1977*. Muenchen. [In English].
5. Herring, G.C. (1973). *Aid to Russia. 1941–1946: Strategy, Diplomacy, the Origins of the Cold War*. N. Y.; L. [In English].
6. Herring, G.C. (1969). Lend-Lease to Russia and the Origins of the Cold War, 1944-1945. *The of American History*, 1, (56). pp. 113-114. [In English].
7. Nove, A. (1972). *An Economic History of the U.S.S.R.* Great Britain: Penguin books. [In English].
8. Smith, B.F. (1986). *The war's long shadow: The Second World War and Its Aftermath China, Russia, Britain, America*. N. Y. [In English].
9. Harrison, M. (1995). *The Soviet Economy and Relations with the United States and Britain, 1941-45*. In: Lane, A. & Temperley, H. (eds.). *The Rise and the Fall of the Grand Alliance, 1941–45*. (Pp. 69-89). London. [In English].
10. Geyer, D. (Hrsg.) (1972). *Sowjetunion. Außenpolitik 1917–1955, Osteuropa-Handbuch*. Köln, Wien. pp. 300-319. [In German].
11. Loth, W. (1985). *Die Teilung der Welt: Geschichte des Kalten Krieges 1941-1955*. Muenchen. [In German].
12. Bonwetsch, B., Haumann, H. & Loewe, H.-D., u. a. (1992). *Lend-Lease als Basis der Allianz. In: Handbuch der Geschichte Russlands: von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat, 1856–1945*. (B. 3, II). [In German]. [In German].
13. Michel, A. (1969). *La seconde guerre mondiale*. P. [In French].
14. Shtoler, M.A. (1994). *Amerikanskoe voennoe planirovanie i SSSR. 1943-1944 gg.* [American military planning and the USSR. 1943-1944]. *Novaya i novejschaya istoriya* [New and recent history], 6, pp. 54-69. [In Russian].
15. Khazard, D.N. (1990). *....Na zashchitu amerikanskix interesov [... To defend American interests]*. *Voenno-istoricheskij zhurnal* [Military History Journal], 6, pp. 40-42. [In Russian].

16. Stettinius, E. (2000). Lend-liz – oruzhie pobedy [Lend-Lease – a weapon of victory]. *Zagadki lend-liza* [Riddles of Lend-Lease]. Moskva: Veche. [In Russian].
17. Shervud, R. (1958). *Ruzvel't i Gopkins: glazami ochevidca: V 2 t. T. 1.* [Roosevelt and Hopkins: Through the Eyes of an Eyewitness: 2 vol. (Vol. 1, pp. 596-599)]. Moskva: Izdatel'stvo inostrannoï literatury. [In Russian].
18. Kitchen, M. (1987). Winston Churchill and the Soviet Union During the Second World War. *Historical Journal*, 30, pp. 419-420. [In English].
19. Mastny, V. (1972). Stalin and the Prospects of a Separate Peace in World War II. *The American Historical Review*, 5, (77), pp. 1365-1388. [In English].
20. Boffa, Dzh. (1994). *Istoriya Sovetskogo Soyuza: V 2 t. T. 2.* [History of the Soviet Union: 2 vol. (Vol. 2, p. 132)]. Moskva: Mezhdunarodnye otnosheniya. [In Russian].
21. Goldsmith, R.W. (1946). Power of Victory: Munitions Output in World War II. *Military Affairs*, 1, (10), p. 757. [In English].
22. Vert, A. (1967). *Rossiya v vojne.* [Russia in the war]. Moskva: Progress. [In Russian].
23. *Wielka Internetowa Encyklopedia Multimedialna.* [Great Internet Multimedia Encyclopedia]. [Online]. Available from: <http://wiem.onet.pl/wiem/006fl6.html> [In Polish].
24. Paperno, A.X. (1997). O lend-lize i tixookeanskoj transportnoj e'popee [About Lend-Lease and the Pacific Transport Epic]. *Otechestvennaya istoriya* [Otechestvennaya istoriya], 2, (109). [In Russian].
25. Golovatina, P.M. *Lend-liz kak osobaya forma sotrudnichestva mezhdú gosudarstvami: vzglyad zarubezhnoj istoriografii* [Lend-Lease as a Special Form of Cooperation between States: A View of Foreign Historiography]. [Online]. Available from: [https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/29478/1/mion\\_2002\\_6\\_22.pdf](https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/29478/1/mion_2002_6_22.pdf) [In Russian].
26. Ryzhkov, N.I. (2012). *Velikaya Otechestvennaya: lend-liz* [Great Patriotic War: Lend-Lease]. Moskva: "E'konomicheskaya gazeta". [In Russian].
27. Baranov, A.E. (2015). Lend-liz. Severnye konvoi. Strategicheskoe znachenie [Lend-Lease. Northern convoys. Strategic importance] *Voennoe obozrenie.* [Military review], 13 iyulya. [Online]. Available from: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html> [In Russian].
28. Chancev, A.V. (2016). *E'konomicheskij fundament Pobedy: paralleli istorii i sovremennosti: k 70-letiyu Pobedy SSSR v Velikoj Otechestvennoj vojne.* [The economic foundation of Victory: parallels between history and modernity: to the 70th anniversary of the Victory of the USSR in the Great Patriotic War]. Sankt-Peterburg, Aletejya. [In Russian].
29. (1946). *Vneshnyaya trgovlya Soyuza SSR za period s 22.VI-1941 po 31.XII-1945 goda. Statisticheskij spravocnik (po dannym operativnogo ucheta).* Moskva: Ministerstvo vneshnej trgovli SSSR. [Online]. Available from: [http://istmat.info/files/uploads/40607/rgae\\_413.12.10949\\_vneshnyaya\\_torgovlya\\_1941-1945.pdf](http://istmat.info/files/uploads/40607/rgae_413.12.10949_vneshnyaya_torgovlya_1941-1945.pdf) [In Russian].
30. Mamyachenkov, V.N. (2004). Lend-liz v cifrax: povody k razmyshleniyu [Lend-Lease in numbers: reasons for reflection]. *Pyatye Tatishhevskie chteniya. Duxovnost' i npravstvennost' na Urale v proshlom i nastoyashhem: tezisy dokladov i soobshhenij, Ekaterinburg, 22-23 aprelya 2004 g.* Ekaterinburg: IIA UrO RAN. [In Russian].
31. Kubat'ko, I.K. & Kubatko, O.I. (2002). *Oxota na flagmanov* [Hunt for flagships]. Smolensk: Rusich. [In Russian].
32. Stepanenko, I.N. (1976). *Polumiane nebo* [Fiery sky]. Kyiv: Vyd-vo polit. lit. Ukrainy. [In Ukrainian].
33. Bushyn, M.I., Fyl, O.M. & Vyshnevskiy, V.Ie. (Comps.). (2020). "Ya – Stepanenko. Bii pryimau!": dokumenty i materialy: knyha prysviachuietsia 75-richnytsi Peremohy nad natsyzmom u Druhii svitovii viini ta 100-richnytsi z dnia narodzhennia Ivana Nykyforovycha Stepanenka ["I am Stepanenko. I accept the battle!": Documents and materials: the book is dedicated to the 75th anniversary of the Victory over Nazism in the Second World War and the

- 100th anniversary of the birth of Ivan Nikiforovich Stepanenko]. Cherkasy: Hordiienko Ye.I. [Ukrainian].
34. Korol', A. & Fil', A. (2019). "Ya – Korol', cel' vizhu, atakuyu!" ["I am the King, I see the target, I attack!"]. Cherkassy: Gordienko E.I. [In Russian].
  35. Mariinskij, E.P. (2005). *Ya dralsya na "Ae'rokobre"* ["I fought in the Aircobra"]. Moskva: Yauza, E'ksmo. [In Russian].
  36. Drabkin, A. (2006). *Ya dralsya s asami Lyuftvaffe* [I fought with the aces of the Luftwaffe]. Moskva: Yauza, E'ksmo. [In Russian].
  37. Fyl, O. (2021). *Ukraina XX. U spohadakh suchasnykiv* [Ukraine XX. In the memories of contemporaries]. Kn. 1. Cherkasy: Hordiienko Ye.I. [In Ukrainian].
  38. Chernikov, Stanislav. (2014). *Tankovyj lend-liz* [Tank Lend-Lease.], 9 aprelya. [Online]. Available from: warspot.ru/150-tankovyy-lend-liz [In Russian].
  39. Loza, D.F. (2005). *Tankist na "inomarke". Pobedili Germaniyu, razbili Yaponiyu* [Tanker in a "foreign car". They defeated Germany, defeated Japan]. Moskva: Yauza, E'ksmo. [In Russian].
  40. Budnickij, Oleg. (2015). *Lend-liz: fakty i mify* [Lend-Lease: facts and myths], 29 aprelya. [Online]. Available from: <https://www.forbes.ru/mneniya-column/istoriya/288019-lend-liz-fakty-i-mify> [In Russian].
  41. Fil', A. & Kuz'menko, D. (2010). *Oni srazhalis' za Rodinu...* [They fought for their homeland...]. Kiev: Diaprint. [In Russian].
  42. Fil', A. & Lekar', S. (2012). *Geroj Sovetskogo Soyuza. Besedy. V 2-x knigax* [Hero of the Soviet Union. Conversations. In 2 books]. Kn. 2. Khar'kov: Faktor. [In Russian].
  43. Fil', A. (2011). *Otvazhnye lyudi* [Brave people]. Khar'kov: Faktor. [In Russian].
  44. Vert, Aleksandr. (2003). *Rossiya v vojne 1941-1945* [Russia in the war 1941-1945]. Moskva: Rusich. [In Russian].
  45. Fil', A. & Lekar', S. (2012). *Geroj Sovetskogo Soyuza. Besedy. V 2-x knigax* [Hero of the Soviet Union. Conversations. In 2 books]. Kn. 1. Khar'kov: Faktor. [In Russian].

**Лысенко А.Е., Филь А.М., Хойнацкая Л.М. Программа ленд-лиза сквозь призму официальных и эго-источников.**

*Дискусии вокруг различных аспектов Второй мировой войны в мировом научном пространстве и поле памяти продолжаются на протяжении всех послевоенных десятилетий. Сначала они детерминировались полярными и антагонистическими идеологическими парадигмами, а после завершения «холодной войны» – выявлением и введением в научный оборот засекреченных раньше источниковых пластов, апробацией авангардных приемов научного познания, развитием интерпретационных инструментов.*

*В конце 1930-х гг. Советский Союз остался практически в изоляции, наедине с блоком государств Оси и их союзниками. Преодолеть эти угрозы самостоятельно, особенно после нападения Германии, советскому руководству было весьма сложно. Только осознание западными альянтами того, что агрессивный курс Берлина превратился в глобальный вызов, сделало возможным конструктивный поиск путей к объединению усилий в борьбе против общего врага. Одним из каналов сотрудничества государств Антигитлеровской коалиции явилась организация поставок в СССР военной техники, боеприпасов, пищевых продуктов, материалов, необходимых для объектов советского военно-промышленного комплекса в рамках программы ленд-лиза.*

*До недавнего времени и проблема ленд-лиза пребывала скорее в идеологическом дискурсе, чем в сугубо научном. Ныне доступная источниковая база делает возможным незаангажированный анализ этого феномена и выяснение роли поступлений из-за рубежа в СССР продукции военного назначения в укреплении его обороноспособности во время войны против Германии и ее союзников.*

*Однако и теперь вне фокуса исследователей остается «взгляд снизу», через восприятие этого явления фронтовиками, воевавшими на зарубежной военной технике, питавшиеся*

продуктами из-за океана. Авторы статьи видят свою задачу в том, чтобы объединить эти два измерения ленд-лиза и выяснить его влияние не только на протекание масштабного вооруженного противостояния, но и на морально-психологическое состояние красноармейцев, для которых война стала предельно сложным испытанием.

**Ключевые слова.** Вторая мировая война, Антигитлеровская коалиция, ленд-лиз, обороноспособность, маршруты транспортировки, эго-источники, быт.

**Lysenko O., Fil O., Khoynatska L. Lend-lease Program through the Prism of Official and Ego Sources.**

*Discussions around various aspects of World War II in the world's scientific space and memory field have continued throughout the postwar decades. Initially, they were determined by polar and antagonistic ideological paradigms, and after the end of the Cold War – the discovery and introduction into scientific circulation of previously classified sources, testing of avant-garde methods of scientific knowledge, the development of interpretive tools.*

*In the late 1930s, the Soviet Union found itself virtually isolated, alone with the Axis bloc and their allies. It was difficult for the Soviet leadership to overcome the existing threats on its own, especially after the German attack. Only the realization by the Western Allies that Berlin's aggressive course had become a global challenge made it possible to find a constructive way to join forces in the fight against a common enemy. One of the channels of cooperation between the states of the Anti-Hitler Coalition was the organization of supplies to the USSR of military equipment, ammunition, food, and materials necessary for the facilities of the Soviet military-industrial complex within the framework of the land lease program.*

*Until recently, the problem of land lease was more in ideological discourse than in purely scientific. The currently available source base allows for an unbiased analysis of this phenomenon and elucidation of the place and role of foreign revenues to the USSR in strengthening its defense capabilities during the war against Germany and its allies. However, to this day, the researchers look out of focus, because of the perception of this phenomenon by veterans who fought on foreign military equipment, ate food from overseas. The authors of the article sees their task as combining these two dimensions of the lend-lease and finding out its impact not only on the scale of the large-scale armed confrontation, but also on the moral and psychological condition of the Red Army, for whom the war was an extremely difficult test.*

**Keywords:** World War II, Anti-Hitler coalition, land lease, defense capability, transportation routes, ego sources, frontline life.