

В. Филиппов



# ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА НА ФРОНТ

ИСТОРИЯ ЮЖНОЙ ТРАССЫ ЛЕНД-ЛИЗА

1941 - 1945

В. ФИЛИПPOB



# ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА НА ФРОНТ

ИСТОРИЯ ЮЖНОЙ ТРАССЫ ЛЕНД-ЛИЗА

1 9 4 1 - 1 9 4 5

УДК 94(47+57) "1941/45"  
ББК 63.3(2)622  
Ф53

ISBN 978-5-9909779-9-0

Ф53    **Филиппов В.В.**  
Из Азербайджана на фронт. История южной трассы ленд-лиза. 1941–1945  
Вячеслав Филиппов. — Красноярск : ООО «Издательство Поликор», 2017. – 240 с.

Историко-публицистическое издание об организации поставок боевой техники и перевозок транзитных грузов через Иран и Азербайджан из США в СССР по программе ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

ISBN 978-5-9909779-9-0

УДК 94(47+57) "1941/45"  
ББК 63.3(2)622

© ООО «Издательство Поликор», макет, 2017  
© В.В. Филиппов, текст, материалы, 2017

# СОДЕРЖАНИЕ

★ <b>ГЛАВА 1. ТРАНСИРАНСКИЙ МАРШРУТ–ИСТОРИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА.</b>	
Ленд-лиз	6
Основные маршруты и объем транспортированных грузов	15
Иран до 1941 года	18
Иран в 1941 году	20
Операция «Согласие»	22
Группа Советских войск в Иране в 1941–1946 гг.	36
Советский Азербайджан	44
Южный маршрут ленд-лиза Иран–Азербайджан	46
★ <b>ГЛАВА 2. СОВЕТСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ИРАНЕ</b>	
Структура СТУ в Иране	50
Организация обеспечения транзита военных грузов для СССР через Иран	54
В наследство Ирану	79
★ <b>ГЛАВА 3. ПОРТЫ ИРАНА</b>	
Морской транзит	80
Порты в Персидском заливе	84
Порты Ирана на Каспийском море	88
Работа южных портов Каспийского моря в 1942–1945 гг.	90
★ <b>ГЛАВА 4. ТРАНСИРАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.</b>	
Организация перевозки грузов железнодорожным транспортом	94
Северный (советский) участок Трансиранской железной дороги	103
Происшествия и диверсии на Трансиранской железной дороге	115
Органы военных сообщений в Иране (В. Овчаров)	117
★ <b>ГЛАВА 5. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ДЛЯ СССР</b>	
Организация автомобильных перевозок и советский контроль за транзитом военных грузов	124
Перегон автомобилей через Иран	137
Автодорожная сеть Ирана	147
Дорожно-комендантская служба в Иране	149
Итоги. Хроника работы автомобильных частей в Иране	152
Транзит импортной бронетехники через Иран	164
★ <b>ГЛАВА 6. ЮЖНАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА ИРАН–АЗЕРБАЙДЖАН</b>	
Организация поставки авиационной техники через Иран	166
Авиабазы Абадан	170
Аэродром особого назначения Тегеран	178
Отдел воздушных сообщений СТУ в Иране	180
Перегон самолетов по Южной воздушной трассе	192
Военно-Воздушные Силы Закавказского фронта	206
Кузница кадров в Кировабаде	218
Итоги перегона самолетов по Южной воздушной трассе	222
★ <b>ГЛАВА 7. ТЕГЕРАНСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ.</b>	226
★ <b>ГЛАВА 8. ИТОГИ</b>	
Закключение.	230





«Мы не имеем права забывать, оставлять глубоко в истории эту легендарную эпопею маршрутов ленд-лиза и героизм их участников в годы Второй мировой войны».  
Герой Российской Федерации генерал армии С. К. Шойгу  
Министр обороны Российской Федерации



## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Эта книга посвящена одному из важнейших маршрутов поставки в годы Великой Отечественной войны из США и других стран-союзников по программе ленд-лиза в СССР боевой техники и различных грузов — южному маршруту Иран–Азербайджан. Через Азербайджан в 1941–1945 гг. в действующую армию и в народное хозяйство СССР поступило огромное количество боевой техники и ценных союзнических грузов. Эти грузы прошли долгий и трудный путь через Атлантический и Индийский океан, Африку и Индию в Персидский залив, а оттуда всеми возможными видами транспорта — воздушным, железнодорожным, автомобильным, морским через всю территорию Ирана — в воюющий с немецко-фашистскими захватчиками Советский Союз.

Эта помощь была крайне необходима для победы над врагом. По южному маршруту в Азербайджан доставлялось продовольствие, боевая техника — танки, самолеты, стрелковое оружие и боеприпасы, средства связи, стратегические материалы, металл, трубы, каучук, авиационный высокооктановый бензин, химикаты, шерсть и многое, многое другое. Из Азербайджана вся масса ленд-лизовских грузов направлялась туда, где она была необходима.

Во имя победы над общим врагом этот маршрут стал примером слаженного взаимодействия сразу нескольких стран антигитлеровской коалиции: СССР, США, Великобритании, Индии, Канады, Ирана и Ирака. Люди разных национальностей и вероисповедания работали вместе ради единой и благородной цели — победы над фашистской Германией и тем самым приблизили час Великой Победы. Эта книга — дань памяти и уважения великому содружеству стран и народов, победивших коричневую чуму — фашизм.

Азербайджанцы, которые живут сегодня в Красноярском крае, помнят об этом, помнят о своих героях войны и труда, помнят, какой дорогой ценой всем нашим народам досталась Победа. Знают они и о том, что у сибирского Красноярска и азербайджанской Гянджи очень похожая военная история — через наши города во время войны прошли тысячи боевых самолетов, так необходимых тогда фронту; и в Красноярске и в Гяндже остались могилы пилотов, погибших при перегоне и переучивании на новую технику, пилотов, до фронта не долетевших...

Не будем забывать о том, что дружба наших народов, наших отцов и дедов, их героические дела были всегда залогом процветания нашего Отечества.

Председатель Общественной организации  
«Региональная азербайджанская национально-культурная  
автономия Красноярского края»  
**Махмудов Талех Сади-оглы**







# ГЛАВА 1. ★ ТРАНСИРАНСКИЙ МАРШРУТ — ИСТОРИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА.

## ЛЕНД-ЛИЗ

### ЗАКОН О ЛЕНД-ЛИЗЕ

Что такое ленд-лиз? Буквально — это производное от английских слов — lend — давать займы и lease — сдавать в аренду, внаём. Ленд-лиз — это государственная программа, по которой Соединённые Штаты Америки поставляли своим союзникам во Второй мировой войне военную технику, боеприпасы, стратегические материалы и оборудование, авиабензин, продовольствие и многое другое.

Система ленд-лиза создавалась совсем не под СССР. Первоначально в программу ленд-лиза были включены уже воюющие Великобритания и Китай. Великобритания в мае 1940 года попросила военную помощь у США в виде предоставления военных кораблей (40-50 эсминцев). Причем эсминцы Уинстон Черчилль просил в аренду. США на тот момент были единственной страной мира, обладавшей достаточными производственными мощностями для оказания помощи в достаточно сжатые сроки, чтобы оказать влияние на ход боевых действий в 1941–1942 году. И президент США Рузвельт на основании продолжающегося действия закона от 1892 года мог передавать

в аренду военное имущество на срок не более пяти лет, если в нем не нуждается государство. Англичанам были переданы эсминцы постройки Первой мировой войны, которые были оценены в 250 000 долларов. За эту цену США получили право использования островов в Атлантическом океане в качестве военно-морских и военно-воздушных баз также на правах долгосрочной аренды. Кроме того поставляемая техника оплачивалась и наличными.

За год войны Великобритания исчерпала возможности наличного расчета за поставки военной техники и наиболее приемлемым вариантом расчетов стал лизинг, то есть аренда.

Президент США Ф. Д. Рузвельт 8 декабря 1940 года предложил концепцию ленд-лиза. Несмотря на определенное противодействие многих американских промышленников — противников оказания помощи англичанам, благодаря умению Рузвельта доходчиво объяснять цели ленд-лиза, основная часть населения страны одобрила закон о ленд-лизе, который и был принят Конгрессом США 11 марта 1941 года.

### ЗАКОН О ЛЕНД-ЛИЗЕ (АНГЛ. LEND LEASE ACT)

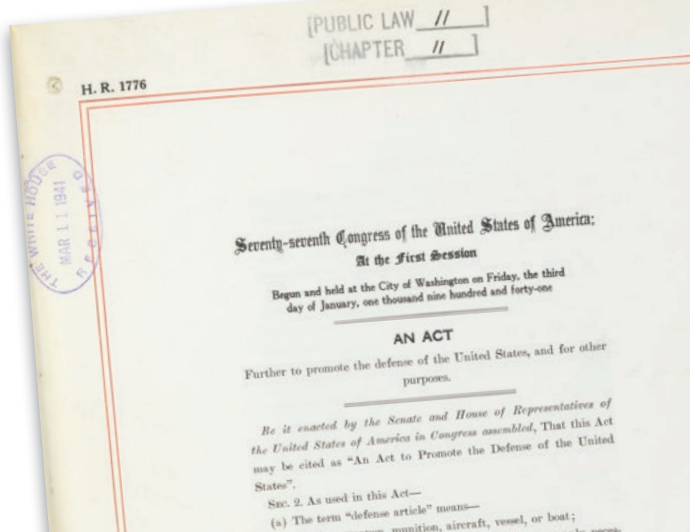
Полное название — «Закон по обеспечению защиты Соединенных Штатов», (англ. An Act to Promote the Defense of the United States) предусматривал следующие условия:

- поставленные материалы (машины, различная военная техника, оружие, сырьё, другие предметы), уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, не подлежат оплате (статья 5);
- переданное в рамках ленд-лиза имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, будет оплачено полностью или частично на основе предоставленных Соединёнными Штатами долгосрочных кредитов (в основном беспроцентных займов);
- в случае заинтересованности американской стороны, не разрушенная и не утраченная техника и оборудование должны быть возвращены после войны в США.

Этот закон давал президенту США власть помогать любой стране, чью защиту от внешней агрессии он сочтет жизненно важной для США. Президент США был уполномочен разрешать Военному министерству, Министерству Военно-Морского флота, Комиссии по морским перевозкам, Управлению поставок казначейства и Министерству сельского хозяйства США передавать, продавать, обменивать, сдавать в аренду и займы товары и материалы, необходимые для ведения войны. Помощь по закону о ленд-лизе была оказана странам Британского содружества, СССР, Китаю и еще более чем 40 странам. Эта грандиозная программа объединила государства с разными менталитетами, разными геополитическими интересами, зачастую противоречившими друг другу. Это исторический прецедент, когда две великие державы — США и СССР сумели объединиться в борьбе с общим врагом, и при этом США было выгодно помогать СССР.

Рузвельт говорил: «Будущее и безопасность нашей страны теперь тесно связаны с событиями, происходящими далеко от наших границ. Ленд-лиз дал возможность, помогая другим, остановить наших врагов».

27 марта 1941 года конгресс США санкционировал первое ассигнование на военную помощь в размере 7 миллиардов долларов. Было предусмотрено, что государство, подписавшее с правительством США соглашение о получении помощи, должно было предоставить финансовый отчет. Это тоже



Президент США Ф. Д. Рузвельт  
Народный комиссар иностранных дел СССР В. М. Молотов



Из Великобритании в СССР



было беспрецедентным условием по тем временам, так как таким образом одно правительство предоставляло другому сведения, характеризующие его финансовое положение, что предусматривало высокий уровень доверия между государствами. Страны, получавшие помощь, тоже принимали на себя обязательства о содействии защите США и предоставлении материалов, услуг и информации оборонного характера, что получило название «обратный ленд-лиз». Руководил администрацией ленд-лиза («Office of lend-lease Administration») бывший председатель правления совета директоров «U.S. Steel Corporation» и вице-президент «General Motors» Эдвард Р. Стеттиниус. Ставший впоследствии государственным секретарем США Стеттиниус внес огромный вклад в организацию поставок военных грузов в воюющий Советский Союз.

ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на СССР. Уже в самом начале войны лидеры Великобритании и США заявили о готовности оказать СССР всемерную поддержку теми материалами, в которых есть необходимость. Спустя месяц в СССР стала поступать реальная помощь. В Архангельск были отправлены первые суда с военными грузами. Грузы поступали только из Англии. Сначала — за наличный расчет золотом и стратегические материалы: марганец, хром, платину. Формально эти отношения были закреплены 18 августа 1941 года соглашением «О товарообороте, кредите и клиринге».

3 сентября 1941 года И. В. Сталин направил письмо Черчиллю, которое Черчилль передал Рузвельту. В письме руководитель Советского государства говорил о смертельной угрозе для СССР и о необходимости открытия второго фронта и срочной поставки в СССР 30 000 тонн алюминия, и по 400 самолетов и 500 танков ежемесячно.

Глава Советского государства И. В. Сталин получил сообщение о возможности отправки в СССР стратегических материалов на основе ленд-лиза 6 сентября 1941 года. С 29 сентября по 2 октября 1941 г. в Москве состоялась международная конференция по вопросам поставки вооружения, техники, продовольствия Советскому Союзу со стороны Великобритании и США. Несмотря на отдельные разногласия, участникам переговоров удалось договориться по основному вопросу — по поставкам. 1 октября 1941 года был подписан первый советско-англо-американский протокол о поставках воюющему Советскому Союзу на период с 1.10.1941 по 1.07.1942 г. Подписали протокол советник президента США Уильям Аверелл Гарри-



Надпись на плакате: «Русско-британское единство против нацизма», мэрия Брисбена, Австралия, октябрь 1941 г.

ман, министр авиационной промышленности Великобритании лорд Уильям Максвэлл Бивербрук и нарком иностранных дел СССР Вячеслав Михайлович Молотов. Стоимость товаров составляла 1 миллиард долларов.

Протокол предусматривал поставку в СССР «3600 самолетов, 4500 танков, 12700 пушек, а также различного оборудования, сырья, продовольствия, материалов медицинского назначения, всего 1 500 000 тонн грузов, подлежащих отправке из США и Великобритании в СССР». Взамен Советский Союз обязался поставлять в США и Великобританию стратегическое сырье и материалы. В связи с этим сразу же встал вопрос организации приема грузов, следовавших в советские порты Мурманск и Архангельск через северные моря, во Владивосток — через Тихий океан, а также поступающих через Аляску и Персидский залив.

Объявление 7 ноября 1941 года о переносе действия закона о ленд-лизе на СССР было формальным, так как советско-британское соглашение уже работало.

В конце февраля 1942 года поставки по ленд-лизу были переведены на бескредитную основу, а спустя четыре месяца была списана большая часть долга за поставки начального периода войны.

Официальное соглашение между СССР и США о ленд-лизе (поставке под беспроцентный заем с оплатой в течение десятилетия, начиная с шестого года после окончания войны) было подписано 11 июня 1942 года.

Второй протокол был подписан 6 октября 1942 года. И хотя по этим протоколам союзники выполнили свои обязательства частично, в итоге импортное оружие и материалы сыграли важную роль для восполнения потерь Красной Армии.

ПОСТАВКИ ИЗ США В СССР МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА СЛЕДУЮЩИЕ ЭТАПЫ:

- **поставки вне программы ленд-лиза** — с 22 июня 1941 по 30 сентября 1941 г.;
- **Первый протокол** — с 1 октября 1941 по 30 июня 1942 (подписан 1 октября 1941 г.);
- **Второй протокол** — с 1 июля 1942 по 30 июня 1943 (подписан 6 октября 1942 г.);
- **Третий протокол** — с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 (подписан 19 октября 1943 г.);
- **Четвёртый протокол** — с 1 июля 1944, (подписан 17 апреля 1944 г.), формально завершился 12 мая 1945 г.

Поставки были продлены вплоть до окончания войны с Японией, в которую СССР обязался вступить через 90 дней после окончания войны в Европе (то есть 8 августа 1945 г.). С советской стороны он получил наименование «Программа 17 октября» (1944 г.) или Пятый протокол; с американской — «Программа «Майлпост».

Япония капитулировала 2 сентября 1945 года и 20 сентября 1945 года все поставки по ленд-лизу в СССР были прекращены.

Союзные поставки очень неравномерно распределялись по годам войны. После нападения Японии на США 7 декабря 1941 года поставки по ленд-лизу были приостановлены. До конца 1941 года США поставили в СССР всего 204 самолета вместо 600 и 182 танка вместо 750 предусмотренных по протоколу. От союзников оружие начало поступать в период битвы под Москвой, именно тогда в частях появились английские и американские танки и стрелковое оружие. Поставки были продолжены 28 декабря 1941 года с намерением нагнать отставание к 1 апреля 1942 года. В 1942 году в СССР было поставлено 2505 самолетов, 3023 танка, 78 964 автомашины, но 12% техники было потеряно в пути — потоплено в море на кораблях конвоев немецкими подводными лодками и авиацией.



Выгрузка английских танков

Красноярский Рабочий

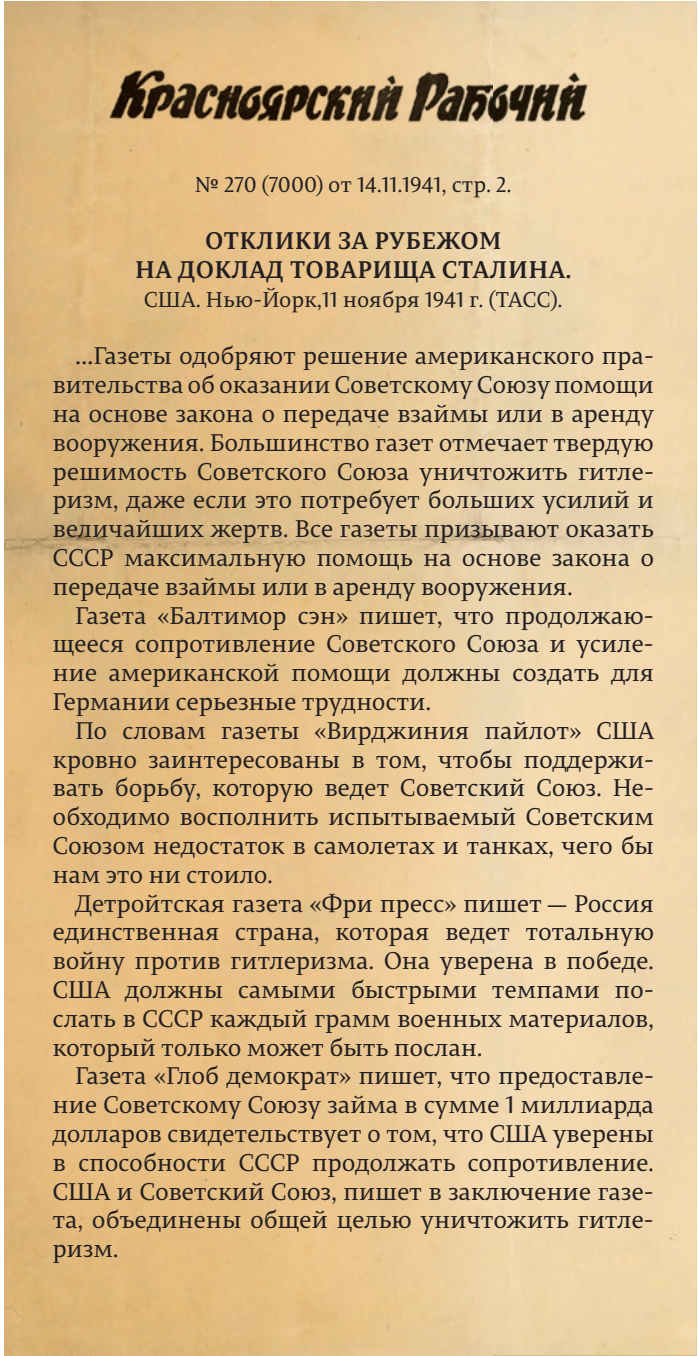
№ 259 (6989) 1.11.1941 г. стр. 2.

РЕЧЬ БЫВШЕГО ПОСЛА США В СССР ДЕВИСА НА МАССОВОМ МИТИНГЕ В НЬЮ-ЙОРКЕ.

Нью-Йорк, 29 октября 1941 г. (ТАСС).

...На массовом митинге солидарности с СССР, состоявшемся в Медисон Сквер Гарден, выступил с речью бывший посол США в СССР Девис. Девис отметил, что русский народ и его армия, ведущие борьбу не на жизнь, а на смерть с гитлеровской армией разрушения, стоят на страже цивилизации и борются и за США. Россия нуждается в танках, самолетах, военном сырье, в помощи, дружбе и понимании. Поэтому поможем России быстро и щедро. Меньше этого мы не должны делать. Мы можем и должны сделать гораздо больше.





Московская конференция 1941 г.

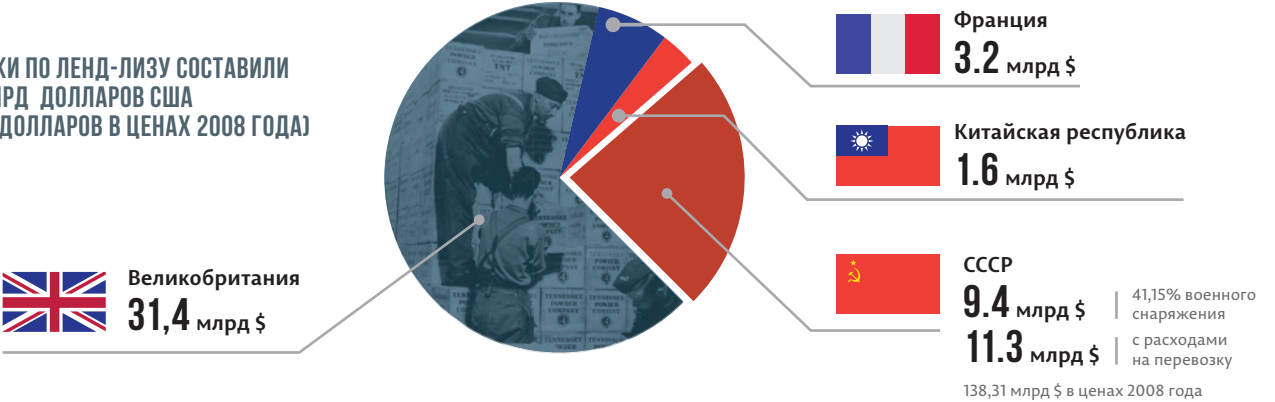
Положение нормализовалось лишь со второй половины 1943 года, уже после победы советских войск под Сталинградом. Отправка конвоев в северные порты СССР была приостановлена на целых восемь месяцев — с апреля по ноябрь 1943 года. Поэтому роль импортного вооружения во время самых значительных битв Красной Армии — под Сталинградом и Курском была незначительной.

После подписания Третьего протокола к поставкам подключилась Канада. Советский Союз запрашивал транспортные средства, средства связи, медицинское оборудование, продовольствие, одежду, обувь, горюче-смазочные и взрывчатые материалы. Увеличение производства танков, артиллерийских систем и боеприпасов в СССР к 1943 году позволило сократить поставки этих категорий грузов из стран-союзников, но в своей переписке с Рузвельтом И. В. Сталин отмечал крайнюю необходимость поставки из США современных самолетов-истребителей, из которых особо выделял Р-39 «Аэрокобра» — самолет уже отлично показавший себя в воздушных боях с фашистами. Четвертый протокол был подписан тогда, когда Красная Армия уже неумолимо шла на запад, и кроме военной техники запрашивались материалы, техника и оборудование, которые были необходимы для восстановления разрушенного войной народного хозяйства.

В 1944–1945 гг. в СССР было поставлено 9 900 000 тонн грузов, или 3/5 всех грузов военного времени. Почти 90% всех материалов и оружия в конце войны поступило из США.

Номенклатура поставок по ленд-лизу определялась советским правительством и была призвана заткнуть «узкие места» в снабжении промышленности и армии.

ВСЕГО ПОСТАВКИ ПО ЛЕНД-ЛИЗУ СОСТАВИЛИ ОКОЛО 50,1 МЛРД ДОЛЛАРОВ США (612,88 МЛРД ДОЛЛАРОВ В ЦЕНАХ 2008 ГОДА)



Обратный ленд-лиз (поставки союзников в США) составил 7,8 млрд \$, из которых 6,8 млрд \$ пришлось на Великобританию и страны Британского Содружества.



Самолетов	14 795 штук
Танков	7 056 штук
Легковых внедорожников и вездеходов	51 503 штук
Грузовых машин	375 883 штук
Мотоциклов	35 170 штук
Тракторов	8 071 штук
Винтовок	8 218 штук
Автоматического оружия	131 633 штук
Пистолетов	12 997 штук
Взрывчатых веществ	345 735 тонн
динамита	31 933 тонн
толуола	107 683 тонн
тротила	123 150 тонн
пороха	127 000 тонн
Детонаторов	903 000 штук
Оборудования зданий	на \$ 10 910 000
Товарных вагонов	11 155 штук
Локомотивов	1 981 штук
Грузовых судов	90 единиц

Противолодочных кораблей	105 единиц
Миноносцев	197 единиц
Подводных лодок	105 единиц
Радиолокаторов	445 единиц
Двигателей для кораблей	7 784 штук
Запасов продовольствия	4 478 000 тонн
Машин и оборудования	на \$ 1 078 965 000
Стали	2 800 000 тонн
Цветных металлов	802 000 тонн
Нефтепродуктов	2 670 000 тонн
Химикатов	842 000 тонн
Хлопка	106 893 тонн
Кожи	49 860 тонн
Шин	3 786 000 штук
Армейских ботинок	15 417 000 пар
Одеял	1 541 590 штук
Этанола высокой очистки (для изготовления взрывчатых веществ)	331 066 литра

Важное значение имели ленд-лизовские поставки продовольствия. В 1943–1945 годах отечественное сельское хозяйство, разоренное войной, было не в состоянии прокормить многомиллионную армию. В 1943 году были на треть сокращены нормы выдачи продовольствия. Поэтому продовольственные поставки к середине 1944 года потеснили в советских заявках цветные и легированные металлы и некоторые виды вооружения и военной техники. В общем объеме ввезенных в конце войны грузов продовольственные поставки заняли свыше 25% тоннажа.

Война подорвала советскую экономику, производство в важнейших отраслях сократилось от 30 до 70%, а некоторые позиции не производились вообще. Так до лета 1942 года наши оборонные предприятия работали в основном на американских метизах. В СССР было ввезено большое количество импортных станков, благодаря которым удалось вывести на проектные мощности восстанавливаемые предприятия.

РАЗМЕР ПОМОЩИ СССР СО СТОРОНЫ США В РАМКАХ ЛЕНД-ЛИЗА (В МЛН ДОЛЛАРОВ)			
Год	Все продукты	Военное снаряжение	Товары мирного назначения
1941	29,5	29,5	0
1942	1363,3	723,7	639,6
1943	2965,9	1291,1	1674,8
1944	3429,1	1060,4	2368,7
1945	1372	732,9	639,1

Основное пополнение армии автомобилями отечественного производства осуществлялось за счёт старых автомобилей, изъятых из народного хозяйства по мобилизации. Основательно изношенная матчасть, отсутствие запчастей и резины приводили к недолгому сроку эксплуатации этой техники на фронте. Конная тяга в стрелковых и артиллерийских подразделениях в начале войны была все-таки основной. Требовались грузовики повышенной проходимости, тягачи, плавающие бронетранспортеры, командирские машины-внедорожники. 62% всех полученных автомобилей составляли тягачи, из них 60% «Студебекер» (Studebaker US6) как лучший из всех получаемых марок тягачей, заменивший конную тягу и тракторы для буксировки 76-мм и 122-мм орудий. Хорошие

Поставлялись целые производственно-технологические линии и даже полнокомплектные заводы, такие как нефтеперерабатывающие предприятия, развернутые в Гурьеве, Куйбышеве, Красноводске и Орске, шинный завод, завод по производству алюминиевого проката.

Очень значительными и важными для СССР были поставки грузовых автомобилей повышенной проходимости. Так во второй половине войны основным шасси для советских реактивных минометов БМ-13 — всем известных «Катюш» — стали ленд-лизовские «Студебекеры». За годы войны автопарк Красной Армии пополнился большим количеством новых автомобилей, в значительной мере за счёт импорта. В армию поступило 444 700 новых машин, из них 63,4% импортных и 36,6% — отечественных.



эксплуатационные качества показал автомобиль «Додж 3/4» (Dodge WC-51), буксирующий орудия противотанковой артиллерии. Большую роль на фронте сыграл легковой автомобиль «Виллис» (Willys) с двумя ведущими осями, обладающий хорошей проходимостью и ставший надежной командирской машиной для разведки, связи и управления войсками. Кроме того этот многофункциональный автомобиль применялся в качестве лёгкого тягача для противотанковой артиллерии до 45 мм и даже как шасси для зенитно-пулеметной установки. Амфибии Ford GP-A (на базе машины Willys) входили в состав специальных батальонов в танковых соединениях для проведения разведывательных операций при форсировании водных преград, Автомобили GMC (на базе грузовика той же

марки) использовались инженерными и саперными частями при устройстве переправ через водные преграды как понтонные парки.

США поставили 2 013 000 тонн авиабензина (вместе с союзниками — 2 586 000 тонн) — почти 2/3 горючего, использованного за годы войны советской авиацией. Наряду с самолётами СССР получил сотни тонн авиационных запчастей, авиационные боеприпасы, горючее, специальное аэродромное оборудование и аппаратуру, в том числе 9351 американскую радиостанцию для установки на истребителях советского производства, навигационное авиационное оборудование (радиокомпасы, автопилоты, радары, авиагоризонты).

Всего поставки по ленд-лизу из США странам-союзникам по антигитлеровской коалиции оценены в 50,1 миллиарда долларов США (612,88 миллиарда долларов в ценах 2008 года), из которых на 31,4 миллиарда долларов было поставлено грузов в Великобританию, на 3,2 миллиарда долларов — во Францию и на 1,6 миллиарда долларов — в Китай.

Советский Союз получил помощи на 9,4 миллиарда долларов. С расходами на перевозку помощь Соединенных Штатов достигла 11,3 миллиарда долларов (138,31 миллиарда долларов в ценах 2008 года).

Обратный ленд-лиз (поставки союзников в США) составил 7,8 миллиарда долларов, из которых 6,8 миллиарда долларов — от Великобритании и стран Британского Содружества.

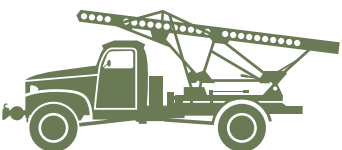
Из Великобритании в СССР в период с июня 1941 по май 1945 года было доставлено в общей сложности 4 000 000 тонн военных грузов, включая продукты питания и медикаменты. Стоимость поставленного Великобританией в СССР вооружения составила 308 000 000 фунтов (не включая военно-морского вооружения), стоимость продуктов питания и сырья составила 120 000 000 фунтов. В соответствии с англо-советским соглашением от 27 июня 1942 года военная помощь, отправленная из Великобритании в Советский Союз во время войны была полностью бесплатной.

Несмотря на то, что официальная советская пропаганда предпочитала преуменьшать значение помощи союзников или вообще умалчивать о ней, во время Ялтинской конференции 1945 года И. В. Сталин признал, что «ленд-лиз — замечательный и самый плодотворный вклад Рузвельта в создание антигитлеровской коалиции».

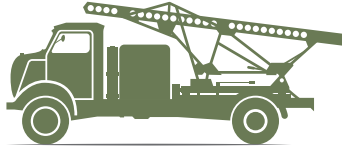
### ПОГАШЕНИЕ ДОЛГА

Сразу после войны США направили странам, получавшим помощь по ленд-лизу, предложение вернуть уцелевшую военную технику и погасить долг. Поскольку закон о ленд-лизе предусматривал списание использованного военного оборудования и материалов, американцы настаивали на оплате только гражданских поставок: железнодорожного транспорта, электростанций, пароходов, грузовиков и прочего оборудования, находившегося у стран-получателей по состоянию на 2 сентября 1945 года. За уничтоженную в ходе боёв военную технику США возмещения не требовали.

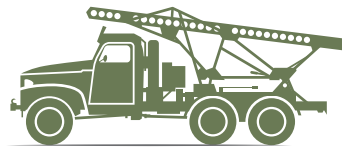
БМ-13-16 на шасси автомобиля



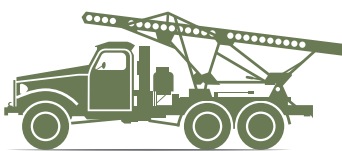
Chevrolet G-7117



Ford-Marmon HH6



Studebaker US6



GMC CCKW-352

По всем маршрутам было поставлено около **400 000 АВТОМОБИЛЕЙ**

**184 000 АВТОМОБИЛЕЙ** — по Иранскому маршруту

**20 000 «КАТЮШ»** произведенных в 1942-1945 гг. были установлены на шасси Studebaker US6

(БМ-13 — боевая машина реактивной артиллерии. Модификации, устанавливаемые на Studebaker US6 БМ-8-48, БМ-13Н, БМ-13НС, БМ-31-12)





Для согласования итоговой суммы сразу по окончании войны начались советско-американские переговоры. Советская сторона не представила результаты инвентаризации, а американская сторона считала, что в СССР находится оборудования на 2,6 миллиарда долларов. На переговорах 1948 года соглашение не было достигнуто, переговоры 1949 года тоже ни к чему не привели. В 1951 году американцы дважды снижали сумму платежа, которая стала равняться 800 000 000 долларов, однако советская сторона соглашалась уплатить только 300 000 000 долларов. По мнению Советского правительства, расчёт должен был вестись не в соответствии с реальной задолженностью, а на основе прецедента. Этим прецедентом должны были стать пропорции при определении долга между США и Великобританией, которые были закреплены ещё в марте 1946 года.

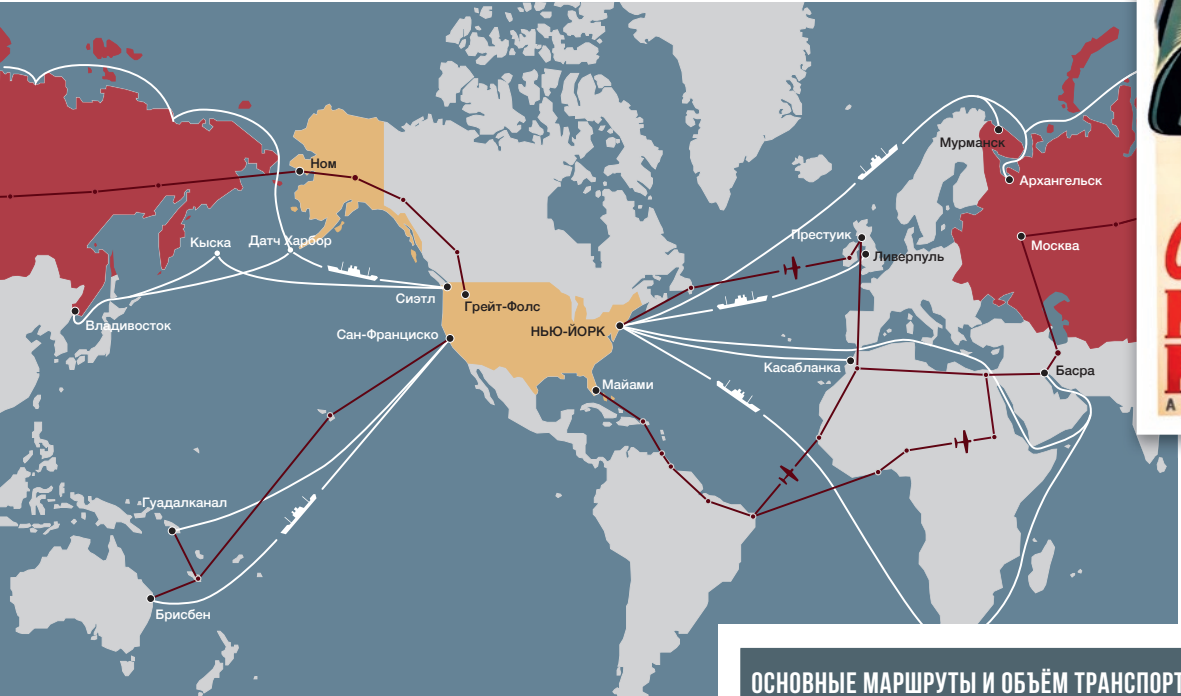
Соглашение с СССР о порядке погашения долгов по ленд-лизу было заключено лишь в 1972 году. По этому соглашению СССР обязался до 2001 года заплатить 722 000 000 долларов, включая проценты. К июлю 1973 года были осуществлены три платежа на общую сумму 48 000 000 долларов, после чего выплаты были прекращены в связи с вводом американской стороной дискриминационных мер в торговле с СССР (Поправка Джексона–Вэника). В июне 1990 года в ходе переговоров президентов США и СССР стороны вернулись к обсуждению долга. Был установлен новый срок окончательного погашения задолженности — 2030 год, и сумма — 674 000 000 долларов.

После распада СССР остро встал вопрос — к кому переходят обязательства по долгам бывшего СССР (включая долги по ленд-лизу). 4 декабря 1991 года восемь республик СССР, включая РСФСР, подписали «Договор о правопреемстве в отношении внешнего государственного долга и активов Союза ССР», который фиксировал долю каждой республики в долгах (и в активах) бывшего СССР. При этом российская доля была зафиксирована на уровне 61,34%. Договор, однако, был подписан только частью республик бывшего СССР. Страны Прибалтики, Азербайджан, Молдова, Туркменистан, Узбекистан его так и не подписали.

В 1992–1994 годах Российская Федерация подписала со странами-правопреемниками СССР двусторонние соглашения о «нулевом варианте», согласно которым Российская Федерация принимала на себя обслуживание всего государственного долга бывшего СССР в обмен на отказ других республик от доли в активах СССР. В связи с этим, 2 апреля 1993 года правительство РФ заявило о принятии на себя ответственности по всем долгам СССР.

Таким образом, выплаты по ленд-лизу, по мнению США, должны были составить 1,3 миллиарда долларов, или около 12% от общей суммы поставок. В итоге СССР, а затем РФ, из суммы 1,3 миллиарда долларов было признано, а затем частично оплачено 722 000 000 долларов (55%).

## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ И ОБЪЕМ ТРАНСПОРТИРОВАННЫХ ГРУЗОВ



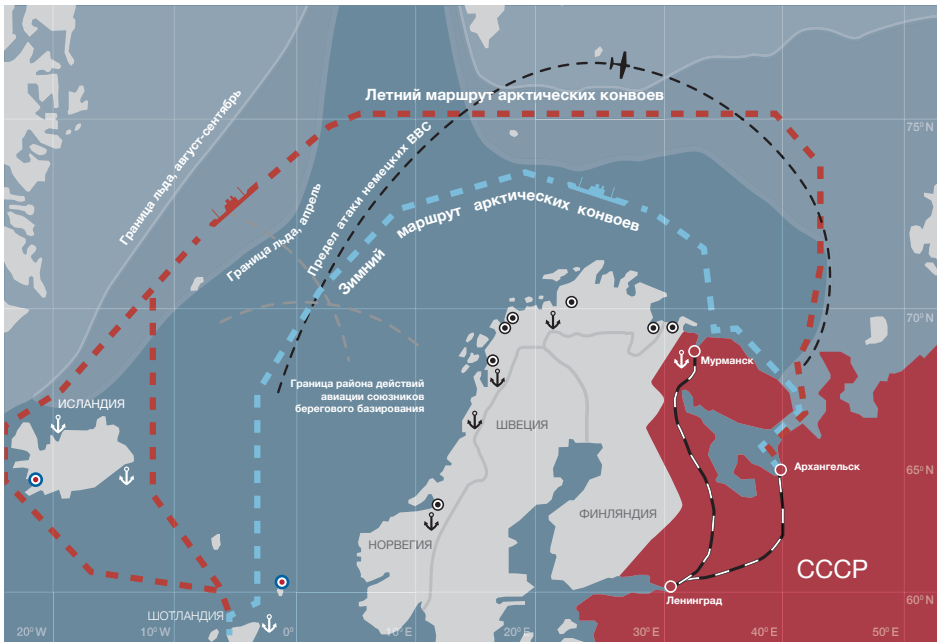
Три маршрута — Тихоокеанский, Трансиранский и северные конвои — обеспечили в сумме 93,5% общих поставок. Ни один из этих маршрутов не являлся полностью безопасным. Потери составили 488 000 тонн.

Самым быстрым и самым опасным маршрутом были северные конвои. В июле-декабре 1941 года 40% всех поставок шло именно этим маршрутом, и около 12-15% отправленных грузов было потоплено германским флотом и авиацией. Многие корабли с грузами не доходили до портов назначения. Широко известна трагедия конвоя PQ-17, когда из 35 судов было потоплено 23: на дно моря ушло 210 самолетов, 430 танков, 3350 грузовых автомобилей, около 100 000 тонн военных грузов. И это накануне Сталинградской битвы!

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ И ОБЪЕМ ТРАНСПОРТИРОВАННЫХ ГРУЗОВ		
Маршруты поставки	тоннаж, тыс. т.	% от общего
Тихоокеанский	8244	47,1
Трансиранский	4160	23,8
Черное море	681	3,9
Советская Арктика	452	2,6
Всего	17 501	







#### ЗОНА ОПЕРАЦИЙ СОЮЗНЫХ КОНВОЕВ

● Британские базы ВВС    ● Немецкие базы ВВС    ⚓ Якорные стоянки военных кораблей

Морская часть пути от восточного побережья США и Канады через Великобританию и Исландию до Мурманска занимала около двух недель. Груз с северными конwoями шёл также через Архангельск и Молотовск (ныне Северодвинск), откуда по спешно достроенной ветке железной дороги грузы шли на фронт. Моста через Северную Двину ещё не существовало, и для переброски техники зимой намораживали метровый слой льда из речной воды, так как естественная толщина льда (65 см зимой 1941 года) не позволяла выдержать рельсы с вагонами. Далее груз направлялся по железной дороге на юг, в центральную, тыловую часть СССР. В северные порты СССР за годы войны пришел 41 конвой, включавший 811 транспортов.

В обратном направлении отправилось 35 конвоев (715 судов). Потери — 38 советских, 77 союзнических транспортов, 17 британских военных кораблей. Погибло 4861 человек.

Тихоокеанский маршрут, обеспечивший около половины поставок по ленд-лизу, был менее опасен, так как Япония пока остерегалась явно нападать на корабли союзников, но из-за огромного расстояния от дальневосточных портов до воюющей на западе страны по и так загруженной Транссибирской магистрали он был важен в основном для снабжения Тихоокеанского флота и советских войск, стоявших на Дальнем Востоке и в Забайкалье. С началом 7 декабря 1941 года войны на Тихом океане перевозки здесь могли

обеспечиваться лишь советскими морями, а торгово-транспортные суда ходили только под советским флагом. Морская часть пути от западного побережья США до дальневосточных портов СССР занимала 18–20 суток. В СССР портами, принимающими импортный груз, были Владивосток, Петропавловск-Камчатский и Николаевск-на-Амуре. Для ледовой проводки в Арктику караваны собирались в бухте Провидения. По этому маршруту шли преимущественно продукты питания, ГСМ, машины и оборудование. Две трети подвижного состава для Транссибирской железной дороги было поставлено из США морским путем.

Сложностей хватало и на Тихоокеанском маршруте. Курильский пролив и пролив Лаперуза зимой замерзали. Незамерзающие проливы — Сангарский, Корейский контролировались Японией, и советские суда подвергались принудительному досмотру. В 1941–1944 годах японскими ВМС было задержано 178 советских судов. Потоплены японцами суда «Кречет», «Свирьстрой», «Майкоп», «Перекоп», «Ангарстрой», «Белоруссия», «Павлин Виноградов», «Обь». Неизвестными подводными лодками были потоплены транспорты «Ашхабад», «Колхозник» и «Киев». Случились и досадные просчеты союзников — американскими подводными лодками были по ошибке торпедированы и потоплены транспорты «Кола», «Ильмень» и «Трансбалт».

Черноморский маршрут стал активно функционировать с начала 1945 года, когда после освобождения Греции суда стали проходить через проливы.

Южный маршрут ленд-лиза проходил через Тихий и Индийский океан и Аравийское море в Персидский залив до портов Ирана и Ирака и далее через Тегеран в советский Азербайджан.

Следует отметить, что в годы войны существовало ещё два воздушных маршрута ленд-лиза. По одному из них самолёты «своим ходом» летели в СССР из США через Южную Атлантику, Африку и Персидский залив, по другому — через Аляску, Чукотку и Сибирь. По второму маршруту, известному под названием «Алсиб» («Аляска–Сибирь»), было переброшено 8094 самолёта.





## ИРАН ДО 1941 ГОДА

Иран (Персия) — одна из крупнейших стран Юго-Западной Азии. На севере территория страны омывается водами Каспийского моря, на юге — Персидского и Оманского заливов. Из-за своего стратегического положения страна являлась предметом постоянного раздора мировых держав. Ведущие страны мира пытались подчинить своему влиянию истерзанную внутренними распрями страну. Не являлась исключением и Российская Империя.

Усиление Российских позиций в Персии началось во времена царствования Петра I. 23-го сентября 1723 года между Россией и Персией был подписан Петербургский договор. По нему царское правительство брало на себя обязательство помочь персидскому шаху в борьбе с афганцами, за что Россия получала прилегающую к Каспийскому морю полосу Дагестана с Дербентом и Баку, а также ряд других городов.

С первых лет XIX века Персия стала объектом политических и экономических интересов Англии и Франции, ступивших на стезю капиталистического развития и превращавшихся в мировые империи. И если на юге Ирана преобладающим было влияние Англии, то на севере оно принадлежало России.

Для обеспечения правильного товарообмена правительством России была построена Энзели–Тегеранская дорога. Из Персии в Россию, а далее и в Западную Европу, поступали шелковые ткани, ковры, кожа, рис, сушёные фрукты. Из России караваны забирали российские ситцы, сахар, стекло, керосин и железо. Более трёх веков дорога охранялась русскими казаками.

Что касается железных дорог, то под нажимом Англии и царской России в 1890 году правительство Ирана взяло на себя обязательство от их строительства воздержаться в течение 10 лет.

В царствование Наср эд-Дин-шаха была сформирована Казачья бригада как боевая единица армии Персии.

Организационно бригада имела 4 казачьих конных полка (около 650 всадников в каждом), сходных по обмундированию и вооружению с русскими казаками, 2 роты по 200 человек пеших казаков, которые способны были превратиться в конную пехоту. Артиллерия была представлена одной конной батареей из 6-ти орудий калибра в 8,7 сантиметров и 2-х ездящих батарей по 4 орудия французского образца. Имелось 2 отделения пулемётов, поставленных заводом Круппа.

В состав бригады входила и личная охрана шаха.

Казачья бригада комплектовалась из добровольцев, набираемых из провинции Азербайджан, граничащей с русским Кавказом. Это были, в основном, азербайджанцы и курды, отличавшиеся храбростью и воинственными наклонностями. Вооружение, снаряжение, а также обмундирование были русского образца. Один из полков постоянно находился при особе шаха.

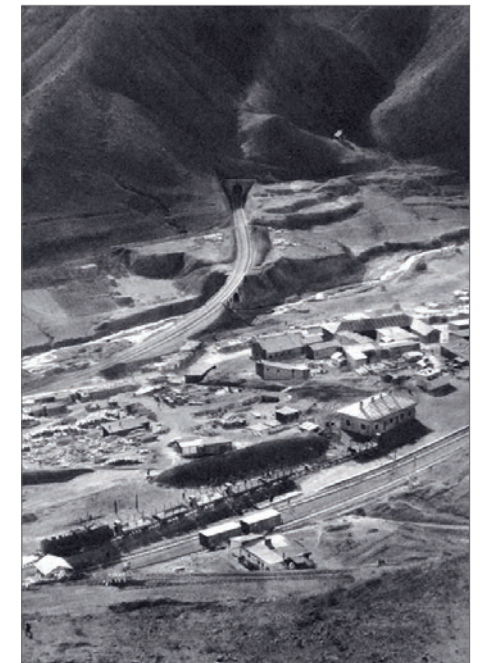
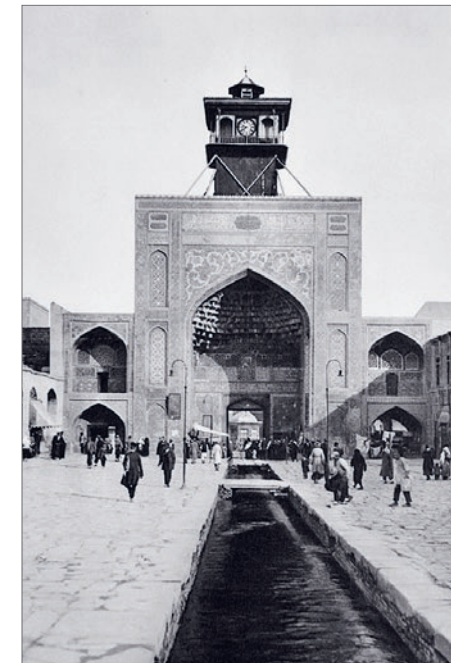
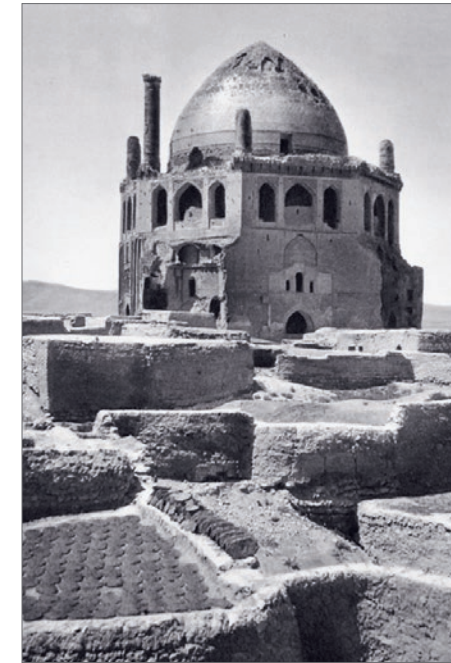
Командиром казачьей бригады являлся русский штаб-офицер, состоящий на действительной военной службе в Русской Императорской армии. Офицеры, командовавшие полками, батареями, проходящими службу при штабе, также были русскими (по большей части армянского происхождения).

Во время вспыхнувшей в 1908 году в Персии революции, выдающуюся роль сыграла персидская казачья бригада, обученная русскими инструкторами и под командой русских офицеров. Именно казаки спасли не только жизнь шаху Магомет Али-Мирзе, но и престол. Командовал бригадой полковник Владимир Платонович Ляхов.

Первая железнодорожная линия на паровой тяге была открыта в Иране в 1914 году между Тебризом и Джульфой на границе с Российской Империей. В 1916 году появилась железная дорога в Систане. Трансиранская железная дорога была запущена в 1939 году. Она соединила каспийский порт Торкман с городом Шапур (сегодня — Бендер-Хомейни) на берегу Персидского залива.

В период 1923–1925 годов полпредом и торгпредом Советского Правительства в Персии являлся Борис Захарович Шумяцкий, бывший красноярский железнодорожник. Б. З. Шумяцкий поддерживал в Иране антикаджарскую революцию, провозглашение республики. Использование трансиранского пути для поставок СССР грузов стало возможным после того, как советские и британские войска (с севера и юга соответственно) вступили на территорию Ирана.

8-го сентября 1941 года было подписано мирное соглашение между СССР, Англией и Ираном, по которому на территории Персии были расквартированы британские и советские войска. С этого момента Иран стал использоваться для поставок грузов в СССР.





## ИРАН В 1941 ГОДУ

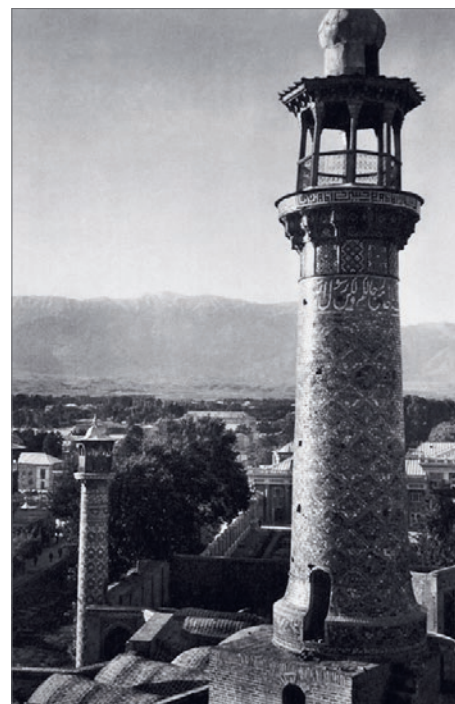
Иран осенью 1941 года представлял собой слабое в экономическом и военном отношении государство. Огромные запасы нефти активно вывозили европейские государства, имеющие концессии, особенно Великобритания, у которой в Иране находились крупные нефтеперегонные заводы и нефтехранилища.

Климатические и географические характеристики Ирана очень разнообразны. Меньшая часть Ирана — это небольшая полоса побережья вдоль Каспийского моря и немного других плодородных участков по всей стране, где доступна вода, а большая часть Ирана — горы, скалы, перевалы, степь. Южный берег Персидского залива — это одно из самых жарких мест в мире. Но на севере зимы холодные и рядом со столицей страны Тегераном горы покрыты снегом круглый год. Немного поселений, которые можно считать городскими, в основном — небольшие деревни. Много населения кочует по стране и фактически следует традициям кочевых племен.

Большинство населения — не имеющие земли крестьяне, работающие в поместьях богатых землевладельцев. Только в XX веке в Иране появились: одноколейная железная дорога, пересекающая страну с юга на север от Персидского залива к Каспийскому морю, завершённая строительством в 1938 году, автомобильное шоссе к северу от столицы до Каспия, несколько гравийных автодорог. Остальные пути сообщения — практически караванные тропы.

Современных зданий в Тегеране немного, было несколько хорошо оснащенных фабрик, в основном благодаря европейским партнерам. Главная проблема Ирана — водоснабжение. Во многих населенных пунктах вода привозная.

Порты и в Персидском заливе и в Каспийском море — мелководны и плохо оборудованы. На начало транзитных перевозок пропускная способность портов Персидского залива оценивалась в 97 000 тонн в месяц.



— Железные дороги — Автомобильные дороги - - - Судходный путь



## ОПЕРАЦИЯ «СОГЛАСИЕ» OPERATION "COUNTENANCE"

Устроить летом 1941 года сквозной путь транзита военных грузов и перегонки боевой техники через Иран в Советский Азербайджан оказалось непростым делом — правительства Ирака и Ирана, несмотря на то, что Иран заявил о своем нейтралитете 3 сентября 1939 года — в самом начале Второй Мировой войны, активно сотрудничали с Германией, причем еще с 1920–1930-х годов. Интересы Германии в этом сотрудничестве предельно ясны — контроль над иранскими нефтепромыслами и заводами по производству авиационного бензина.

Германия рассматривала Турцию, Иран и Афганистан как потенциальных союзников. Турция на протяжении всей войны сохраняла нейтралитет. В Афганистане разветвленная сеть немецкой агентуры была ликвидирована советскими спецслужбами. Иран же был напичкан немецкими шпионами и агентами, официально работающими в различных организациях, на деятельность которых иранские власти закрывали глаза. Иранские националисты в армии и среди купечества рассматривали Германию как избавителя от английского влияния с юго-запада и «большевиков» с севера.

В Ираке (тогда Британской колонии) 1 апреля 1941 года произошел антибританский военный переворот под руководством Рашида Аль-Гейлани, находившегося в тесной связи с нацистами. Для устранения «прогерманской» ориентации иранского и иракского правительств потребовалось политическое вмешательство в дела Ирака и Ирана и оно не заставило себя долго ждать.

2 мая 1941 года иракские войска напали на британскую воздушную базу Хаббания (в 50 км от Багдада). Бои продолжались пять дней, затем арабам на помощь пришли немцы. Активные действия англичан привели к победе — прогерманский мятеж в Ираке был подавлен, несмотря на то, что с воздуха он был поддержан немецкой и итальянской авиацией. 27 мая 1941 года к власти в Ираке пришло проанглийское правительство.

По данным британской разведки германское посольство в Тегеране активно помогало мятежникам, после поражения восстания укрывшимся в Иране. А в мае 1941 года северные границы Ирана с СССР тайно посетил глава абвера адмирал В. Канарис.

После нападения Германии на СССР официальный Иран должен был строго придерживаться нейтралитета либо примкнуть к одной из воюющих сторон. Германия 25 июня 1941 года нотой потребовала от иранского правительства вступления в войну на ее стороне. В тот же день 25 июня 1941 года СССР направил Ирану ноту о готовящемся немцами перевороте в Иране. Существовала реальная вероятность того, что Иран примкнет к державам «Оси» (Германия, Италия, Япония).

Великобритания начала опасаться за судьбу своих нефтепромыслов. 12 июля 1941 года было подписано советско-английское соглашение «О совместных действиях в войне против Германии». Стремясь помешать усилению германского влияния в Иране и открыть еще один маршрут для доставки грузов в СССР, английское правительство 19 июля 1941 года предложило Советскому Союзу совместно ввести войска в Иран. Предложение было принято. 19 июля 1941 года СССР и Англия вручили очередную ноту Ирану. Никаких действий иранским правительством предпринято не было.



16 августа 1941 года полпред СССР в Иране Андрей Андреевич Смирнов и британский посол Ридер Буллард обратились к правительству Ирана с требованием выслать из него всех германских подданных. Иранская сторона вновь не предприняла никаких действий, и СССР и Великобритания начали ввод своих войск на территорию Ирана.

Для разрешения этой ситуации советским правительством был найден и политически и юридически верный ход. В 1921 году между Советской Россией и Ираном (тогда Персией) был подписан договор, где в 5-м и 6-м пунктах оговаривалось, что РСФСР имеет право ввести свои войска в случае угрозы своим южным рубежам.

### Статья 6 Советско-Персидского договора 1921 года:

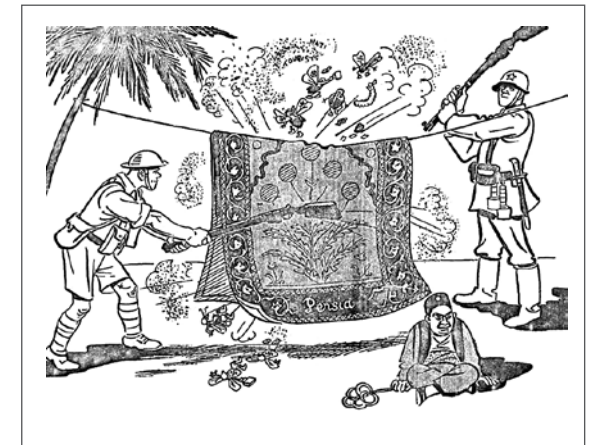
«...В случае если со стороны третьих стран будут иметь место попытки путем вооруженного вмешательства осуществлять на территории Персии захватную политику или превращать территорию Персии в базу для военных выступлений против России, если при этом будет угрожать опасность границам Российской Советской Федеративной Социалистической Республики или союзных ей держав и если Персидское Правительство после предупреждения со стороны Российского Правительства само не окажется в силе отвратить эту опасность, Российское Правительство будет иметь право ввести свои войска на территорию Персии, чтобы, в интересах самообороны, принять необходимые военные меры».

Вот эти пункты и стали основанием для развертывания полномасштабной войсковой операции.

Рано утром, на рассвете 25 августа 1941 года А. А. Смирнов и Р. Буллард подъехали к жилому особняку премьер-министра Ирана Али Мансура и вручили ему ноту, извещавшую о том, что советские войска на севере Ирана, а британские войска на юге вошли в Иран, четко обозначив законность и справедливость этой акции. За несколько дней до этого события послом СССР в Иране было подготовлено и осуществлено очень важное мероприятие: 23 августа 1941 года несколько ответственных сотрудников посольства прибыли в наиболее важные в стратегическом отношении пункты северного Ирана (в Азербайджане, Гиляне, Мазендере и Хоросане) и после необходимой подготовки вступили в контакт с иранскими губернаторами и начальниками гарнизонов, убеждая отвести войска с ирано-советской границы во избежание ненужного кровопролития. В результате умелых действий работников со-



Шах Ирана Реза Пехлеви (в центре)



ветского посольства в ряде пунктов иранские военные части, подготовившиеся к сражению с советскими соединениями, были расформированы (например, в Чалусе на перекрестке трех шоссе дорог и в порту Ноушехр, где по плану высаживался наш морской десант), а в других районах дело обошлось с минимальными потерями.

Легко представить себе важность этой операции в то время, когда на фронтах наши войска вынуждены были отступать под натиском гитлеровских дивизий, неся большие потери в живой силе и технике.



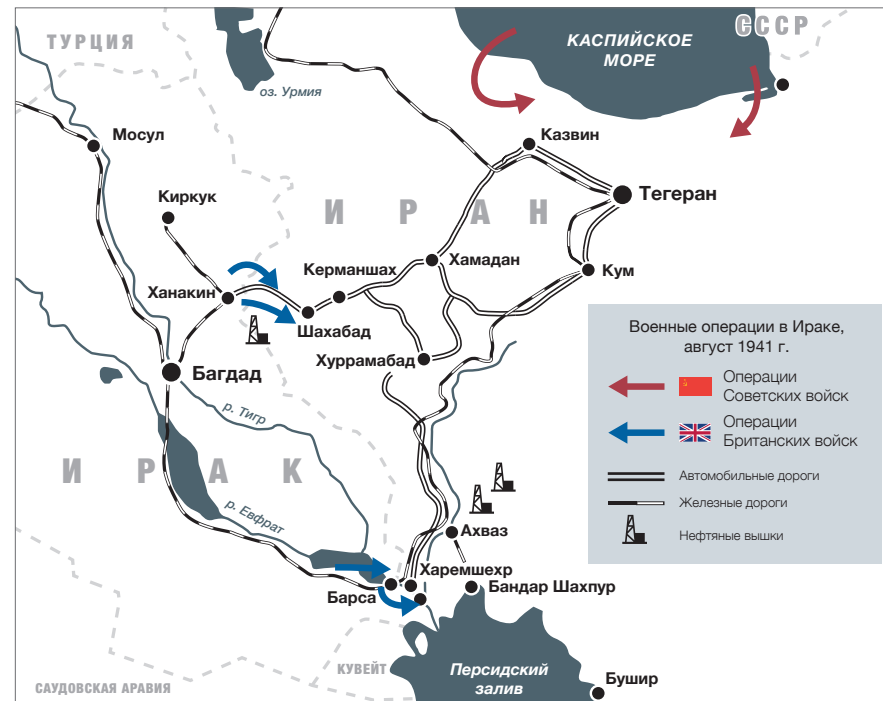


Британский и советские офицеры.  
Северный Иран, октябрь 1941 г.

Посольские работники не только сэкономили военные силы нашим войскам и внесли свою лепту в успех операции в целом, но оставались некоторое время на своих местах и после приказа иранского премьер-министра М. А. Форуги от 27 августа 1941 года — вооруженным силам Ирана прекратить сопротивление советским и английским войскам. Тем самым советские дипломаты помогли советским войсковым частям в дислокации, обустройстве и установлении нормальных отношений с местными властями. Предстояло еще обезвредить немецко-фашистских шпионов и диверсантов, а также удалить из Ирана дипломатические миссии Германии, Италии и государств-сателлитов Гитлера.

28 августа 1941 года Реза-шах отменил свой приказ иранской армии оказывать сопротивление вводу в Иран войск союзников. Кабинет министров, возглавляемый Али Мансуром подал в отставку. Вновь сформированное правительство во главе с профессором Тегеранского университета Мохаммедом Али Форуги приказало иранским войскам не оказывать сопротивления.

29 августа сложили оружие иранские войска, действующие против британцев, 30 августа — те, кто действовал против советских войск. Наши потери — по разным источникам составили три самолета и от 15 до 40–50 человек убитыми. Потери британцев — 22 человека убитыми и 1 подбитый танк. Иранцы потеряли около 800 человек убитыми и ранеными, включая мирных жителей. В ходе боев с британцами были потоплены несколько иранских кораблей.



Советские солдаты в Иране

8 сентября 1941 года было подписано соглашение, определявшее расположение союзных войск на территории Ирана, которая была разделена на две оккупационные зоны — британскую (южную) и советскую (северную). Правительство Ирана потеряло всякий политический и экономический контроль над страной.

Но Реза-шах упорно не давал выполнять обязательства, данные правительством Форуги; по его указанию иранская полиция продолжала покровительствовать преступным группировкам фашистской агентуры, а также все время откладывался отъезд из Ирана немецкой, итальянской и других миссий. Даже в иранских официальных газетах появились статьи, инспирированные Реза-шахом, выражавшие сожаление по поводу закрытия дипломатических представительств фашистских государств.

В этих условиях советские войска с севера Ирана и английские с юга, остановившиеся в 120–150 километрах от столицы, вынуждены были двинуться к Тегерану. Это подействовало на Реза-шаха. 17 сентября 1941 года войска союзников подходили к Тегерану, а днем раньше, 16 сентября, Реза-шах отрекся от престола в пользу своего старшего сына, который стал именоваться Мохаммедом Реза Пехлеви, и покинул Иран.

17 сентября передовой отряд 53 армии вступил в Тегеран. В этот же день одновременно с английскими войсками в город вошла передовая группа 24 кавалерийской дивизии. Контроль над столицей Ирана был установлен.

После завершения военной операции основная часть наших войск была отправлена на советско-германский фронт. Вывод войск начался в сентябре 1941 года. На территории Ирана был создан корпус советских войск в Иране под командованием генерал-майора Григоровича.

В итоге к власти в Иране и Ираке были «приведены» дружественные Англии и СССР правительства. Германские подданные были выдворены, и эти две страны перестали сотрудничать с Германией.

Когда угроза вступления Ирана в войну на стороне Германии была ликвидирована, первоочередной задачей стала организация поставок грузов в СССР по Трансиранской железной дороге, связывавшей север страны с побережьем Персидского залива.



Британские войска в Иране



Солдаты иранской армии перед сдачей в плен в районе города Казвин





## ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ДЕЯТЕЛИ ИРАНА



### Реза Пехлеви

Реза-хан родился 15 марта 1878 года в деревне Алашт шахристана Савадкух остана (провинции) Мазендеран в семье военных. Рядовой, офицер, генерал Персидской казачьей бригады. С помощью бывших сослуживцев в 1921 году в разгар смуты и внешней интервенции с боями занял Тегеран и был назначен Ахмед-шахом Каджаром военным губернатором и главнокомандующим, а через некоторое время — военным министром. В 1923 году Пехлеви был назначен премьер-министром. Используя своё положение и авторитет подготовил свержение династии Каджаров. Учредительная ассамблея Меджлиса 31 октября 1925 года объявила о низложении Ахмед-шаха Каджара и всей Каджарской династии. 12 декабря 1925 года Реза-хан был провозглашён новым шахом Ирана под именем Реза-шаха Пехлеви. Отрекся от престола в пользу сына Мохаммеда Реза Пехлеви 16 сентября 1941 года. Умер в 1944 году в изгнании в Йоханнесбурге (Южная Африка).



### Мохаммед Реза Пехлеви

Родился 26 октября 1919 года в Тегеране в семье полковника Реза-хана, в то время командира Персидской казачьей бригады, а позднее — главнокомандующего иранскими вооружёнными силами, военного министра, премьер-министра, с 1925 года — шаха Ирана. Окончил Персидский кадетский корпус, Тегеранское офицерское училище. В сентябре 1941 года, после оккупации Ирана английскими и советскими войсками и отречения и ссылки своего отца Резы Пехлеви был провозглашён шахиншахом Ирана и вместе с правительством выразил желание сотрудничать с Великобританией и СССР, подписав с ними в 1942 году союзный договор.

9 сентября 1943 года шах своим указом объявил войну нацистской Германии. Правил страной до 1979 года. Свергнут во время Исламской революции в Иране. Покинул страну, жил в Марокко, Мексике, Панаме, Египте. Умер в Египте 27 июля 1980 года.



### Мохаммед Али Форуги

Иранский государственный деятель, учёный.

Родился в Тегеране в купеческой семье из Исфахана.

В 1907 г. умер его отец, и Форуги унаследовал титул Зока оль-Мольк. В том же году Форуги стал деканом Колледжа Политических Наук. В 1909 г. он занялся политикой в качестве члена Меджлиса от Тегерана. Впоследствии он стал спикером палаты, затем министром в нескольких кабинетах, а также трижды премьер-министром.



## СОВЕТСКИЕ ДИПЛОМАТЫ В ИРАНЕ

### Чрезвычайные и полномочные послы СССР в Иране

С 28 июня 1941 г. — Смирнов Андрей Андреевич

С 1 сентября 1943 г. — Михайлов Константин Александрович

С 28 июня 1944 по 26 февраля 1946 г. —

Максимов Михаил Алексеевич

Временный поверенный в 1945–1946 гг. —

Якубов Ахад Алекпер-оглы



### Смирнов Андрей Андреевич

Родился 15 октября 1905 года в г. Москве. Окончил Ленинградский плановый институт в 1934 году.

С 1936 — сотрудник центрального аппарата НКВД СССР.

С 1937 — сотрудник полпредства СССР в Германии.

С 1940 — советник полпредства (с 9 мая 1941 — посольства) СССР в Германии.

С 24.06.1941 — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Иране. Вернулся в Москву в 1943 г. по причине тяжелого заболевания, перенес две сложные хирургические операции и после длительного восстановительного периода выполнял важные правительственные поручения в Австрии и Германии — в районах военных действий.

С 1943 по 1949 — заведующий 3 Европейским отделом НКВД (с 1946 — МИД) СССР.

С 1946 — заместитель народного комиссара иностранных дел РСФСР по совместительству с работой в НКВД СССР, заместитель министра иностранных дел РСФСР, член Коллегии МИД СССР.

С 1949 — сотрудник аппарата ВКП(б) (с 1952 — КПСС).

С 1956 г. — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Австрии.

С 1956 — чрезвычайный и полномочный посол СССР в ФРГ.

С 1966 — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Турции.

С 1969 — заместитель министра иностранных дел СССР.

С 1970 по 1973 гг. — председатель Комиссии СССР по делам ЮНЕСКО.

Награжден орденами Отечественной войны 2-й степени (05.11.1945), Трудового Красного Знамени (03.11.1944).

### Михайлов Константин Александрович

Родился в 1904 году.

С 24.12.1937 — полномочный представитель — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Афганистане.

С 1.09.1943 по 21.05.1944 — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Иране.

С 1945 по 1946 — заведующий Отделом стран Латинской Америки НКВД СССР.

### Максимов Михаил Алексеевич

Родился в 1901 году. С 1926 в НКВД СССР.

С 1934 по 1938 — консул СССР в Меймене (Афганистан).

С 1942 — генеральный консул СССР в Мешхеде (Иран).

С 1942 по 21.05.1944 — советник Посольства СССР в Иране.

С 28.06.1944 по 26.02.1946 — чрезвычайный и полномочный посол СССР в Иране.

С 1946 по 1948 — заместитель заведующего Ближневосточным отделом НКВД — МИД СССР.



### Разин Борис Георгиевич

Родился 3(16) сентября 1905 года в деревне Владимировка Астраханской губернии.

С 1941 по 1949 — военный атташе при Посольстве СССР в Иране, полковник.

С 1950 по 1953 — военный атташе при Посольстве СССР в Великобритании, генерал-майор.

«Инициатива свержения Реза-шаха исходила от англичан, — пишет А. А. Смирнов. — Однажды английский посланник Буллард приехал ко мне в посольство и заявил следующее: «Ввиду того, что Реза-шах занимает прогерманскую позицию, в Лондоне считают целесообразным сменить династию Пехлеви и восстановить старую каджарскую династию». Буллард спросил мое мнение по этому вопросу. Не имея из Москвы никаких указаний, я по собственной инициативе дал английскому посланнику ответ, что вряд ли целесообразно навязывать иранскому народу ненавистную каджарскую династию. Уж если в Лондоне считают целесообразным устранить династию Пехлеви, то было бы лучше восстановить в Иране демократическую парламентскую республику, ликвидированную Реза-шахом. Буллард ответил, что эта идея им не подходит, и стал развивать мысль о наследнике престола Мохаммеде Пехлеви. Информировав Москву об этих планах англичан, я получил указание, что в вопросах, касающихся династии Пехлеви, мне следует поддерживать позицию англичан, которые к тому времени склонились к возведению на трон сына Реза-шаха».

Больших усилий стоило А. А. Смирнову заключить договор о союзе трех держав — СССР, Великобритании и Ирана — и сформулировать в нем основные вопросы сотрудничества в военное время и после окончания войны. На правительственном уровне договор был принят. А вот в меджлисе (парламенте) Ирана он был встречен частью депутатов крайне отрицательно. Послу СССР А. А. Смирнову и посланнику Великобритании Р. Булларду пришлось приложить немало усилий, чтобы нейтрализовать профашистскую группу депутатов, выступивших под ультра-националистическими лозунгами. В конце концов, тройственный договор о союзе, подписанный 29 января 1942 года А. А. Смирновым, Р. Буллардом и министром иностранных дел Ирана Али Сухейли, был утвержден. Он стал основным и главным документом, дававшим союзным государствам (так коротко именовались СССР, Великобритания) право дислокации своих войск на иранской территории, транзита через Иран всех поступлений в Советский Союз грузов из Англии, Америки и других стран, использования всех средств коммуникаций по всему Ирану и т. д. Характерно, что статья 1 Договора о союзе начинается с обязательства союзных государств «...уважать территориальную целостность, суверенитет и политическую независимость Ирана».

Англо-советско-иранский договор гарантировал Ирану защиту против всякой агрессии со стороны Германии или любой другой державы и вывод войск союзников не позднее шести месяцев после прекращения всех военных действий между союзными государствами и Германией.

Уже в марте 1943 года было заключено всеобъемлющее Соглашение о платежах между СССР и Ираном, также подписанное А. А. Смирновым.



Слева-направо: министр иностранных дел Ирана А. Саед, И. В. Сталин, Мохаммед Реза Пехлеви, В. М. Молотов, временный поверенный в делах СССР в Иране М. А. Максимов



Операция «Согласие» началась утром 25 августа 1941 года. Английские войска вторглись в южные и центральные регионы Ирана с территории Индии, Ирака, Сирии и Палестины. Британская авиация нанесла удары по целям в Тегеране, Казвине и других городах. Первым же авианалетом были уничтожены все иранские самолеты на аэродроме Ахваз. Наземные войска бежали. Кроме бомб сбрасывались листовки с призывами сдаваться.

Британские войска насчитывали 200 000 человек (8 и 10 индийские пехотные дивизии, 21 индийская пехотная бригада, 4 английская кавалерийская бригада, 2 бронетанковая бригадная группа, четыре английских батальона, английский артиллерийский полк). Поддержка с воздуха — три эскадрильи самолетов, общим количеством около 40.

Иран смог выставить девять пехотных дивизий (общей численностью до 200 000 человек): на севере две пехотных дивизии — 3-ю и 15-ю, на северо-востоке в Хорасане — одну 9-ю, на юге — четыре — 1, 2, 6, 16 и две дивизии в центральной части Ирана — 5-ю и 12-ю. ВВС Ирана представляли собой четыре авиаполка и отдельный авиаотряд на устаревшей технике английского производства, общей численностью 80 самолетов, часть из которых была неисправна.

Советские войска силами сформированных в июле 1941 года 44, 45, 46 и 47 армий Закавказского фронта 25 августа 1941 года вошли в Иран со стороны Кавказа. Позднее присоединилась 53 Отдельная Среднеазиатская армия генерал-майора С. Г. Трофименко со стороны Средней Азии. Общее командование операцией осуществлял командующий Закавказским фронтом генерал-лейтенант Д. Т. Козлов.

К этому моменту советская авиация нанесла ряд ударов по иранским авиабазам. Бронетанковая группировка численностью более 1000 танков действовала при содействии моторизованной пехоты.

25 августа Каспийская военная флотилия начала высадку десанта на иранское побережье. Десант занял Астару. В порту Пехлеви и в г. Решт иранская армия оказала активное сопротивление и помешала высадить десант с моря. 26 августа советские бомбардировщики нанесли бомбовый удар и 44 армия, развивая наступление, заняла города Решт и Пехлеви. Иранцы капитулировали. Части Красной Армии 27 августа подошли к Чалусу и двинулись на юг.

47-я армия, находившаяся в Азербайджанской ССР, пересекла границу и вступила на территорию иранского Азербайджана. Она начала продвижение к Тебризу и озеру Урмия. Под контроль Красной Армии перешёл город Джульфа. Советская авиация перехватила 5 иранских бомбардировщиков при попытке атаковать позиции Красной Армии в районе Джульфы.

53-я армия пересекла границу и двинулась к Ардебилу, в котором была расквартирована 15-я иранская пехотная дивизия. Самолеты ВВС РККА подвергли бомбардировке Ардебиль, в результате чего разрушили казармы. Будучи отрезанными и охваченными с флангов, 15-я и 3-я пехотные дивизии, оборонявшие Ардебиль и Тебриз соответственно, были деморализованы. 53 армия заняла Ардебиль, Миане, обошла обороняющихся с флангов, разгромила очаги сопротивления и к 26 августа заняла весь иранский Азербайджан, в том числе Ардебиль и Тебриз, затем Хамадан.

Советские танки вошли в Казвин, иранцы капитулировали.

В северо-восточной части Ирана войска Красной Армии вошли с территории Туркменской ССР 25 августа 1941 года. Авианалет по аэродрому Мешхед уничтожил самолеты-истребители иранских ВВС и казармы. Трехдневные бои привели к большим потерям иранских войск, и советские войска 28 августа заняли Мешхед.

Быстрое продвижение войск по горной местности обеспечили 11 инженерно-саперных батальонов, 31 отдельная инженерно-саперная рота и понтонно-мостовая рота. Маневренные группы советских войск пересекли границу, перерезали линии связи, дороги. В тыл были выброшены десанты для захвата мостов, туннелей и других объектов. Иранские войска в основном избегали боевого соприкосновения с частями Красной Армии, слабое сопротивление было оказано только передовыми частями 15 иранской пехотной дивизии на перевалах Саин-Гядук и Балыхлы. К вечеру первого дня боевых действий войска Закавказского фронта продвинулись на 70 км и выполнили все поставленные задачи.

К концу августа 1941 г. советские войска вышли на заранее установленную с английской стороной линию раздела Ирана, заняв крупные города Ардебиль, Пехлеви, Решт, Резайе, Казвин, Тебриз, Мехабад, Рудесар и южное побережье Каспийского моря.

Английские войска заняли города Ханакин, Керманшах, Хамадан, Сенендедж, Султанабад и провинцию Хузестан, где располагались объекты Англо-Иранской нефтяной компании.

Отсутствие поддержки Ирана извне привело к давлению и прекращению его сопротивления под воздействием наступления пехоты и танковых частей Великобритании и СССР, встреча которых произошла 30 августа в Сенендедже в 160 км к западу от Хамадана и 31 августа в Казвине в 160 км к западу от Тегерана и в 320 км к северо-востоку от Хамадана.

После проведения трехсторонних переговоров (СССР, Великобритания, Иран) 8 сентября 1941 года было подписано соглашение, определяющее дислокацию союзных войск в Иране. Советские войска расположились в Северном Иране по линии Зенджан–Казвин–Хорремабад и вдоль побережья Каспийского моря.



**Директива Ставки ВГК № 001196**  
**23 августа 1941 г. 05 ч 00 мин**  
**Командующему войсками Среднеазиатского военного округа**  
**«О формировании и вводе в Иран 53-й Отдельной армии».**

В целях обеспечения наших границ от диверсий со стороны немцев, работающих под покровительством иранского правительства, а также для того, чтобы предупредить вылазки иранских войск против наших границ, советское правительство на основании ст. 6 Советско-Иранского договора 1921 г., в силу которой советское правительство имеет право ввести войска в Иран, если поведение иранского правительства создает угрозу для СССР, советское правительство постановило ввести войска на территорию Ирана.

На этом основании приказываю:

1. Создать 53-ю Отдельную Среднеазиатскую армию за счет штаба Среднеазиатского военного округа. Командующим армией назначаю генерал-майора Трофименко Сергея Георгиевича. Членом Военного совета армии — бригадного комиссара Ефимова Павла Ивановича. Начальником штаба армии — генерал-майора Казакова Михаила Ильича. Штаб армии с 25 августа 1941 года — Ашхабад.
2. На границе Ирана развернуть:
  - а) Горганское направление: управление 58 ск, 68 гсд, 39 кд. Район развертывания: Карата-Батыр, Кизыл-Атрек, Чат;
  - б) Ашхабад-Кучанское направление: 83 гсд. Район развертывания Гаудан, гора Асельма, Яблоновский;
  - в) Мешхедское направление: управление 4 кк, 44 кд 18 гкд (без одного кп), 238 сд (без одного сп). Район развертывания — Ачха-Тепе, Серахс.
  - г) Резерв армии — 72-й отдельный горнострелковый полк в районе Красноводска. Развертывание частей (кроме 238 сд) закончить к исходу 26.08.1941 г. На прикрытии границы с Афганистаном иметь:
    - а) Мазари-Шерифское и Ханабадское направление — 20-я горнокавалерийская дивизия;
    - б) Кушка-Гератское направление: один кав. полк 18 гкд, стр. полк 238 сд и полк НКВД.
3. Справа — войска Закавказского фронта с утра 25.07.1941 г. переходят границу Ирана с задачей 27.08.1941 г. занять районы: Дильман, Тебриз, Ардебиль. Английские войска с утра 25.08.1941 г. переходят в наступление в направлении Басра, Дизфуль, Ханекин, Керманшах.
4. Задача 53-й Отдельной Среднеазиатской армии:

До 27.08.1941 г. частями прикрытия (83 гсд, 44 кд, погран. части) обеспечить границу с Ираном, не допуская прорыва противника на нашу территорию. Особое внимание уделить направлениям: Кизыл-Атрек, Кизыл-Арват; Гаудан, Ашхабад; Мешхед, Серахс и району Кюренкала, Душак.

По окончании сосредоточения основных сил армии с утра 27.08.1941 г. перейти границу Ирана и к 1.09.1941 г. занять Горган, Бендер-Гязь, Шахруд, Новый Кучан, Мешхед, Себзевар. В дальнейшем быть готовым к наступлению на Тегеран. В случае вооруженного сопротивления со стороны иранских войск уничтожить войска и материальную часть противника, не допуская отхода их на Тегеран.

5. Задачи ВВС:

- а) с рассветом 27.08.1941 г. уничтожить авиацию иранцев на аэродромах Горган, Новый Кучан, Мешхед и в других дополнительно установленных разведкой пунктах;
- б) вести разведку аэродромов и войск противника;
- в) прикрыть с воздуха сосредоточение и действия своих войск, не перелетая границы до утра 27.08.1941 г.;
- г) в случае оказания вооруженного сопротивления со стороны иранских войск, взаимодействуя с наземными войсками, уничтожать живую силу, и материальную часть противника на поле боя и на подходе;
- д) не допустить налета авиации противника на Ашхабад и Теджен.

Верховный Главнокомандующий Сталин  
Начальник Генерального штаба Шапошников



**Трофименко Сергей Георгиевич (1899–1953)**

Участник советско-финляндской войны, генерал-майор (1940 г.), с января 1941 года командовал войсками Среднеазиатского военного округа, в августе-октябре 1941 года одновременно командующий 53-й Отдельной Среднеазиатской армией, в дальнейшем — ряда армий на различных фронтах. Генерал-полковник (1944 г.), Герой Советского Союза (1944 г.).



**Ефимов Павел Иванович (1906–1983)**

Участник советско-финляндской войны, бригадный комиссар, начальник политического управления Среднеазиатского военного округа (1940 г.), впоследствии генерал-полковник, первый заместитель начальника Главного политического управления Советской армии и ВМФ (1954–1974 гг.).



**Казаков Михаил Ильич (1901–1979)**

Участник Гражданской войны, генерал-майор, впоследствии генерал армии (1955 г.), начальник штаба Объединенных вооруженных сил государств — участников Варшавского договора (1965–1968 гг.).



Директива Ставки ВГК № 001197

23 августа 1941 г. 05 ч 10 мин

Командующему войсками Закавказского военного округа

«О развертывании Закавказского фронта и вводе двух армий в Иран».

В целях обеспечения Закавказья от диверсий со стороны немцев, работающих под покровительством иранского правительства, а также для того, чтобы предупредить вылазки иранских войск против наших границ, советское правительство на основании ст. 6 Советско-Иранского договора 1921 г., в силу которой советское правительство имеет право ввести войска в Иран, если поведение иранского правительства создает угрозу для СССР, советское правительство постановило ввести войска на территорию Ирана.

На этом основании приказываю:

1. Развернуть Закавказский фронт за счет Закавказского военного округа. Командующим фронтом назначить командующего войсками ЗакВО генерал-лейтенанта Козлова Дмитрия Тимофеевича. Членом Военного совета фронта — дивизионного комиссара Шаманина Федора Афанасьевича. Начальником штаба фронта — генерал-майора Толбухина Федора Ивановича. Штаб фронта с 24.08.1941 г. — Степанакерт.
2. В состав Закавказского фронта: на Иранском направлении:
  - а) 47-я армия в составе 76, 63 гсд, 236 сд, 6, 54 тд, 1 кд, 23 кд (без одного кп), 116 гап, 456 кап, 71 сад, 135 сад. Район развертывания — Тазакенд, Шахтахты, Чапаевка, Нахичевань. Штарм — Нахичевань.
  - б) 44-я армия в составе 20, 77 гсд, 17 кд, 24 тп, 36 и 265 иап, Каспийская военная флотилия. Район развертывания — Перембель, Нижний Гядук, Астара, Ленкорань. Штарм — Ленкорань.
  - в) В распоряжении фронта 23, 24 кд, 317 сд, 26, 133, 132, 134-я авиадивизии дальнего действия.

На прикрытии границы с Турцией иметь:

- а) 46-ю армию в составе 4, 224 сд, 9 и 47 гсп, 547 гап, 457 кап, 25 сад, 27 над, 35 иап ПВО. Штарм — Кутаиси. Батумская военно-морская база.
- б) 45-ю армию в составе 136, 31 сд, 138 гсд, 337 гап, 136, 350 гап БМ, 72 сад, 68 иап ПВО. Штарм — Ереван. Прикрытие Баку: 317 сд, 3-й корпус ПВО, 8-й авиакорпус ПВО.

3. Войска Среднеазиатского военного округа обеспечивают границу со стороны Ирана, не допуская прорыва противника на нашу территорию. С утра 27 августа переходят границу с задачей овладеть районами Горгана, Шахруда, Мешхеда, Кучана. Английские войска с утра 25.08.1941 г. переходят в наступление в направлениях: Басра, Дизфуль и Ханекин, Керманшах.

4. Задача Закавказского фронта: С утра 25 августа 1941 года войскам 47-й и 44-й армий перейти границу Ирана и к 27.08.1941 г. подвижными частями занять районы Дильман, Тебриз, Ардебиль. В дальнейшем быть готовым наступать в направлениях Урмии, Мехабада; Миане, Казвина и Решта, Рудесара. В случае оказания вооруженного сопротивления со стороны иранских войск всеми имеющимися средствами уничтожить войска и материальную часть противника, не допуская отхода их на юг.

Главный удар нанести 47-й армией в общем направлении Джульфа, Тебриз в обход Дарадизского ущелья с запада. 6 тд, 1 кд — наступать в направлении Нахичевань, Хой и к 27.08.1941 г. занять Дильман. В случае сопротивления противника в районе Маранд, Тебриз 6 тд нанести удар в направлении Хой, Шин-дивар, в обход Маранд-Тебризской группировки иранцев с запада. 76 гсд, 236 сд, 54 тд, 23 кд (без одного кп) — наступать в направлении Джульма, Ашаги-Эчан, Маранд и 27.08.1941 г. занять Тебриз. 63 гсд, 13-му мотоциклетному полку (на автомашинах), отдельному танковому батальону —

наступать в направлении Шахтахты, Мако, Каринджа, Буйнади, Дильман, обеспечивая наступление ударной группы 47-й армии со стороны Турции.

44-й армии — наступать в направлениях: Перембеля, Ардебиля; Лерика, Ардебиля и Астары, Ардебиля. К исходу 27.08.1941 занять Ардебиль. Частью сил наступать вдоль побережья Каспийского моря. С целью недопущения подхода резервов противника с направления Решт высадить морской десант силою в один сп в районе Хеви. 24 кд, наступая в направлении Худоферин, Агарь, к исходу 27.08.1941 г. овладеть районом Агарь. Резерв фронта — один кавалерийский полк 23 кд иметь на направлении Джульфа, Тебриз.

#### 5. Задачи ВВС:

- а) с рассветом 25.08.1941 г. уничтожить авиацию противника на аэродромах Мако, Хой, Маранд, Тебриз, Ардебиль, Агарь, Хюв, Решт и в других дополнительно установленных разведкой пунктах;
- б) вести разведку аэродромов и войск противника;
- в) прикрыть с воздуха сосредоточение, действия своих войск и переправу через р. Аракс, не перелетая до утра 25.08 границы;
- г) во взаимодействии с Каспийским флотом содействовать высадке десанта в районе Хеви;
- д) в случае оказания вооруженного сопротивления со стороны иранских войск, взаимодействуя с наземными войсками, уничтожать живую силу и материальную часть противника на поле боя и на подходе;
- е) исключить всякую возможность налета авиации противника на район Баку.

Верховный Главнокомандующий Сталин

Начальник Генерального штаба Шапошников



#### Козлов Дмитрий Тимофеевич (1896–1967)

Генерал-лейтенант (1940 г.), командующий войсками Закавказского военного округа с января 1941 г., с 23 августа 1941 г. — Закавказского фронта, в дальнейшем — Кавказского и Крымского фронтов.



#### Толбухин Федор Иванович (1894–1949)

Генерал-майор (1940 г.), с 1938 г. начальник штаба Закавказского военного округа, с 23 августа 1941 г. — Закавказского фронта. Летом 1942 г. назначен командующим 57-й армией, успешно действовавшей в Сталинградской битве. С 1943 г. командовал войсками ряда фронтов. Маршал Советского Союза (1944 г.), кавалер высшего военного ордена «Победа» (1945 г.), Герой Советского Союза (1965 г.).



**Из политдонесения Политуправления Закавказского фронта ГлавПУРКА  
об отношении населения Ирана к вводу советских войск  
30 августа 1941 г.**

Части 44-й и 47-й армий продолжают выполнение задачи по овладению северной частью Ирана. Противник, оказывая сопротивление на отдельных участках фронта, продолжает отходить на юг.

К исходу 29 августа главные силы были в районе Миандоаб, Бокан, Шахиндедж. У Ханагая захвачено в плен 1000 человек 8-го пп ... у Аджеджир — 600 чел., в районе Миандоаб захвачены остатки 3-й пд ... и большая группа офицеров, в районе Мехабад уничтожен 10-й пп 4-й пд. Передовыми частями Закфронта заняты Сейфиабад и пути из Мианедж в Зенджан. ВВС фронта 29 августа вели разведку, боевых вылетов не производили. 338-й иап перебазировался на Тебризский аэродром.

Настроение основной массы населения хорошее. Многие идут к нашим работникам НКВД и заявляют о местах нахождения офицеров, жандармов и скрывающихся лиц.

В городе Ардебиль губернатором выставлена вместо жандармерии общественная охрана. На улицах много празднующихся с улыбающимися лицами людей, которые с большим вниманием осматривают проходящие части Красной армии. Многие из бедноты спрашивают у бойцов и командиров: «Будет ли теперь у нас советская власть?»

Первоначально население оценивало приход Красной армии как восстановление советской власти, но ознакомившись с содержанием ноты Советского правительства многие сожалеют, что не вводится советская власть.

На улицах города Ардебиль появилось много граждан с красной повязкой на руке. На вопрос: «Что это значит?» — отвечают: «Подпольный партизан». Этими вопросами занимаются органы НКВД. В городе Ардебиль закрыто много торговых лавок, главным образом, крупных торговцев, население часто остается без хлеба, спекулянты повысили цены на продукты. Принимаются меры к устранению саботажа торговцев через губернатора.

Политико-моральное состояние войск фронта здоровое.

По неполным данным, за 28 и 29 августа поступило заявлений о приеме в партию — 17, в комсомол — 23. Принято в партию — 46, в комсомол — 12 человек.

За 29 августа сброшено 391 000 листовок.

В иранском Азербайджане много сбрасываемых на иранском языке листовок остаются не прочтенными, так как население не владеет иранским языком. Плохо читаются листовки на азербайджанском языке ввиду того, что они отпечатаны не арабским алфавитом, а латинским.

Начальник политуправления Закавказского фронта  
бригадный комиссар Соломко

ЦАМО РФ. Ф. 209. Оп. 1113. Д. 9. Л. 21–22.

**Из политдонесения Политуправления Закавказского фронта ГлавПУРКА  
о реакции населения и офицеров иранской армии на присутствие советских войск  
1 сентября 1941 г.**

В течение 31 августа и 1 сентября части и соединения фронта продолжали движение в места сосредоточения, указанные им после окончания операций. ВВС фронта продолжали сбрасывать листовки.

Население приветливо встречает Красную армию и не желает ее ухода. Особенно ярко выражают свои чувства любви к Красной армии азербайджанцы и армяне — выходцы из СССР. Многие из них заявляют, что по указке немцев на пятницу 28 августа в Тавризе предполагалась поголовная резня армян — выходцев из СССР, и только приход Красной армии предотвратил кровопролитие.

Немцы клеветали на СССР, заявляя о том, что Красная армия разбита и бежит через Иран к англичанам в поисках спасения, что у Красной армии не осталось никакой техники. Большой интерес у населения вызывают передачи наших мощных звуковещательных станций. Одна женщина из г. Тебриз заявила: «Вы должны здесь установить советскую власть. Если вы уйдете, мы все пойдем с вами».

Фарсы относятся к Красной армии более сдержанно, предпочитая большей частью отсиживаться по домам.

В первые дни прихода наших частей торговцы отказывались брать местные деньги, требуя только советские. Узнав о том, что введение частей Красной армии в пределы Ирана не означает установление советской власти, стали принимать и те, и другие деньги.

При опросе пленных офицеров выясняется, что для подавляющего большинства иранского офицерства проникновение немцев в Иран было нежелательным. Подпоручик Джевадян Кярым, азербайджанец, уроженец Тавриза, сын купца, заявил: «Когда мы прочли листовки, то решили, что Россия нам не враг, а союзник, и что воевать с ней мы не будем. Я сам поднял белый флаг и сдался со своим подразделением в плен. Своим солдатам я лично прочитал вслух листовку, сброшенную советскими летчиками». Подпоручик Пахви Мехсуд на вопрос об его отношении к приходу частей Красной армии в Иран заявил: «Я верю, что русским Иран не нужен, но думаю, что тут дело не в немцах, а в создании коммуникаций с англичанами через Иран». Подпоручик Гулам Риза Радфар, сын купца, инженер-химик, резко высказался против фашизма, заявил: «Фашизм приносит лишь горе народам. Мы не стали бы драться за фашистов. Когда над нами сбросили листовки, мы стали читать их своим неграмотным солдатам. Мы с русскими — друзья».

Старшая группа офицерского состава высказывает мнение следующего порядка: «Мы — солдаты и выполняем приказ своего командования. У нас в армии не принято говорить о политике». На германское проникновение в Иран и вообще об отношении к германскому фашизму высказывают следующее. Магомед Сафаны, подполковник 11-го артиллерийского полка, заявил: «Германского проникновения в Иран я не замечал, однако являюсь резким противником немецкого влияния в Иране. Считаю русских своими друзьями». Подполковник связи Ядулла Рафахет заявил: «Немцы напали на СССР, несмотря на то, что Россия не отказывала им в снабжении нефтью и хлебом. Это черная измена, а я противник всяких изменников. Методы фашистов противны всякому честному солдату». Подполковник Ахмед Джаш, командир пехотного батальона, заявил: «Я крупный по размерам человек и имею прекрасный аппетит. Я знаю, что если бы немцы пришли в Иран, они бы не только съели все, что в Иране имеется, они съели бы и меня самого». Подполковник Магомед Давер заявил: «Мы не считаем себя пленными, так как мы с Красной армией не воевали. Мы вообще считаем, что Иран не был в состоянии войны с вами и поэтому считаем вас своими друзьями». ...

Начальник политуправления Закавказского фронта  
бригадный комиссар Соломко

ЦАМО РФ. Ф. 209. Оп. 1113. Д. 9. Л. 25–27.

**Из политдонесения Политуправления Закавказского фронта ГлавПУРКА  
об организации сопротивления Красной армии отдельными категориями населения Ирана  
8 сентября 1941 г.**

...В результате проведенной среди иранского населения работы в городах восстанавливается нормальная жизнь, купцы открыли магазины. В процессе работы с купцами установлено следующее.

1. Мулла города Тавриза Хелал произнес в мечети речь с призывом не верить русским, беречь и не сдавать оружие. Он заявил: «Русские в Тавризе не первый раз и всегда они находили здесь свою могилу».
2. Духовный руководитель дашнаков архиепископ Мелик Тангян собрал в своем саду актив дашнаков и призвал их не проявлять активности в помощи красным, быть полойней в отношении местной власти: «Советские войска в Иране временно, и после их ухода иранское правительство будет преследовать армян». ...

Командованием 23-й кд ведутся переговоры с вождями курдских племен о сдаче курдами оружия, попавшего в их руки при разоружении иранской армии. Уже принято 46 винтовок, 22 револьвера, 53 сабли. Прием оружия продолжается. Первое время, не доверяя Красной армии, курдское население вместе со скотом ушло в горы. Сейчас все они возвращаются в свои жилища. ...

Зам. начальника ПУ фронта  
полковой комиссар Боев

ЦАМО РФ. Ф. 209. Оп. 1113. Д. 9. Л. 35–36.



## ГРУППА СОВЕТСКИХ ВОЙСК В ИРАНЕ В 1941—1946 ГГ.

### ★ 47 АРМИЯ ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА

Сформирована 1 августа 1941 года на основании приказа ко-мандующего Закавказским военным округом от 26 июля 1941 года в составе Закавказского военного округа на базе 28-го механизированного корпуса с целью прикрытия государствен-ной границы СССР с Ираном. Первоначально в состав армии входили 236-я стрелковая дивизия, 63-я и 76-я горнострелко-вые, 6-я и 54-я танковые дивизии, 116-й и 456-й артиллерийские полки, 347-й истребительный авиационный полк и другие части. В Иране дислоцировалась с августа 1941 по январь 1942 года.



Командующий войсками армии в июле-октябре 1941 г. — генерал-майор Новиков Василий Васильевич.

Командующий войсками армии с 10.1941 по 02.1942 — генерал-майор Баронов Константин Федорович. Член военного совета армии с 07.1941 по 05.1942 г. — бригадный комиссар Ярков Алексей Константинович.



Начальник штаба армии с 07.1941 по 01.1942 г. — комбриг Труфанов Николай Иванович.

**Боевой состав армии:**

**63 горнострелковая дивизия:**

В Иране с 25.08.1941 по 12.1941. С 12.1941 на Крымском фронте. Погибла в окружении в январе 1942.

Командир дивизии с 9.05.1940 по 28.09.1941 — генерал-майор Крупников Александр Маркович.



Командир дивизии с 29.09.1941 по 25.12.1941 — полковник Закиян Семён Георгиевич

- 63 горнострелковый полк
- 226 горнострелковый полк
- 291 горнострелковый полк
- 346 горнострелковый полк
- 26 артиллерийский полк
- 477 горноартиллерийский полк
- 347 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 373 отдельная батарея противотанковых орудий
- 53 кавалерийский эскадрон
- 51 отдельный батальон связи
- 170 отдельный саперный батальон
- 116 отдельный медико-санитарный батальон

**76 горнострелковая дивизия:**

В Иране с августа по сентябрь 1941. С октября 1941 — на Юго-Западном фронте.



Командир дивизии с 8.07.1940 по 6.12.1941 — генерал-майор Горюнов Кузьма Ильич.

- 93 горнострелковый полк
- 137 горнострелковый полк
- 207 горнострелковый полк
- 216 горнострелковый полк
- 80 артиллерийский полк
- 560 горноартиллерийский полк
- 100 отдельный истребительно-противотанковый дивизион
- 36 кавалерийский эскадрон
- 230 отдельный батальон связи
- 95 саперный батальон
- 150 отдельный медико-санитарный батальон

**236 стрелковая дивизия:**

В Иране с августа по ноябрь 1941. С декабря 1941 — на Крым-ском фронте.

Командир дивизии с 20.04.1941 по 6.02.1942 — генерал-майор Мороз Василий Константинович.

- 509 стрелковый полк
- 814 стрелковый полк
- 818 стрелковый полк
- 687 артиллерийский полк
- 292 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 615 отдельный батальон связи
- 404 отдельный саперный батальон

**1 кавалерийская дивизия:**

На территории Ирана с августа 1941 по 1946 гг.

- 6 кавалерийский полк
- 9 кавалерийский полк
- 12 кавалерийский полк
- 10 автобронетанковый эскадрон

**23 кавалерийская дивизия:**

На территории Ирана с августа 1941 по 1946 гг.

- 14 кавалерийский полк
- 21 кавалерийский полк
- 118 кавалерийский полк
- 126 отдельный танковый батальон
- 13 автобронетанковый эскадрон

**24 кавалерийская дивизия:**

В Иране с августа по сентябрь 1941.

Командир дивизии с 15.02.1941 по 1.10.1941 — полковник Малю-ков Григорий Федорович.

- 18 кавалерийский полк
- 56 кавалерийский полк

- 70 кавалерийский полк
- 24 автобронетанковый эскадрон

**6 танковая дивизия:**

В Иране в августе-сентябре 1941 г. С октября 1941 — на Южном фронте.

Командир дивизии с 03.1941 — полковник Алексеев Василий Михайлович.

- 11 танковый полк
- 12 танковый полк
- 6 мотострелковый полк
- 6 горноартиллерийский полк
- 6 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион

**54 танковая дивизия:**

В Иране в августе-сентябре 1941 г. В ноябре 1941 г. расформи-рована.

Командир дивизии — полковник Синенко Максим Денисович.

- 107 танковый полк
- 108 танковый полк
- 54 мотострелковый полк
- 54 горноартиллерийский полк
- 54 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион

**Отдельные части:**

- 116 горноартиллерийский полк
- 456 конно-артиллерийский полк
- 224 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 511 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 71 самоходно-артиллерийский дивизион
- 135 самоходно-артиллерийский дивизион
- 13 мотоциклетный полк
- отдельный армейский танковый батальон

### ★ 44 АРМИЯ ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА

Управление армии сформировано в июле 1941 года в Закавказ-ском военном округе на базе управления 40-го стрелкового корпуса, прикрывавшего государственную границу с Ираном. Первоначально в состав армии вошли 20-я и 77-я горнострел-ковые и 17-я кавалерийская дивизии. В августе-сентябре 1941 года 44-я армия участвовала в Иранской операции. После Иранской операции управление армии передислоцировано в район Махачкалы, где в состав армии вошли новые соеди-нения и части. Командующий войсками армии в июле-декабре 1941 г. — генерал-майор Хадеев Александр Александрович.



**Боевой состав армии:**

**20 горнострелковая дивизия:**

В Иране с августа по октябрь 1941 г. С ноября 1941 г. — на Западном фронте.



Командир дивизии — полковник Турчинский Адам Петрович.

- 2 горнострелковый полк
- 67 горнострелковый полк
- 25 горнострелковый полк
- 379 горнострелковый полк
- 61 артиллерийский полк
- 439 горноартиллерийский полк
- 279 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 147 отдельный батальон связи
- 281 отдельный инженерно-понтонный батальон

**77 горнострелковая дивизия:**

В Иране с августа по октябрь 1941 г. С ноября 1941 г. — на Западном фронте. Командир дивизии с 05.1940 по 8.10.1941 — полковник Пименов Михаил Яковлевич.

- 11 горнострелковый полк
- 105 горнострелковый полк
- 276 горнострелковый полк
- 561 горнострелковый полк
- 239 артиллерийский полк
- 502 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 197 отдельный инженерно-понтонный батальон
- 3 кавалерийский эскадрон
- 136 отдельный батальон связи
- 41 саперный батальон

**17 горнокавалерийская дивизия:**

В Иране с августа по октябрь 1941 г. С ноября 1941 г. — на Западном фронте. Расформирована 27.08.1942 г. Командир дивизии с 1939 по 1942 — полковник Гайдуков Вениамин Андреевич.

- 13 горнокавалерийский полк
- 91 горнокавалерийский полк
- 128 горнокавалерийский полк
- 6 конно-артиллерийский дивизион
- 22 бронетанковый батальон

**Отдельные части:**

- 24 отдельный моторизованный полк
- 220 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 205 отдельный саперный батальон
- 36 истребительный авиационный полк
- 265 истребительный авиационный полк

★ **53 АРМИЯ СРЕДНЕАЗИАТСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА**

Сформирована в августе 1941 года в Среднеазиатском военном округе. Выполняла задачи по прикрытию Юго-Восточной границы СССР и подготовке соединений и частей для Действующей армии. 26 декабря 1941 г. расформирована. Командующий войсками армии в августе-октябре 1941 г. — генерал-майор Трофименко Сергей Георгиевич. Член военного совета армии — бригадный комиссар Ефимов Павел Иванович. Начальник штаба армии — генерал-майор Казаков Михаил Ильич.

**Боевой состав армии:**

**58 стрелковый корпус:**

Командир корпуса — генерал-майор Григорович Михаил Фролович.

**68 горнострелковая дивизия:**

С 1941 по 1946 гг. дислоцировалась в Иране.

Командир дивизии с 5.02.1939 — генерал-майор Стриженко Николай Михайлович.



Командир дивизии с 15.08.1942 — генерал-майор Филатов Михаил Алексеевич.



Командир дивизии с 13.11.1943 по 9.05.1945 — генерал-майор Корнеев Тарас Федотович.

- 182 горнострелковый полк
- 230 горнострелковый полк
- 313 горнострелковый полк
- 480 горнострелковый полк
- 139 артиллерийский полк
- 556 горноартиллерийский полк
- 139 отдельный пушечный артиллерийский дивизион
- 506 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 110 отдельная батарея
- 98 отдельный саперный батальон
- 57 отдельный кавалерийский эскадрон
- 60 отдельный медико-санитарный батальон

**83 горнострелковая дивизия:**

Находилась в Иране до ноября 1942 года.



Командир дивизии с 12.07.1941 по 4.03.1943 — полковник Лучинский Александр Александрович.

- 45 горнострелковый полк
- 100 горнострелковый полк
- 150 горнострелковый полк
- 428 горнострелковый полк
- 67 артиллерийский полк
- 568 горноартиллерийский полк
- 503 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 86 отдельная батарея
- 139 отдельный саперный батальон

- 42 отдельный кавалерийский эскадрон
- 137 отдельный батальон связи
- 40 отдельный медико-санитарный батальон

**39 горнострелковая дивизия:**

Командир дивизии — полковник Крутовских Павел Михайлович

- 165 горнострелковый полк
- 167 горнострелковый полк
- 169 горнострелковый полк

**Отдельные части:**

- 2 отдельный батальон связи
- 38 отдельный батальон связи
- 315 отдельный саперный батальон
- 58 конно-артиллерийский эскадрон

**4 кавалерийский корпус:**



Командир корпуса — генерал-лейтенант Шапкин Тимофей Тимофеевич.

**18 горнокавалерийская дивизия:**

В Иране с 27.08.1941 по 11.1941. С 11.1941 на Калининском фронте. Расформирована 7.08.1942. Командир дивизии с 14.03.1941 по 22.07.1942 — генерал-майор Иванов Петр Самсонович.

- 46 горнокавалерийский полк
- 97 горнокавалерийский полк
- 135 горнокавалерийский полк
- 53 горный конно-артиллерийский дивизион
- 33 отдельный бронетанковый дивизион
- 9 отдельный эскадрон связи
- 23 отдельный саперный эскадрон

**44 горнокавалерийская дивизия:**

В Иране с 27.08.1941 по 11.1941 на Западном фронте. Расформирована 7.08.1942.



Командир дивизии — полковник Куклин Павел Филиппович.

- 45 горнокавалерийский полк
- 51 горнокавалерийский полк
- 54 горнокавалерийский полк
- 35 горный конно-артиллерийский дивизион
- 35 отдельный бронетанковый дивизион
- 29 отдельный эскадрон связи
- 30 отдельный саперный эскадрон

**Отдельные части:**

- 211 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 506 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
- 167 истребительный авиационный полк
- 459 бомбардировочный авиационный полк

#### 402 стрелковая дивизия

В Иране с октября 1941 по апрель 1942 г.



Командир дивизии — полковник Волкович Тимофей Иванович.

Командир 833 СП — майор Горбацевич Александр Яковлевич.  
Командир 839 СП — капитан Скоров Николай Александрович.  
Командир 840 СП — на 1.11.1941 — капитан Казаков Спиридон Степанович.

Командир 960 АП — капитан Матушевский Евгений Николаевич.  
Командир 848 ОБС — капитан Демченко Павел Данилович.  
Командир 459 ОРР — лейтенант Хохлов Александр Алексеевич.  
Командир 475 РХЗ — лейтенант Зеньков Александр Петрович.  
Командир 512 ОАТР — младший воентехник Бердюгин Сергей Иванович.

Командир 678 ОСБ — капитан Бондаренко Авксентий Гавриилович.

Командир 684 ОЗАД — старший лейтенант Губарев Александр Тимофеевич.

Командир 511 ОЗАД — капитан Горбач Андрей Терентьевич.

482 ОМСБ

ДВЛ

247 ПАХ

Гурт скота

727 Полевая касса Госбанка

Стрелковый взвод НКВД

Военная прокуратура — военюрист Шаповалов Евгений Александрович

Военный трибунал

ППС.

Присутствие союзных войск в Иране, установление контроля над основными коммуникациями существенно изменили военно-политическую обстановку на южных границах СССР. Была снята угроза важнейшему нефтяному району — Баку, обеспечивавшему добычу около трех четвертей всей нефти в стране. Кроме того, военное присутствие союзников оказывало сдерживающее влияние на Турцию. Советское командование получило возможность снять часть сил с южных рубежей и использовать их на советско-германском фронте (когда осенью 1941 г. возникла опасность прорыва войск противника на Кавказ через Ростов и Керченский пролив, туда были выдвинуты части и соединения 44-й и 47-й армий). Из состава 53-й Отдельной Среднеазиатской армии на советско-германский фронт убыли 18, 44 и 20-я кавалерийские дивизии, а затем 83-я горнострелковая Туркестанская дивизия и 4-й кавалерийский корпус.

Взамен в январе 1942 года сформирован 15 кавалерийский корпус, а в январе 1944 года — 4 армия Закавказского фронта.

### ★ 15 КАВАЛЕРИЙСКИЙ КОРПУС

Сформирован 1 января 1942 года в составе Закавказского фронта. Дислоцировался в Иране до вывода войск, где выполнял задачу по прикрытию коммуникаций в Иране и юго-западных границ СССР со стороны Турции.



Командир корпуса с 1.01.1942 — полковник Селиванов Алексей Гордеевич.

Командир корпуса с 19.03.1942 — генерал-майор Мельник Кондрат Семёнович.

Командир корпуса с 16.10.1942 — полковник Дамберг Вольдемар Францевич.

Командир корпуса с 12.01.1943 — генерал-майор Гайдуков Вениамин Андреевич.

ВРИО командира корпуса с 26.01.1944 — полковник Поляков Алексей Михайлович.

Командир корпуса с 2.02.1944 по 9.05.1945 — генерал-лейтенант Глинский Михаил Иосифович.

Боевой состав корпуса:

1-я кавалерийская дивизия

23-я кавалерийская дивизия

39-я горно-кавалерийская дивизия

68-я горно-стрелковая дивизия

149-я танковая бригада

В сентябре 1942 г. дислокация частей 15 кавалерийского корпуса:

1 КД: Казвин, Ардебиль, Зенджан, Мианедж.

23 КД: Резайе, Шахпур и по заставам на иранско-турецкой границе.

75 СД: Тебриз, Хой, Маку.

Корпусные части — Тебриз.

Дислокация на 5.02.1943 г.:

Тебриз: Управление, комендантский взвод, военная прокуратура, военный трибунал, ОО НКВД, отдельный кавалерийский взвод ОО НКВД, 94 ППС, 332 полевое отделение Госбанка, 727 полевая касса Госбанка, 166 минометный полк, 26 отдельный конно-артиллерийский дивизион, 15 ОИПТД, 479 ОБС, 178 отдельный автосанитарный взвод, 243 полевой прачечный отряд, взвод полевого водоснабжения, рота подвоза, редакция газеты «Красный кавалерист», ДКА гарнизона Тебриз, ДКА корпуса.

Ардебиль: отдельный учебный артиллерийский дивизион.

Хой: 185 хирургический ППГ.

### ★ 1 КАВАЛЕРИЙСКАЯ ДИВИЗИЯ

Командир дивизии с 20.08.1942 — полковник Алексеев А. Д.



Командир дивизии с 28.08.1942 по 02.1946 — полковник (с 13.09.1944 генерал-майор) Инаури Алексей Николаевич.

Военный комиссар дивизии старший батальонный комиссар Осадчук.

Начальник штаба дивизии — майор Денисевич Евгений Юлианович.

Командир 6 КП — майор Сереженко Игнатий Елисеевич.

Командир 9 КП — майор Альтимиров Али Юсупович.

Командир 12 КП — майор Рамоненко Дмитрий Ефимович.

Дислокация на 5.02.1943 г.:

Тебриз: Управление, военная прокуратура, ОО НКВД, взвод ОО НКВД, 1480 ППС, 923 полевая касса Госбанка, 5 отд. полуэскадрон связи, 1 отдельный эскадрон химзащиты, 56 отдельный медико-санитарный эскадрон, 17 ветлазарет, 10 прод-транспорт, 34 отдельный конно-артиллерийский дивизион, 513 отдельная зенитная батарея, 34 отдельный артиллерийский парк, 1 отдельный разведдивизион, 6 КП, 9 КП.  
Джульфа Советская: — 12 КП (без 1-го эскадрона).  
Джульфа Иранская: 1-й эскадрон 12 КП.  
Шахтахты: взвод 2-го эскадрона 12 КП.

### ★ 23 КАВАЛЕРИЙСКАЯ ДИВИЗИЯ

Командир дивизии с 8.08.1941 — полковник Селиванов Алексей Гордеевич.

Командир дивизии с 31.12.1941 — полковник Ишмуратов Шариф Закирович.

Командир дивизии с 7.08.1942 —

полковник Дубов Всеволод Борисович.

Командир дивизии с 19.05.1943 —

полковник Калужный Иван Прокофьевич.

Командир дивизии с 21.09.1943 по 9.05.1945 —

полковник (с 14.09.1944 генерал-майор)

Смирнов Иван Иванович.

Военный комиссар дивизии —

полковой комиссар Гоголев Сергей Матвеевич.



Начальник штаба дивизии — майор Мустафа Курт Саидович.  
Командир 14 КП — майор Кусимов Багир Таипович.  
Командир 21 КП — полковник Ишмуратов Шариф Закирович.  
Командир 118 КП — майор Кочетков Константин Иванович.

Дислокация на 5.02.1943 г.:  
Шахпур: Управление, военная прокуратура, ОО НКВД, взвод ОО НКВД, 1481 ППС, 934 полевая касса Госбанка, 14 отдельный полуэскадрон связи, 23 отдельный эскадрон химзащиты, 42 отдельный медико-санитарный эскадрон, 36 ветлазарет, 23 отдельный разведдивизион, 21 КП, 14 КП, ПРП 2 отдела РО штаба ЗКФ.  
Хой: 118 КП, 521 отдельная зенитная батарея.  
Шараф-Хана: 9 продтранспорт.  
Муганджык: 41 отдельный артиллерийский парк, 41 отдельный конно-артиллерийский дивизион.

#### ★ 75 СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ (2 ФОРМИРОВАНИЯ):

В Иране с апреля 1942 по февраль 1946 г.



Командир дивизии с 8.01.1942 — полковник Абрамов Василий Леонтьевич.

Командир дивизии с 19.08.1942 — полковник Волкович Тимофей Иванович.  
Командир дивизии с 19.05.1943 — полковник Рыжов Николай Денисович.  
Командир дивизии с 18.10.1943 — полковник Сторожилов Семен Павлович.  
Командир дивизии с 2.11.1943 по 9.05.1945 — полковник Рыжов Николай Денисович.

Дислокация на 5.02.1943 г.:  
Хой: Управление, военная прокуратура, ОО НКВД, 1661 ППС, 1107 полевая касса Госбанка, штабная батарея НАД, 54 отдельная мотострелковая разведрота, 31 ОРХЗ, 75 ОБС, 97 ОСБ, 169 отдельная зенитная батарея, 930 ветлазарет, 69 авторота под-

воза, 465 ПАХ, 51 ПОРАМ, ПОРЕМ, 34 СП (без двух батальонов).  
Шорик: 4-я рота и рота ПТР 2-го батальона 34 СП.  
Шир-Бек (25 км восточнее Котур): 3-й батальон 34 СП без 1-й роты.  
Каравансарай (20 км восточнее Котур): 8-я стрелковая рота 3-го батальона 34 СП.  
Маку: 28 СП, 68 АП (без 1-го дивизиона), 82 ОИПТД, 110 МСБ, ПРП 2 отдела РО штаба ЗКФ.  
Резайе: 115 СП (без двух батальонов), учебный батальон, 2-й дивизион 68 АП, ПРП 2 отдела РО штаба ЗКФ.  
Тазакенд, Канисли (северо-западнее Резайе 27 км): 2-й батальон 115 СП.  
Кехнешехр (западнее Шахпура 8 км): 3-й батальон 115 СП.

#### ★ ЧАСТИ ПРИДАННЫЕ 15 КАВАЛЕРИЙСКОМУ КОРПУСУ:

Дислокация на 5.02.1943 г.:  
Казвин: 3-й батальон и остальные подразделения 869 СП 271 СД, взвод 288 отд. автороты подвоза, ПРП 2 отдела РО штаба ЗКФ.  
Зенджан: 1-й батальон 869 СП 271 СД, взвод 288 отд. автороты подвоза.  
Мианедж: стрелковая рота 1-го батальона 869 СП, взвод 288 отд. автороты подвоза.  
Ардебиль: 2-й батальон 869 СП.  
Хиов: 1-я отдельная стрелковая рота (без 1-го взвода).  
Агарь: стрелковый взвод 1-й отдельной стрелковой роты.  
Марага: 2-я отдельная стрелковая рота.  
Решт: штаб и 8-я стрелковая рота 3-го батальона 626 СП 151 СД, 748 терапевтический ППГ,  
Пехлеви: 7-я стрелковая рота 3-го батальона 626 СП 151 СД, отдельная радиорота, 1-я и 2-я роты 477 БС, 520 ОАТБ, отдельный взвод 20 роты ВНОС.  
Ноушехр: 9-я стрелковая рота 3-го батальона 626 СП 151 СД.  
Тебриз: 37 отдельное авиазвено связи, метеогруппа, 768 хирургический ППГ, 2283 ЭГ, 2282 инфекционный госпиталь, 2598 полевой санитарный склад, отделение 52 ПАХ, 108 гурт скота, отделение топливного склада, отделение склада АБТВ № 1737, ВЭО-17, телефонно-строительная группа, склад ГСМ № 2354, 280 артмастерские, 2 отдел разведотдела Штаба Закавказского фронта.  
Софиан: 5-я рота 64 полка войск НКВД.  
Маранд: 798 отдельная кабельно-шестовая рота.  
Кередж: 6 ОАТП.

#### ★ ОТДЕЛЬНЫЕ ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Командир 578 ОАТБ капитан Бекмуратов Рагим Елдашевич.  
Командир 521 ОАТБ майор Погребников Михаил Павлович.  
Командир 588 ОАТБ капитан Гоев Василий Макарович.  
Командир 287 ОАТБ майор Коноплев Константин Васильевич.  
Командир 582 ОАТБ капитан Микиртишвили Керо Микиртичевич.  
Командир 18 ДЭП капитан Шутов Алексей Леонович.  
Командир 586 ОАТБ капитан Мкртчян Семен Аветисович.  
Командир 54 мотопонтонного батальона капитан Демьяненко Николай Николаевич.  
Командир 54 МСБ майор Асеев Иван Николаевич.  
Командир 39 ОДСБ капитан Климов Александр Алексеевич.  
Командир 57 отдельной гидротехнической роты лейтенант Колобов Георгий Иванович.  
Командир 353 ОАРВБ капитан Нагорный Василий Романович.  
Начальник военного госпиталя № 748 военврач 3 ранга Гончаров Яков Павлович.

Начальник Головного продсклада № 1355 воентехник 1 ранга Шаповалов Захар Иванович.  
Начальник полевой хлебопекарни № 52 техник-интендант 2 ранга Пименов Иван Алексеевич.  
Командир 798 отдельной кабельно-шестовой роты старший лейтенант Вахрушев Мстислав Дмитриевич.  
Начальник Управления военного коменданта станции снабжения № 17 (ЗКС-17) капитан Чекалов Олег Петрович.  
Начальник Управления военного коменданта станции снабжения № 60 (ЗКС-60) воентехник 1 ранга Габриэлян Агаси Татевосович.

С ноября 1943 года в Иране находится Краснодарская АБТМ (автобронетанковая мастерская). Начальник мастерской — инженер-капитан Старченко. В ноябре 1943 года прибыли 42 человека вольнонаемных — слесари, токари и т. д.

#### ★ 4 АРМИЯ ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА

Сформирована 10 января 1944 года для объединения советских войск в Иране. В состав 4 армии вошли войска, дислоцирующиеся в Иране и ранее подчинявшиеся Закавказскому фронту и Среднеазиатскому военному округу. С 1946 года дислоцировалась на территории Азербайджанской ССР. Командующий войсками армии с 10.01.1944 — генерал-лейтенант Советников Иван Герасимович.

Член Военного совета армии с 10.01.1944 — генерал-майор Руссов Александр Георгиевич.  
Начальник штаба армии с 10.01.1944 — генерал-лейтенант Ярмошкевич Павел Сергеевич.  
Начальник штаба армии с 8.02.1945 — полковник Чернышёв Сергей Васильевич.

Боевой состав на 1.02.1945 г.:

##### 58 стрелковый корпус:

- 68 горнострелковая дивизия
- 75 стрелковая дивизия
- 89 стрелковая бригада
- 90 стрелковая бригада

##### 15 кавалерийский корпус:

- 1 кавалерийская дивизия
- 23 кавалерийская дивизия
- 39 кавалерийская дивизия

##### Отдельные части:

- 1595 истребительно-противотанковый артиллерийский полк
- 15 отдельный истребительно-противотанковый дивизион
- 17 минометный дивизион
- 28 зенитная батарея
- 492 штурмовой авиационный полк
- 167 истребительный авиационный полк

#### ★ КАСПИЙСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Командующий флотилией с 06.1941 по 09.1944 г. — контр-адмирал Седельников Федор Семенович.  
Седельников Федор Семенович (1902–1952) — командующий Каспийской военной флотилией, контр-адмирал (с июня 1941 г.), впоследствии командовал Амурской военной флотилией, вице-адмирал (1944 г.).





## СОВЕТСКИЙ АЗЕРБАЙДЖАН

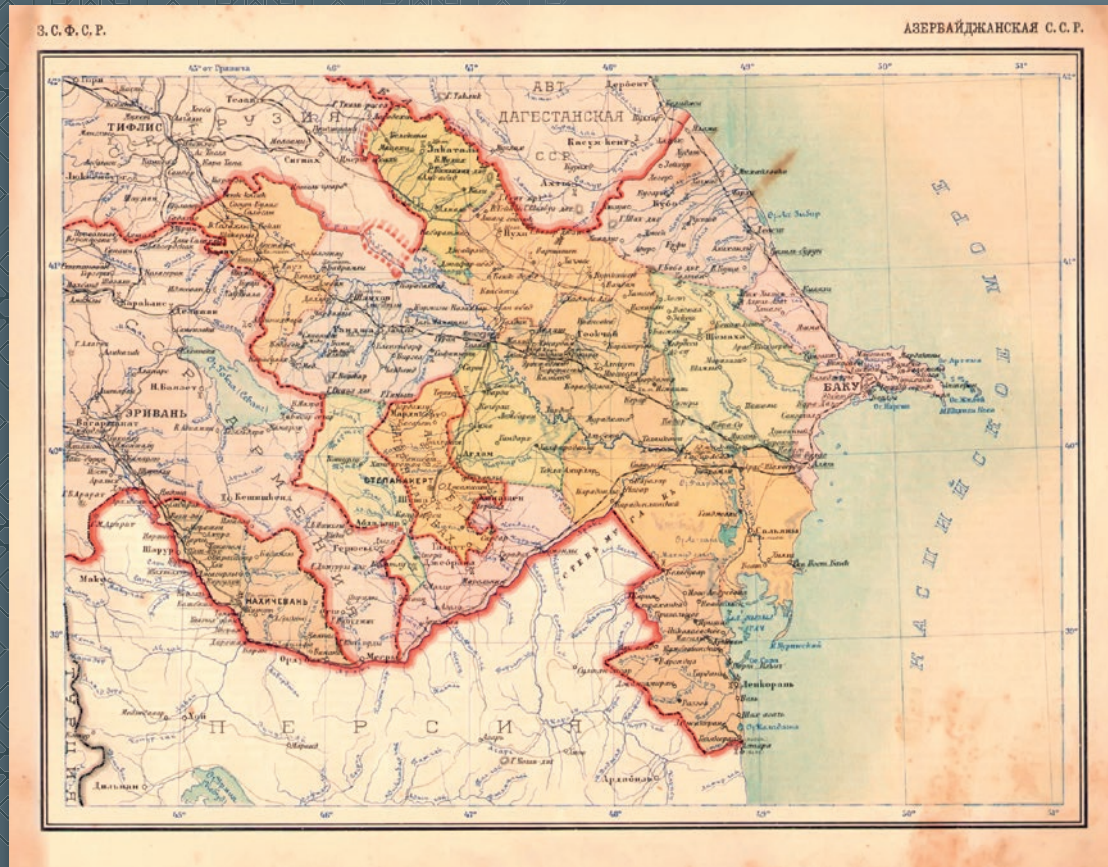
Азербайджанская ССР была образована 28 апреля 1920 года. С 12 марта 1922 г. по 5 декабря 1936 г. была частью Закавказской Советской Федеративной Социалистической Республики (ЗСФСР), а с 5 декабря 1936 г. вошла непосредственно в СССР на правах Союзной республики. Границы Азербайджанской ССР: на севере — с РСФСР (Дагестанская АССР), на северо-западе — с Грузинской ССР, на юго-западе — с Армянской ССР и Турцией, на юге — с Ираном.

Азербайджанская Советская Социалистическая Республика вступила в Великую Отечественную войну вместе со всем Советским Союзом 22 июня 1941 года. Германское командование уделяло особое внимание нефтяным залежам Баку и в ходе битвы за Кавказ ставило задачей взять контроль над Баку и Бакинским нефтегазоносным районом.

Согласно энциклопедическому справочнику «Тюркские народы», из Азербайджана на фронт было мобилизовано 640 тысяч человек, из которых более 350 тысяч не вернулись. В республике были сформированы **77-я, 223-я, 271-я, 402-я и 416-я национальные азербайджанские дивизии** и много других воинских частей и подразделений. 128 уроженцев Азербайджана стали Героями Советского Союза, сотни тысяч награждены орденами и медалями. Гвардии генерал-майор Ази Асланов получил это высокое звание дважды.

Патриотизм азербайджанского народа в дни войны проявлялся не только в боевых подвигах его воинов, но и в героическом труде рабочих, колхозного крестьянства и интеллигенции республики, которые самоотверженно работали в тылу во имя победы над врагом.

Промышленность Азербайджана в дни Великой Отечественной войны была составной частью всего слаженного военного хозяйства СССР, одним из цехов гигантского арсенала, являющегося основой материального обеспечения Советских Вооруженных Сил. Рабочий класс Азербайджана внес свою долю труда в общее дело экономической победы, одержанной трудящимися Советского Союза в тылу и сделавшей возможной нашу военную победу на фронтах Великой Отечественной войны.



В годы войны Азербайджан был главным поставщиком на фронт нефти и нефтепродуктов. Азербайджанские нефтяники производили до 80% топлива всей страны. В первый год войны отправили 23 500 000 тонн нефти. Всего же 75 000 000 тонн нефти было отправлено на военные нужды в период Великой Отечественной войны.

До начала Великой Отечественной войны первое место по грузообороту занимал Каспийский флот. По Каспийскому морю перевозилась примерно одна треть грузов, транспортируемых по всем морям СССР. Основными грузами являлись нефть и нефтепродукты, которые в основном шли из Баку в Астрахань для дальнейшего следования вверх по Волге в различные районы СССР. Бакинский порт отличался высокой интенсивностью переработки грузов и большой пропускной способностью. Азербайджанский участок, особенно Баку—Балладжарский узел, находящийся на стыке железнодорожных и водных путей, являлся важнейшим звеном на Закавказской железной дороге. По этой железнодорожной магистрали бакинская нефть отправлялась во все концы Советского Союза. Кроме того, по ней осуществлялось снабжение народного хозяйства Азербайджанской ССР из центральных районов СССР.

В годы войны в Баку производилось более 130 видов вооружения и боеприпасов.



Бакинские предприятия участвовали в восстановлении ДнепроГЭСа и порта Азов, других важных объектов.

В годы войны республика была покрыта сетью эвакуационных госпиталей, через которые прошло более 440 000 раненых.

Велика роль Азербайджана в организации и обеспечении доставки на фронт грузов, поступавших в СССР из США и Великобритании в рамках программы ленд-лиза по Трансиранскому маршруту. Все ресурсы транспорта республики были привлечены для решения этой важнейшей задачи Народного комиссариата обороны. Доставка грузов по Каспийскому морю осуществлялась судами Каспийского флота. Автомобили с гру-

зами через пограничные пункты Астара и Джульфа шли дальше через территорию Азербайджана на фронт и в другие республики Советского Союза. Железнодорожники Азербайджана работали на территории Ирана на северном участке Трансиранской железной дороги.

Важнейшее значение для обеспечения Военно-Воздушных Сил Красной Армии новой авиационной техникой имел Кировобадский аэродромный узел — место базирования перегоночных и учебных авиационных частей и подразделений, через которое было доставлено на фронт более 6000 боевых самолетов.

Победа над фашизмом — наша общая победа.



Асланов Ази Агадович

Родился 22 января 1910 года в г. Ленкорань Бакинской губернии. Окончил кавалерийскую школу, курсы при Военной академии бронетанковых войск. Участник Польского похода и Финской войны в 1939–1940 гг. В 1941 — командир батальона 10 танковой дивизии. С 1942 — командир 55 отдельного танкового полка на Сталинградском фронте. С января 1943 — командир 35 гвардейской танковой бригады.

Гвардии генерал-майор танковых войск. Дважды Герой Советского Союза (22.12.1942, 21.06.1991 (посмертно)). Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2 степени, Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями. Умер от ран 24 января 1945 года. Похоронен в г. Баку.



## ЮЖНЫЙ МАРШРУТ ЛЕНД-ЛИЗА ИРАН—АЗЕРБАЙДЖАН

Южный маршрут ленд-лиза через Иран стал возможным только после ввода советских и английских войск в Иран 25 августа 1941 года. Причем, чтобы увеличить объёмы поставок, требовалось провести масштабную модернизацию транспортной системы Ирана, в частности, портов в Персидском заливе и Трансиранской железной дороги. Первые поставки в СССР по Трансиранскому маршруту начались в ноябре 1941 года, когда было отправлено 2972 тонны грузов.

С мая 1942 года поставки составляли в среднем 80-90 тысяч тонн в месяц, а во второй половине 1943 года — до 200 тысяч тонн в месяц. От иранских портов Каспийского моря до советских портов доставка грузов осуществлялась судами Каспийского морского пароходства. В перевозках участвовали суда Касптанкера и Рейдтанкера и технического флота. До конца 1942 года переход судов по Каспийскому морю не был безопасным — оно находилось в радиусе действий немецкой авиации, которая пыталась помешать транспортировкам. Маршрут стал полностью безопасным только после завершения Сталинградской битвы.

Южный маршрут ленд-лиза хотя и был длинен (морская часть пути от восточного побережья США до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимала около 75 дней), но проходил вне основной зоны действий немецкого флота (хотя на пути следования конвоев немецкие рейдеры все-таки появлялись). Транзит через страны Ближнего Востока в советское Закавказье все же был предпочтительнее северных конвоев. Важным было то, что южным путем можно было вести доставку всех видов грузов, от продовольствия до боевой техники, путь которой до фронта в этом случае все-таки был короче, чем с Дальнего Востока. Самолеты и автомобили могли после сборки перегоняться через сухопутную часть маршрута своим ходом.

Что касается перегонки своим ходом самолетов, Государственный Комитет Обороны постановлением № 793с от 9 октября 1941 г. поручил Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота создание воздушной трассы для перегона импортных самолетов своим ходом через мирную территорию СССР от Фербенкса на Аляске (США) до сибирского города Красноярск. Но эту трассу еще надо было построить и оборудовать для перелетов, что было непросто, так как маршрут предполагаемой воздушной трассы протяженностью около

6500 км пролегал через Чукотку, Колыму, Якутию до Красноярск большей частью по малонаселенной территории со сложным рельефом.

Поэтому основным маршрутом поставки импортной боевой техники в СССР в конце 1941 — начале 1942 года стал Южный маршрут, в немногочисленных статьях историков и исследователей называемый еще Трансиранским маршрутом или Персидским коридором.

Этот маршрут интересен тем, что в его организации и работе по доставке импортных военных грузов воюющему Советскому Союзу участвовали несколько стран — Великобритания, США, Канада, Иран, Ирак и даже Индия. Через территорию Ирана и Каспийское море грузы и техника поступали в Советский Азербайджан. А оттуда — на фронт.

Азербайджанские города — Кировабад и Аджикабул в годы Великой Отечественной войны стали важнейшими авиационными транспортными узлами, через которые из Великобритании и США на советско-германский фронт шла поступающая по программе ленд-лиза авиационная техника английского и американского производства — боевые, транспортные и учебные самолеты, так необходимые в этот период советским ВВС. В этих городах учебные авиаполки переучивали на новую технику летный и технический состав, комплектовали маршевые полки и отправляли на фронт. Конвейер был непрерывным. Все для фронта, все — для Победы!

Как все это было? Как был организован транзит грузов? Что этому предшествовало?

А было так...

Западные союзники проделали огромную работу по улучшению инфраструктуры Ирана. Во главе стоял руководитель Британского Транспортного директората генерал Родс. Контролем движения ведал майор Дональдсон.

Английская администрация осуществила работы по подготовке Трансиранской железной дороги в южной части Ирана к перевозкам грузов для СССР. Английские военные занялись развитием транспортной сети: расширили и дооборудовали порты, построили шоссе, реконструировали железную дорогу и аэродромную сеть. Англичане и американцы доставляли грузы морем в Персидский залив и далее перевозили их по железной дороге и автодорогам по иранской территории до границ советской зоны. Силами подразделений, подчиненных Советскому транспортному управлению в Иране, грузы после принятия их от союзников перевозились по территории северного Ирана до границы с СССР и далее автомобильным и железнодорожным транспортом вглубь советской территории, и судами Каспийского флота — в порты Баку, Красноводск и Астрахань.

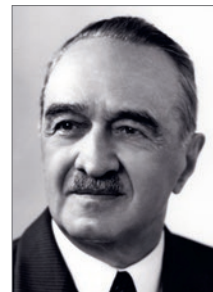
10 марта 1942 года США официально распространили действие закона о ленд-лизе на Иран. К концу 1942 года союзники построили около 4000 миль дорог, ввели в эксплуатацию 29 новых аэродромов и посадочных полос. В декабре 1942 года в Иран был введен 30-тысячный корпус армии США во главе с генералом Д. Коннолли, и англичане передали под контроль американцам транспортные коммуникации к юго-западу от Тегерана. По приглашению правительства Ирана прибыли американские военные и экономические советники: полковник Л. Тиммерман стал работать в иранской полиции, полковник Н. Шварцкопф — в жандармерии, А. Мильспо — в министерстве финансов. Военной миссией руководил генерал К. Ридли. На тот момент на территории Ирана дислоцировались выведенные из СССР части польской армии под командованием генерала Владислава Андерса численностью около 30000 человек, которых планировалось использовать в боевых действиях в Африке и Италии.

К концу 1943 года в армии США в Иране имелось свыше 41000 гражданских служащих, в том числе 40682 человека из местных жителей и 380 поляков. Из них 944 работало на сборке самолетов, 5448 на сборке автомобилей, 1771 на строительстве шоссе, 8039 на других строительных объектах, 3309 обслуживали склады, 1293 осуществляли артиллерийское снабжение, 8722 были заняты в автомобильной службе, 6463 — рабочие портов, 549 — рабочие на железной дороге, 419 — в госпиталях, 4092 — на обеспечении снабжения.

В довоенное время в Иране функционировал ряд советских организаций, в частности, Торговое представительство СССР в Иране (торгпред В. П. Мигунов), а также транспортная организация «Ирансовтранс», которую возглавлял Л. Е. Краснов. «Ирансовтранс» нанимал транспорт у иранских организаций и частных лиц. Задача Торгового представительства и «Ирансовтранса» — организация и обеспечение экспортно-импортных операций между нашими странами.

После согласования основных принципов военных поставок по ленд-лизу в СССР через Персидский залив по распоряжению наркома внешней торговли А. И. Микояна была создана специальная организация для приема и транспортировки этих грузов — Аппарат уполномоченного Народного комиссариата внешней торговли СССР по транзиту боевой техники и материалов для фронта через Иран. Возглавил ее военинженер 1 ранга И. С. Кормилицын, а его заместителем был назначен военинженер 3 ранга Л. И. Зорин (в марте 1943 года Л. И. Зорин был назначен начальником «Ирансовтранса»).

Аппарат уполномоченного Наркомвнешторга по транзиту боевой техники и материалов состоял из офицеров Красной Армии: военинженера 3 ранга М. А. Сергеевича, военинженера 2 ранга Н. С. Карлашева, воентехников 1 ранга В. И. Руденко, В. Е. Шейнгауза, И. Т. Ростовцева, воентехников 2 ранга В. И. Тихонюка, В. И. Самсонова, а также служащих: переводчиков Е. Н. Кузнецовой, О. В. Зильберберг, И. С. Королевой, В. М. Глускина, связистов, машинисток и секретарей. По согласованию с Москвой группа разделилась на две части. Первая во главе с И. С. Кормилицыным отбывала в Багдад на конференцию, а затем в Басру. В ее состав были включены авиационные специалисты, в задачу которых входила организация сборки и переброски самолетов; Л. И. Зорину предстояло вместе с представителями «Ирансовтранса» в Тегеране И. П. Кононовым и И. П. Шаповым выехать в порт Бушир и наладить там работу по сборке, приемке, загрузке военными материалами и отправ-



Микоян Анастас Иванович  
Народный комиссар  
внешней торговли СССР



Кормилицын Иван Семенович  
Родился в 1906 году в д. Полугрищенки Лопас-  
ненского района Московской области.  
Окончил МАИ в 1932, аспирантуру в МАИ в  
1937. Кандидат технических наук.  
Уполномоченный НКВТ в Иране.  
Военинженер 2 ранга (1939),  
военинженер 1 ранга.  
Погиб в катастрофе при выполнении прави-  
тельственного задания в Иране 28.02.1942 г.



ке военных грузовиков к советской границе через Тегеран. Так началась нелегкая работа офицеров аппарата уполномоченного Наркомвнешторга за рубежом. Поскольку Народный комиссариат внешней торговли (НКВТ СССР, нарком А. И. Микоян) располагал аппаратом военных специалистов, уже имевших некоторый опыт такой работы с зарубежными государствами, на него и была возложена основная задача по приему и доставке военных грузов: боевой техники, предметов вооружения и снабжения, а также материалов для оборонной промышленности. С ноября 1941 года началась подготовка к приему военных поставок из США и Великобритании через южные порты Ирана и Ирака и транспортировке их через эти страны к южным границам Советского Союза. Этот маршрут впоследствии стал известен под именем «Персидский коридор».

Первый корабль из США в Персидский залив с грузом для СССР отплыл в ноябре 1941 года. СССР после оккупации Ирана в августе 1941 года приступил к организации доставки военных грузов на северном участке. Для этого можно было использовать железную дорогу, построенную в 1938 году при шахе Реза Пехлеви, и шоссе, ведущие к портам Каспийского моря или к южной ветке Кавказской железной дороги.

*Приказ № 1 по управлению уполномоченного НКВТ СССР в Иране по транзиту грузов в СССР от 1.11.1942.*

1. Приказом НКВТ СССР т. Микояна от 15.10.1942 № 201-а в Иране создано управление уполномоченного НКВТ СССР по транзиту, в функции которого входит руководство транзитом вооружения, приемкой и перегонкой автомашин, транзитом всех остальных грузов, предназначенных для СССР, в том числе и идущих из США воздушным путем. Отдел военной приемки АТУ КА с 1.11.1942 непосредственно подчинить уполномоченному НКВТ в Иране по транзиту. С 1.11.1942 6 ОАП в оперативном отношении подчинен начальнику отдела военной приемки АТУ КА. Аппарат В\О «Ирансовтранс» в Иране с 1.11.1942 подчинен в оперативном отношении уполномоченному НКВТ.
2. Всех находящихся в портах советских представителей независимо от каких организаций они представлены включить в единый аппарат Уполномоченного НКВТ. Подчинить уполномоченному НКВТ в портах всех упомянутых выше представителей советских организаций.  
Уполномоченный НКВТ инженер-полковник Зорин.

#### Аппарат Уполномоченного НКВТ в Иране по транзиту на 30.09.1943 г. составлял

32 человека, находящихся в Иране с 16.10.1942 г.: инженер-полковник Зорин Леонид Иванович инженер-майор Сергейчик Михаил Алексеевич майор Волков Дмитрий Васильевич капитан и/с Родионов Георгий Никитович капитан Фимин Илья Михайлович капитан Величко Дмитрий Антонович старший лейтенант Савин Дмитрий Дементьевич старший лейтенант Романенко Василий Васильевич старший лейтенант Васильев Гурий Васильевич старший техник-лейтенант Резаев Реза Касанович старший техник-лейтенант Гримм Зиновий Аркадьевич старший техник-лейтенант Князев Андрей Иванович старший техник-лейтенант Бегляров Григорий Саркисович старший техник-лейтенант Васильев Николай Андреевич старший техник-лейтенант Колбасов Матвей Николаевич старший техник-лейтенант Огадзе Захар Давидович старший лейтенант Ковтунов Семен Петрович техник-лейтенант Никитин Павел Савельевич техник-лейтенант Кузмичев Борис Пантелеймонович техник-лейтенант Озерной Петр Кузьмич техник-лейтенант Юмашев Виктор Михайлович техник-лейтенант Капустян Иван Антонович техник-лейтенант Москалев Павел Демьянович техник-лейтенант Горковенко Яков Силантьевич техник-лейтенант Паншин Георгий Иванович техник-лейтенант Дряничев Дмитрий Семенович воентехник 2 ранга Хрушков Борис Павлович воентехник 2 ранга Самсонов Валентин Иванович воентехник 2 ранга Мячков Николай Николаевич техник-интендант 1 ранга Попов Анатолий Семенович техник-интендант 2 ранга Королева Ирина Сергеевна техник-интендант 2 ранга Кузнецова Евдокия Николаевна

Сил и средств у «Ирансовтранса» в то время было не так уж много, поэтому в дальнейшем для более оперативного выполнения перевозок как на собранных в южной зоне Ирана и Ирака армейских грузовиках, так и по Трансиранской железной дороге, к этой операции дополнительно было привлечено учреждение Наркомата обороны — Советское транспортное управление (СТУ) в Иране, подчиненное начальнику тыла Советской Армии.



### ЗОРИН ЛЕОНИД ИВАНОВИЧ

Родился 1 июня 1906 года в г. Харьков. Окончил Харьковское приходское училище в 1916 г., торгово-промышленное училище в 1918 г., военный рабфак при Харьковском авиационном институте в 1932 г., Военную академию механизации и моторизации РККА в 1939 г. Свободно говорит на немецком и английском языках. В РККА с 3.10.1928 г.

С 3.10.1928 г. в погранвойсках ЛГПУ в Ашхабаде — красноармеец, командир отделения, помкомвзвода, старшина кавэскадрона, комсорт погранотряда, инспектор политотдела управления погранвойск ОГПУ в Ташкенте.

С 08.1931 — ответсекретарь ВЛКСМ, инструктор политотдела 2 Харьковской пограничной школы ОГПУ.

С 11.1934 — слушатель ВА механизации и моторизации РККА.

С 29.06.1939 — в распоряжении ГРУ ГШ КА.

С 14.08.1941 — ИД заместитель начальника разведотдела штаба Центрального фронта.

С 14.11.1941 — заместитель начальника разведотдела штаба Калининского фронта по агентурной разведке.

С 24.11.1941 — в распоряжении ГРУ ГШ КА.

С 7.01.1942 — начальник 3 отделения 3 отдела ГРУ ГШ КА.

С 27.01.1942 — в распоряжении ГРУ ГШ КА.

С 1941 — заместитель уполномоченного НКВТ по транзиту военных грузов из Ирака и Ирана. С 11.02.1942 в Бушире организовал работу по сборке, приемке и отправке грузовых автомашин через Тегеран в СССР.

С 03.1942 — уполномоченный НКВТ по транзиту военных грузов из Ирака и Ирана.

С 8.05.1946 — начальник управления репарационных поставок из Германии СВА в Германии.

С 16.05.1950 — заместитель министра внешней торговли СССР.

С 19.03.1953 по 1.08.1956 — начальник 1 импортного управления Министерства внешней торговли СССР.

Политрук (13.01.1936), старший политрук (12.02.1938), инженер-капитан (28.03.1939), инженер-майор (8.10.1940), инженер-полковник (18.10.1942), генерал-майор ИТС (2.11.1944).

Награжден тремя орденами Ленина (02.1944, 1948, 1954), двумя орденами Красного Знамени (02.1945, 1950), орденом Красной Звезды (05.1944), медалями «За оборону Москвы», «За оборону Кавказа», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».





# ГЛАВА 2. ★ СОВЕТСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ИРАНЕ 1942—1945 ГГ.

## СТРУКТУРА СОВЕТСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ИРАНЕ

Советское транспортное управление в Иране было организовано в конце мая 1942 года. Возглавлял его сначала генерал-майор технических войск Анатолий Николаевич Королев, а с 16 сентября 1943 года — генерал-майор технических войск Иван Владимирович Каргин.

Для централизации руководства начальник «Ирансовтранса», находившийся в подчинении НКВТ, был одновременно назначен приказом начальника тыла Красной Армии заместителем начальника Советского транспортного управления в Иране. В подчинении СТУ находились автомобильные полки, автотранспортные батальоны, дорожно-строительные и дорожно-эксплуатационные части советских войск в Иране, а также военно-эксплуатационные отделения (ВЭО-17 и ВЭО-50) Наркомата путей сообщения. В задачу СТУ входило обеспечение транзита грузов в северной зоне Ирана, где находились советские войска, всеми видами транспорта — воздушным, автомобильным и железнодорожным. Перевозки грузов с юга Ирана продолжали осуществляться через военный аппарат уполномоченного Наркомвнешторга, «Ирансовтранс» и СТУ.

СТУ в Иране согласно Постановлению ГОКО № 1650сс от 25 апреля 1942 года имело в своем составе 29 офицеров и 7 вольнонаемных. Постановлением ГОКО № 3591сс от 16 июня 1943 года в штат СТУ в Иране были дополнительно включены 20 офицеров, 2 сержанта и 8 вольнонаемных. Приказом Главного Политического управления РККА № 0351 от 15.09.1942 года был включен Политотдел в составе 6 офицеров и одного вольнонаемного, увеличенный в августе 1943 года на 5 офицеров и одного сержанта. Штат отдела воздушных перевозок распоряжением начальника штаба тыла Красной Армии был сокращен на 2 офицера.

В связи с большим увеличением к середине 1943 года объема работы СТУ по перевозкам импортных грузов комиссия начальника тыла Красной Армии под председательством генерал-лейтенанта Миловского нашла необходимым реорганизовать СТУ в Иране в сторону увеличения штата СТУ. Приказом Заместителя по политчасти начальника тыла Красной Армии генерал-лейтенанта Колесова был объявлен временный штат СТУ в Иране в составе 104 офицеров, 14 сержантов, 34 вольнонаемных.

С февраля 1944 года СТУ в Иране переведено на штат № 02/340 в составе 135 офицеров, 16 сержантов, 4 рядовых и 40 вольнонаемных.

**Прибытие воинских частей в состав СТУ в Иране**

В связи с увеличением плана перевозок импортных грузов, идущих через Иран в СССР с конца 1943 года и в первой половине 1944 года, для обеспечения его выполнения в состав СТУ в Иране прибыли воинские части:

- в декабре 1943 г. — 353 отдельный ремонтно-восстановительный батальон для ремонта автомашин частей СТУ;
- в декабре 1943 г. — 58 отдельная рабочая рота для погрузочно-разгрузочных работ;
- в январе 1944 г. — 45 отдельный местный стрелковый батальон для охраны импортных грузов;
- в январе 1944 г. — 135 отдельный местный стрелковый взвод для охраны профилактического пункта г. Тебриз;
- в январе 1944 г. — 19 отдельный ремонтно-восстановительный батальон для ремонта автомашин частей СТУ;
- в январе 1944 г. — 57 отдельный ремонтно-восстановительный батальон для ремонта автомашин частей СТУ;
- в марте 1944 г. — военная автомобильная дорога № 32 для обслуживания трассы Казвин–Астара;
- в марте 1944 г. — военная автомобильная дорога № 33 для обслуживания трассы Казвин–Джильфа;
- в апреле 1944 г. — 373 отдельная рота автоцистерн для обеспечения ГСМ заправочных пунктов;
- в августе 1944 г. — полевая касса № 1953;
- в январе 1944 г. — подчинен начальнику СТУ 9-й аэродром особого назначения.

СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ЛИЧНОГО СОСТАВА ЧАСТЕЙ СТУ В ИРАНЕ ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ОКТЯБРЯ 1943 Г.				
Наименование воинских частей	Офицеров	Сержантов	Рядовых	Всего
Аппарат СТУ в Иране	40	—	—	40
6 отдельный автомобильный полк	113	200	1474	1787
18 отдельный автомобильный полк	142	215	1217	1574
287 отд. автотранспортный батальон	25	50	408	483
520 отд. автотранспортный батальон	24	61	356	441
528 отд. автотранспортный батальон	33	38	335	406
578 отд. автотранспортный батальон	29	57	402	486
586 отд. автотранспортный батальон	32	47	333	412
11 отд. дорожно-эксплуатационный батальон	46	59	245	350
67 отд. дорожно-эксплуатационный батальон	47	66	278	391
70 отд. дорожно-эксплуатационный батальон	45	67	267	379
11 отд. дорожно-строительный батальон	30	29	211	270
10 отд. дорожно-строительный батальон	33	38	244	315
39 отд. дорожно-строительный батальон	35	47	287	369
43 отдельный местный стрелковый батальон	28	60	212	300
10 отдельный рабочий батальон	14	40	441	495
80 отдельная рабочая рота	8	20	193	221
288 отд. авторота подвоза горючего	8	8	93	119
Советская Военная Автодорожная Комендатура (СВАДК)	38	32	134	204
Военные комендатуры ж/д станций и портов	14	—	—	14
1-й автомобильный отряд	8	7	—	15
Взвод охраны грузов	1	9	90	100
ИТОГО	793	1160	7220	9173



Согласно заявкам СТУ в Иране в отдел кадров начальника тыла Красной Армии и штаб Закавказского фронта на укомплектование воинских частей СТУ прибыли команды рядового и сержантского состава (за все время существования СТУ):

**Формирование воинских частей в составе СТУ в Иране:**

- в ноябре 1943 г. для обеспечения авточастей сформировано 6 баз ГСМ и 17 бензозаправочных пунктов;
- в декабре 1943 г. для ускорения вывоза импортных грузов в СССР были сформированы 2 и 3-й автомобильные отряды (водительский состав из иранцев);
- для обеспечения автомобильных частей технической помощью на маршрутах перевозок сформированы ремонтные пункты в Казвине, Миане и Ноушехре;
- на базе 10 ОРБ, 58 и 80 рабочих рот и отдельной роты охраны для охраны импортных грузов сформирован 13 отдельный местный стрелковый батальон (в декабре 1944 г. переименован в 62 ОМСБ);

УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ВОИНСКИХ ЧАСТЕЙ СТУ			
Специальность	Прибыли из отдела кадров начальника тыла Красной Армии	Прибыли из штаба Закавказского фронта	Итого
Шоферов	116	234	350
Стрелков	16	316	332
Дорожников	–	210	210
ИТОГО		760	892

- согласно директиве ГШ КА № Орг/5/311013 от 22.07.1944 г. на базе 1 и 3 автоотрядов сформированы 26 и 27 автотранспортные отряды. 2-й автоотряд расформирован;
- на основании той же директивы сформирован армейский полевой автомобильный склад № 3431;
- для осуществления перевозок репатрируемых советских граждан через Иран в СССР в ноябре 1944 г. сформированы пересыльные пункты в г. Тегеран и г. Бендер-Шах.



**КОРОЛЕВ АНАТОЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ**

Родился 2 мая 1895 года в г. Кизел Пермской области. Окончил Казанское военное училище в 1916, прапорщик. В РККА с 25.05.1918 г. — командир взвода отряда рабочих Ерошинских копей. Участник Гражданской войны 1918–1920 гг. Окончил Военную академию им. Фрунзе 09.1924 – 1927 гг., Военную академию Генерального штаба в 1937 г. На Юго-Западном фронте 07.1941 – 4.12.1941 гг., 1 Прибалтийский фронт 23.10.1944 – 9.05.1945 гг. С 09.1918 — начальник штаба отряда рабочих Кизеловских копей. С 11.1918 — командир, 1 Кизеловский полк. С 12.1918 — командир, 22 Кизеловский горный полк. С 17.11.1919 — командир 452 СП 51 СД. С 03.1920 — командир 453 СП 51 СД. С 07.1922 — командир 151 СП 51 СД. С 1927 — начальник штаба 37 СД. С 1930 — начальник 1 отдела 3 управления штаба РККА. С 1933 — начальник 3 отдела штаба Кавказской Красной Армии. С 11.1936 — слушатель ВА ГШ КА. С 07.1937 — начальник 3 отдела штаба МВО. С 3.07.1941 — начальник отдела военных сообщений Южного фронта. С 4.12.1941 — начальник ВОСО Уральского ВО. С 19.12.1941 по 16.09.1943 — начальник СТУ в Иране. С 16.09.1943 — в распоряжении начальника тыла КА. С 8.12.1943 — начальник ВОСО Приволжского ВО. С 23.10.1944 — начальник ВОСО, 1 Прибалтийский фронт. С 17.02.1946 — начальник ВОСО Прибалтийского ВО. Уволен в отставку 3.10.1956. Генерал-майор технических войск (4.06.1940). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией», «За взятие Кенигсберга».



# ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНЗИТА ВОЕННЫХ ГРУЗОВ ДЛЯ СССР ЧЕРЕЗ ИРАН

Советская транспортная делегация (в дальнейшем – Советская Правительственная Комиссия по транспортным вопросам в Иране) была создана в соответствии с директивами по транспортным вопросам Ирана, утвержденными Государственным Комитетом Обороны 13 октября 1941 года. Комиссия прибыла в Иран 8 ноября 1941 года и проработала до конца мая 1942 года.

**За это время Комиссия:**

- а) поставила перед иранцами вопрос и добилась продолжения работ по строительству железнодорожного участка Зенджан–Миане;
- б) подталкивала англичан и иранцев в вопросе усиления пропускной способности соответственно портов Персидского залива, южной части Трансиранской железной дороги и участков северной части этой же дороги; потребовала перехода дороги на круглосуточный режим работы.
- в) настояла и добилась перевозки большей части поступающих на юге грузов железнодорожным транспортом (в противоположность англичанам, ориентировавшимся на автотранспорт);
- г) частично добилась установления контроля советских представителей над деятельностью Трансиранской железной дороги;
- д) потребовала от иранцев принятия жестких мер по обновлению вагонного и особенно паровозного парка, одновременно настаивала перед англичанами о форсировании доставки паровозов, вагонов;
- е) настойчиво (но в большей части безрезультатно) добивалась полного использования существовавшей пропускной способности железной дороги.

Для общей характеристики Комиссии следует сказать, что за все время своего существования она, в большей части, работала бесперспективно. Это можно объяснить тем, что она либо не получала надлежащей ориентировки, либо вследствие своей малочисленности (5 человек) не могла охватить все вопросы.



На южном участке транзита грузов

Работа Комиссии сильно затруднялась ненормальными взаимоотношениями, которые установились с англичанами (в то время в лице Британского Транспортного Директората) — по вине последних. Как неоднократно отмечалось, англичане настойчиво стремились, в начале своей деятельности по перевозкам, возможно глубже проникнуть в северную зону Ирана (осесть на железнодорожных участках и грунтовых дорогах).

**Справка о количестве транзитных советских грузов, поступивших в порты Персидского залива с 09.1941 по 1.06.1942 в тоннах.**

Сентябрь-декабрь 1941 .....	15479 т
Январь 1942 .....	29413 т
Февраль 1942 .....	13951 т
Март 1942 .....	6326 т
Апрель 1942 .....	15148 т
Май 1942 .....	13994 т
Всего: .....	94311 т

Грузовики .....	24168 т
Всего: .....	118479 т
Уполномоченный ВО «Ирансовтранс» Коротаев. 2.06.1942.	

В конце мая 1942 года вместо Советской Правительственной Комиссии по транспортным вопросам в Иране было создано и приступило к работе Советское Транспортное Управление в Иране.

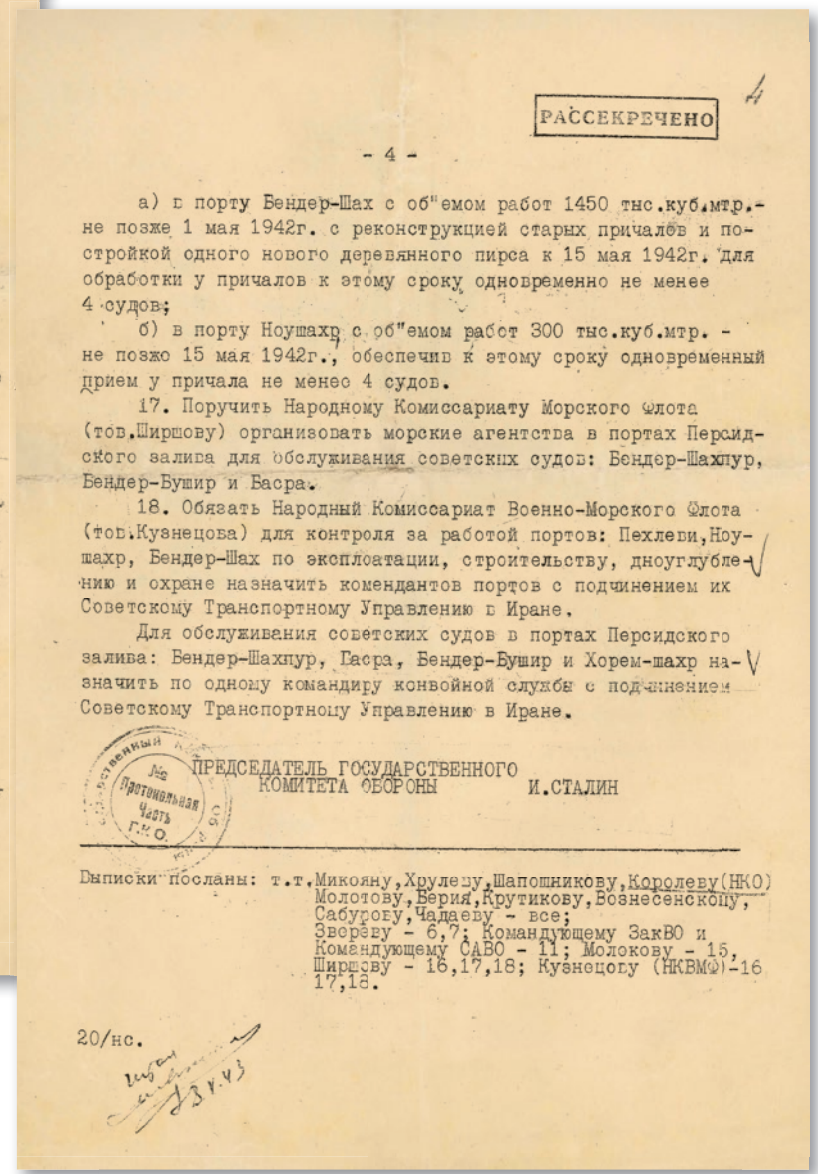
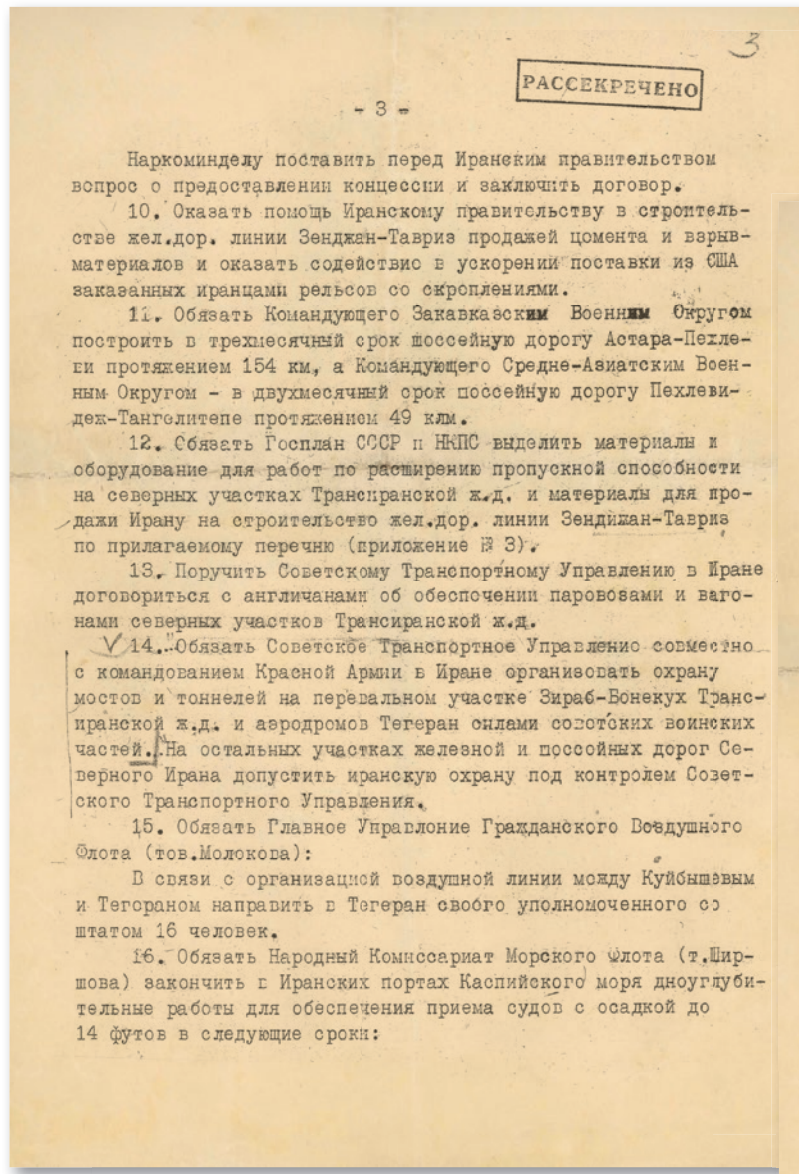
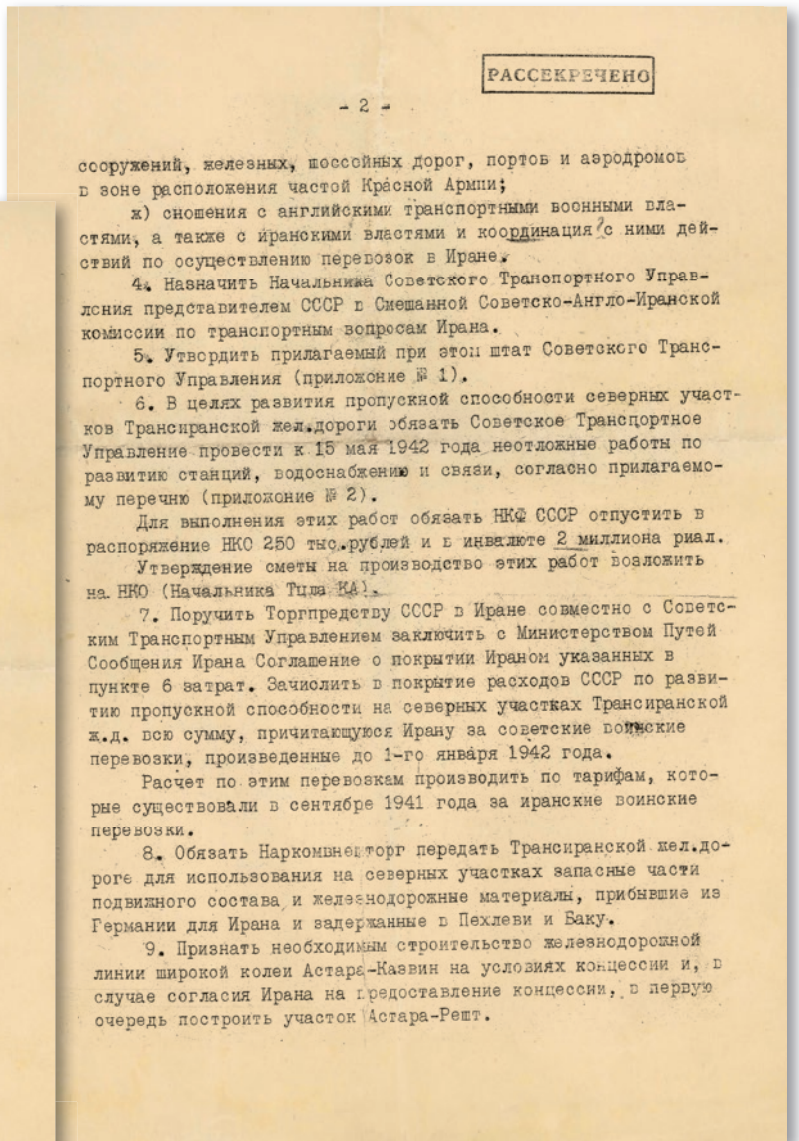
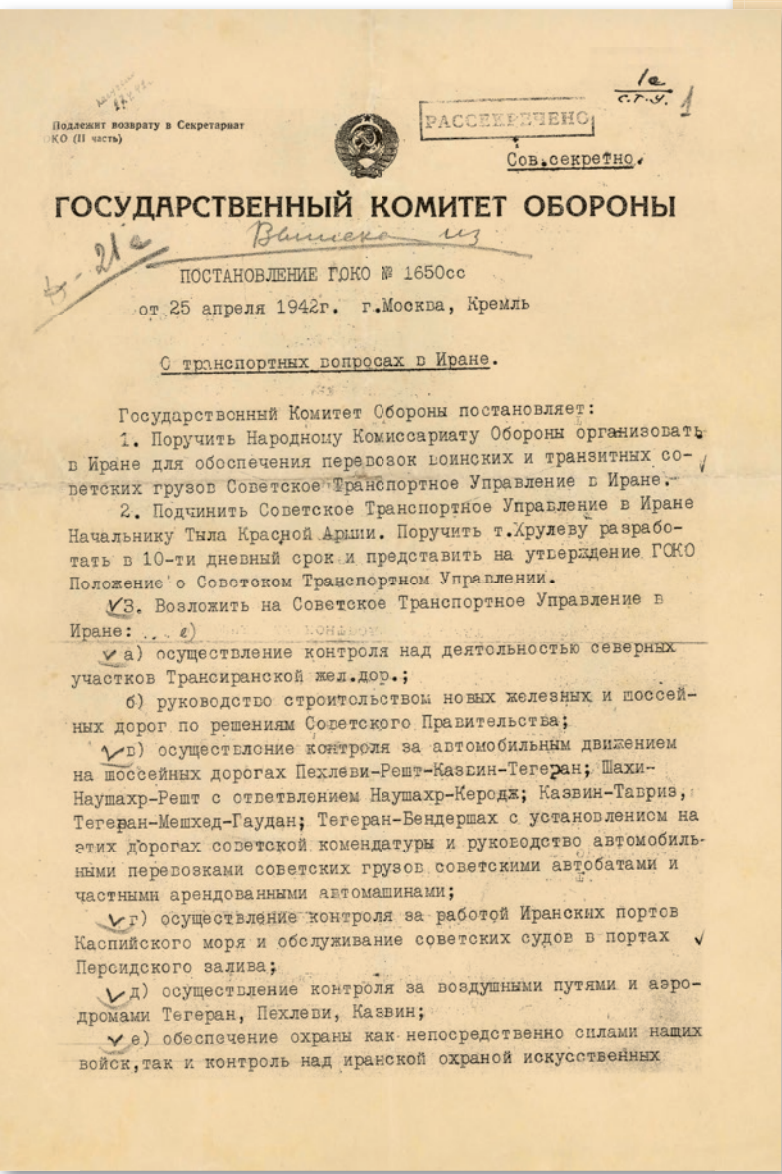


## КАРГИН ИВАН ВЛАДИМИРОВИЧ

Родился 25 ноября 1898 года в с. Дурасово Стерлитамакского района Башкирской АССР. Окончил высшее начальное училище в Оренбурге в 1915 г., КУКС при училище ВОСО в Ленинграде в 1927 г., Военно-транспортную академию в 1933 г. В старой армии с 11.1916 г. — младший унтер-офицер. В РККА с 1.08.1919 — чертежник штаба 32 отдельной железнодорожной роты. Участник Гражданской войны 09.1919 — 07.1921 гг., Южный фронт, Кавказский фронт, Грузия. С 12.1919 — техник штаба, 32 железнодорожный дивизион, Западный фронт. С 1921 — помощник начальника техчасти, командир роты мастерских, начальник техчасти, 10 железнодорожный полк. С 10.1926 — слушатель КУКС, училище ВОСО, Ленинград. С 10.1927 — командир технической роты, инженер штаба, 10 железнодорожный полк. С 1933 — начальник штаба, 8 железнодорожный полк. С 09.1936 — районный инженер, 3 отдел ГШ КА. С 07.1938 — начальник 4 отделения, 3 отдел ГШ КА. С 29.03.1940 — начальник отдела ЖДВ и органов ВОСО УВОСО ГШ КА. С 7.02.1941 — начальник 4 отдела Главного интендантского управления КА. С 27.01.1942 — начальник 4 отдела УВОСО КА. С 10.06.1943 — заместитель начальника СТУ в Иране. С 16.09.1943 — начальник СТУ в Иране. С 13.04.1945 — начальник Центрального военно-эксплуатационного управления НКПС СССР. С 6.09.1945 — 1-й заместитель председателя правления Китайско-Советского общества, Китайско-Чанчуньская железная дорога. С 10.05.1949 — в распоряжении начальника тыла КА. С 4.08.1949 — помощник командующего войсками Горьковского ВО по строительству и расквартированию войск. С 20.10.1950 — помощник командующего войсками Ленинградского ВО по строительству и расквартированию войск. Уволен в отставку 18.04.1955. Майор (20.02.1938), полковник (5.11.1938), генерал-майор технических войск (15.09.1943), генерал-лейтенант технических войск (26.04.1945). Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Кутузова 1 степени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За победу над Японией».



Советское Транспортное Управление в Иране было сформировано в соответствии с Постановлением ГКО № 1650 от 25 апреля 1942 г. и приказом НК СССР № 00127 от 17 июня 1942 г.  
Цель — обеспечение перевозки воинских и транзитных советских грузов.





РАСЕКРЕЧЕНО

СОВ. СЕКРЕТНО

Приложение № 1

к постановлению ГОКО от 25 апреля 1942 года № 1650сс.

ШТАТ

Советского Транспортного Управления в Иране.

Наименование должностей, материальной части и транспорта	Военное звание	Число должностей в/с	Должностной оклад и риф. ряд
1	2	3	4
А. Командование			
1. Начальник Управления	Генерал-майор	1	2 400
2. Военный комиссар	Полковой комиссар или бригадный комиссар	1	2 200
3. Заместители начальника Управления (они же начальники отделов)			
1-й по жел. дорогам	Полковник		1800
2-й по шоссе и дорогам и автотранспорту	"		1800
3-й по морским делам	Капитан 1 ранга		1300
4-й по воздушным путям сообщения	Полковник		1900
Итого:		6	
Б. Отдел железных дорог			
1. Начальник отдела			
2. Инженеры-эксперты	Военинженер 3-го ранга, капитан	7	1100-1
(по эксплуатации, паровозной службе, по пути, связи, капитальному строительству жел. дорог, по коммерческим и грузовым перевозкам)			
Итого:		7	

18

РАСЕКРЕЧЕНО

2

1	2	3	4	5
В. Отдел шоссе и автотранспорта.				
1. Начальник отдела				
2. Инженеры-эксперты (по эксплуатации шоссе и автотранспорту, по дорожному строительству)	Военинженер 3-го ранга, капитан	3		1400-1400
Итого:		3		
Г. Отдел морской				
1. Начальник отдела				
2. Командир по Каспийским портам	Капитан 2-го ранга	1		1700
3. " по портам Персидского залива	"	1		1700
Итого:		2		
Д. Отдел воздушных путей сообщения				
1. Начальник отдела, он же Уполномоченный ГИИ				
2. Инженеры-эксперты (по конструкторным работам, капитальному строительству и технич. эксплуатации)	Военинженер 3-го ранга	3		1500
Итого:		3		
Е. Общая часть				
1. Начальник части	Техник-интендант 1-го ранга	1		900
2. Зав. делами производством	Техн. интendant 1-го ранга	1		
3. Переводчик	Интендант 3-го ранга	2		х) могут быть вольнонаемные
4. Машинистка	в/н	1		300
5. Чертежник	"	1		
6. Шофер	"	1		
7. Сторож	"	1		
8. Уборщица	"	1		
Итого:		4		
Всего:		29		

Верно: Крякина

20/ас

РАСЕКРЕЧЕНО

СОВ. СЕКРЕТНО

Приложение № 2

к постановлению ГОКО от 25 апреля 1942 года.

ПЕРЕЧЕНЬ

первоочередных работ по расширению пропускной способности северных участков Трансиранской железной дороги:

1.

Путевое развитие станций и удлинение путей:

1) ст. Казвин - уложить дополнительно 2 пути.

2) ст. Рустам-Кала и Галуга - удлинить станционные пути на 150 метров каждый.

3) ст. Бендер-Шах - уложить дополнительно 2 пути.

4) ст. Фирва-Кух и Полисифид - дополнительно уложить по 2 пути.

5) Установка стрелочных замков на главных стрелочных переездах.

II.

Усиление пунктов водоснабжения:

1) ст. Фирва-Кух - устройство дополнительного забора воды из реки.

2) ст. Дуаб - установка двух гидроколонн с прокладкой разводящей линии.

3) ст. Шахи - устройство нового пункта водоснабжения.

4) ст. Бендер-Шах - устройство хауза на 200 куб. метров для привозной воды.

5) ст. Бендер-Газь - устройство нового забора воды из рек.

III.

Усиление связи и сигнализации:

1) Устройство диспетчерской связи на участке Кум-Тегераз Бендер-Шах с организацией диспетчерских пунктов в Тегеразе и Полисифиде.

2) Установка входных семафоров простейших конструкций на всех 41 станциях.

Верно: Крякина

21/ап

РАСЕКРЕЧЕНО

СОВ. СЕКРЕТНО

Приложение № 3

к постановлению ГОКО от 25 апреля 1942 года.

ПЕРЕЧЕНЬ

материалов и оборудования, подлежащих выделению для осуществления работ по расширению пропускной способности северных участков Трансиранской железной дороги и строительству ж.д. линии Зенджан-Тавриз.

1. Дымогарные трубы диам. 48/54 длин. 5,3 мт. - 3000 шт.

2. Маровые " 134/143 " 5,3 " - 300 "

3. Каустической соды - 1000 кг.

4. Сульфат натрия - 500 "

5. Взрыв. материалы (динамит, бикфордов шнур и др.) - 2000 " тонн.

6. Цемент - 50000 " тонн.

7. Сталь марки СТ-1 ГОСТ 380-41 для связей и анкерных болтов - 2 " тонна.

8. Индукторы Фридмана № 11 вертикальных - 10 " штук.

9. Литейный чугун в чушки - 20 " тонн.

10. Воздушных рукавов - 300 " штук.

11. Дубовый экстракт - 150 " кг.

12. Железные аппараты - 45 компл.

13. Индукторы к жезловым аппаратам - 45 "

14. Переключатели - 45 "

15. Селекторные аппараты - 45 "

16. Проволока телеграфная - 35 тн.

17. Трубы и оборудование для водоснабжения - 50 "

18. Буферных пружин - 100 шт.

19. Спиральных пружин больших - 100 "

20. Спиральных пружин малых - 100 "

21. Поковки цилиндрических болтов - 300 "

20/ап.

Верно: Крякина



НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР  
17-го июня 1942 г. № 00127  
г. Москва

РАССЕКРЕЧЕНО 55  
СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

Власти в действии утвержденных постановлений Государственного Комитета Обороны № ГОКО-18936 от 7 июня 1942 года.  
1. Положение в Советском Транспортном Управлении в Иране;  
2. Штаты:  
а) линейных советских железнодорожных комендатур в Иране;  
б) военной автодорожной комендатуры в Иране;  
в) Управления начальника отделения военной автодорожной комендатуры в Иране;  
г) комендатур портов и командиров конвойной службы Военно-морского флота в Иране;  
д) воздушной линии Москва-Тегеран "Аэрофлота";  
е) дополнение к штату Советского Транспортного Управления в Иране.  
3. Начальнику Военных сообщений Красной Армии и начальника управления автотранспортной и дорожной службы Красной Армии в 5-ти дневный срок выделить - по утвержденным штатам и представить мне на утверждение через начальника Управления кадров Главного управления тыла подготовленный личный состав для направления в распоряжение начальника Советского Транспортного Управления в Иране.  
4. Расходы по содержанию личного состава, перечисленного п.2-м приказа частей и управлений, за исключением Аэрофлота отнести на смету НКО.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ ИНТЕНДАНТСКОЙ СЛУЖБЫ - ХРИЗЕВ.

кошение № I к  
к. НКО 1942г.  
0127 от 17.01.42

ПОЛОЖЕНИЕ

О СОВЕТСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УПРАВЛЕНИИ В ИРАНЕ.

1. Советское Транспортное Управление в Иране является органом Народного Комиссариата Обороны по организации и осуществлению железнодорожных, автодорожных, морских и воздушных сообщений и транзитных советских перевозок грузов в Иране.

Штаты рассматриваются Орг. штатным  
упр. Главн. упр. формиров. и  
укомплект. Красной Армии.

РАССЕКРЕЧЕНО 56  
2.

2. На Советское Транспортное Управление в Иране возлагается:  
а) осуществление контроля над деятельностью северных участков Трансиранской жел. дор.;

б) руководство строительством новых железных и шоссейных дорог по решениям Советского Правительства;

в) осуществление контроля за автомобильным движением на шоссейных дорогах Пехлеви-Решт-Каввин-Тегеран; Шахи-Наушахр-Решт с ответвлением Наушахр-Кереда; Каввин-Таврия; Тегеран-Мешхед-Гаудан; Тегеран-Вендершах с установлением на этих дорогах советской комендатуры и руководство автомобильными перевозками советских грузов советскими автобатами и частными арендованными автомобилями;

г) осуществление контроля за работой Иранских портов Каспийского моря и обслуживание советских судов в портах Персидского залива;

д) осуществление контроля за воздушными путями и аэродромами Тегеран, Пехлеви, Каввин;

е) обеспечение охраны как непосредственно силами наших войск, так и контроль над иранской охраной искусственных сооружений, железных, шоссейных дорог, портов и аэродромов в зоне расположения частей Красной Армии;

ж) сношения с английскими транспортными военными властями, а также с иранскими властями и координация с ними действий по осуществлению перевозок в Иране.

3. Во главе Советского Транспортного Управления в Иране стоит Начальник Управления, подчиняющийся непосредственно начальнику Тыла Красной Армии.

4. Начальнику Советского Транспортного Управления в Иране подчиняются все советские железнодорожные, автодорожные, морские и воздушные органы, дислоцирующиеся в Иране.

5. Начальник Советского Транспортного Управления в Иране входит представителем в смешанную Советско-Англо-Иранскую комиссию по транспортным вопросам Ирана.

6. Начальник Советского Транспортного Управления в Иране отвечает:

а) за своевременность перевозок советских грузов в Иране;  
б) за строительство разрешенных Советским Правительством железных и автомобильных дорог, морского и воздушного транспорта, находящегося на территории Ирана;

в) за правильность технической эксплуатации всех видов советского транспорта в Иране;

г) за соблюдение установленных нормативов технической и коммерческой эксплуатации;

д) за поддержание порядка на дорогах при следовании войск Красной Армии и перевозке грузов;

РАССЕКРЕЧЕНО 57  
3.

е) за правильность использования воинских перевозочных документов и акцент по расчетным документам за транспортные услуги Иранского Правительства для Советского Союза.

7. Начальник Советского Транспортного Управления в Иране обязан:

а) совместно с командованием Красной Армии в Иране организовать охрану мостов и тоннелей на перевальном участке Зир-Бонекх Трансиранской ж.д. и аэродромов Тегеран силами советских воинских частей. На остальных участках железных и шоссейных дорог Северного Ирана допустить иранскую охрану под контролем Советского Транспортного Управления;

б) инициативно ставить перед должностными лицами Ирана вопросы развития и увеличения пропускной способности существующей сети железных, автомобильных, морских и воздушных портов, расположенных на территории Ирана;

в) изучать экономику Ирана и разрабатывать соображения строительства новых и развития существующих наземных, воздушных трасс и морских портов, необходимых в интересах Советского Союза.

8. Начальник Советского Транспортного Управления в Иране пользуется правами начальника гарнизона в отношении всех воинских частей, соединений и военнослужащих Красной Армии, находящихся по железным и шоссейно-грунтовым дорогам Ирана. Все его поручения по вопросам воинских перевозок обязательны к исполнению всеми военнослужащими и командирами воинских частей Красной Армии, следующим по железным и шоссейно-грунтовым дорогам и пребывающим в полосе отвода.

9. Советское Транспортное Управление в Иране состоит из отделов:

- а) железных дорог,
- б) шоссейных дорог и автотранспорта,
- в) морского и
- г) воздушных путей сообщения.

10. Личный состав Управления назначается начальником Тыла Красной Армии по представлению начальника Советского Транспортного Управления в Иране.

11. Во главе отделов Управления стоят заместители начальника Советского Транспортного Управления (они же начальники отделов, а по отделу воздушных путей сообщения, он же уполномоченный ГИИФ), подчиняющиеся начальнику Управления. По специальным вопросам начальники отделов получают указания от соответствующих наркоматов Союза ССР.

12. Начальники отделов (заместители начальника Советского транспортного управления в Иране) ведают вопросами:

- а) железнодорожный отдел
  - 1) контроля за работой северных участков Трансиранской ж.д.
  - 2) планирования советских воинских и грузовых перевозок, выполняемых на северных участках Трансиранской ж.д.;

РАССЕКРЕЧЕНО 58  
4.

3) контроля за погрузкой, продвижением и выгрузкой грузов эшелонами и учетом этих перевозок;

4) организации и контроля за строительством новых железнодорожных линий как нормальной, так и узкой колеи, и подвешивания железнодорожных ветвей, выполняемых в соответствии с решением Советского Правительства;

5) развития пропускной способности северных участков Трансиранской ж.д.;

6) устройства и организации диспетчерской связи на северных участках Трансиранской ж.д.;

7) контроля за использованием и ремонтом паровозного и вагонного парка на северных участках Трансиранской ж.д.;

8) контроля за эксплуатацией и ремонтом верхнего строения пути, водоснабжения и связи на северных участках Трансиранской ж.д. Ремонт и содержание подвешивания железнодорожных ветвей и гарнизонам, складам и базам НКО на территории Ирана в зоне расположения частей Красной Армии;

9) изучения достижений в области организации, способов и техники производства работ по строительству новых железнодорожных линий, ремонту пути, искусственных сооружений и тоннелей, применяемых на железнодорожной сети Ирана и

10) правильного использования воинских перевозочных документов и акцент по расчетным документам за транспортные услуги Иранского Правительства для Советского Союза.

б) шоссейных дорог и автотранспорта

1) организации, планирования и руководства автомобильных перевозок советских грузов советскими автобатами и частными арендованными машинами;

2) осуществления контроля за автомобильным движением на шоссейных дорогах Пехлеви-Решт-Каввин-Тегеран; Шахи-Наушахр-Решт, с ответвлением Наушахр-Кереда; Каввин-Таврия; Тегеран-Мешхед-Гаудан; Тегеран-Вендершах;

3) организации строительства, содержания, восстановления и развития дорожной сети, в соответствии с решениями Советского Правительства;

4) планирования снабжения запасными частями и горюче-смазочными материалами для приданных Советскому Транспортному Управлению в Иране автотранспортных частей;

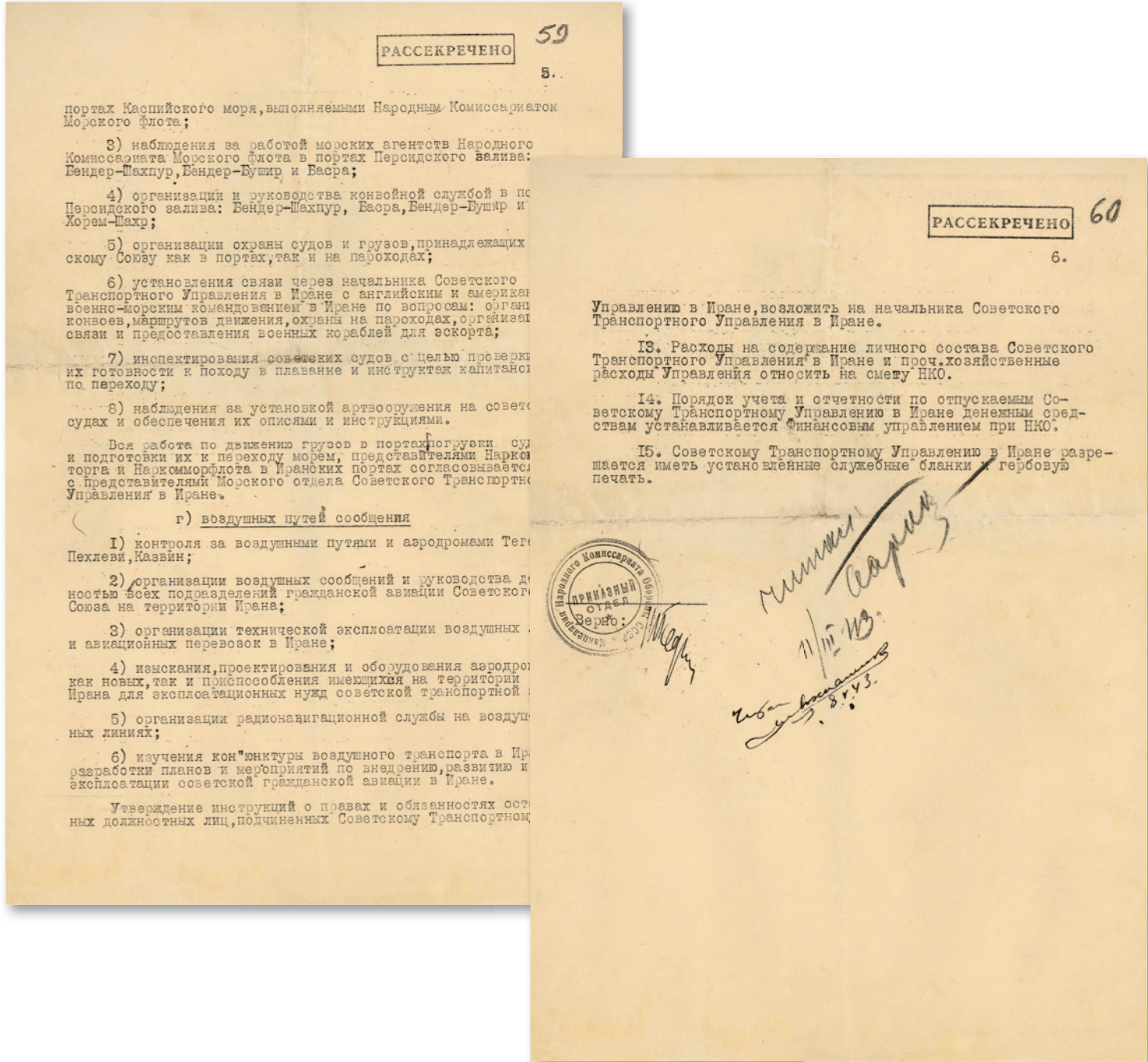
5) организации ремонта и восстановления дорожных, материально-технических средств и контроля за работами, выполняемыми советскими организациями Гупосдора в Иране.

в) морской отдел

1) наблюдения и контроля за ходом работ по строительству и реконструкции портов;

2) контроля за дноуглубительными работами в Иранских





## КОСТИКОВ СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 17 сентября 1901 года в г. Ярославль.  
В РККА с 05.1920 г. — рядовой 2 ЗСП МВО.  
Окончил Военную академию им. Фрунзе в 1931 г.,  
Военную академию Генерального штаба в 1941 г. Участник Гражданской войны.  
С 06.1920 — политрук 2 ЗСП МВО.  
С 07.1920 — помощник начальника отделения политуправления Южного фронта.  
С 07.1921 — курсант Московской военно-комендантской школы.  
С 04.1922 — курсант 2 Московской артшколы.  
С 08.1925 — командир артбатареи, дивизиона 11 кавдивизии.  
С 06.1928 — слушатель ВА им. Фрунзе.  
С 05.1931 — начальник сектора 3 отдела штаба Белорусского ВО.  
С 03.1936 — начальник штаба, начальник управления военно-транспортной службы № 2.  
С 07.1938 — начальник 3 отдела штаба Уральского ВО.  
С 12.1939 — слушатель ВА ГШ КА.  
С 07.1941 — заместитель начальника 5 отдела УВОСО ГШ КА.  
С 08.1941 — заместитель начальника УВОСО КА.  
С 11.1941 — начальник ВОСО Брянского фронта.  
С 10.1943 — заместитель начальника СТУ в Иране.  
С 04.1945 — начальник СТУ в Иране.  
С 05.1946 — начальник кафедры военных перевозок ВТА им. Молотова.  
С 11.1947 — заместитель начальника кафедры военных перевозок ВТА им. Молотова.  
Уволен в запас 11.08.1950 г.  
Майор (17.04.1938), подполковник (8.10.1940), полковник (3.11.1941).  
Награжден орденами Ленина (1945), Красного Знамени (1944), Красной Звезды (1943),  
медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».



**Государственным Комитетом Обороны на СТУ в Иране были возложены следующие задачи:**

- Осуществление контроля над деятельностью северных участков Трансиранской железной дороги.
- Руководство строительством новых железных дорог и шоссейных дорог по решениям Советского правительства.
- Осуществление контроля за автомобильным движением на шоссейных дорогах (с установлением на этих дорогах советских комендатур):
  - Пехлеви—Решт—Казвин—Тегеран
  - Шахи—Ноушехр—Решт
  - Ноушехр—Кередж
  - Казвин—Тебриз
  - Тегеран—Мешхед—Гаудан
  - Тегеран—Бендер-Шах
 и руководство автомобильными перевозками советских грузов советскими автобатами и частными арендованными автомашинами.
- Осуществление контроля за работой иранских портов Каспийского моря и обслуживание советских судов в портах Персидского залива.
- Осуществление контроля за воздушными путями и аэродромами Тегеран, Пехлеви, Казвин.
- Обеспечение охраны как непосредственно силами наших войск, так и контроль над иранской охраной искусственных сооружений, железных и шоссейных дорог, портов и аэродромов в зоне расположения частей Красной Армии.
- Сношения с английскими транспортными, военными властями, а также с Иранскими властями и координация с ними действий по осуществлению перевозок в Иране.

**Кроме того, этим же постановлением ГКО обязал СТУ в Иране:**

- в целях усиления пропускной способности северных участков Трансиранской железной дороги в короткий срок провести неотложные работы по развитию станций, водоснабжения и связи;
- договориться с Министерством путей сообщения Ирана (заключить соглашение) о покрытии иранских затрат по такому усилению пропускной способности (в покрытие расходов засчитать всю сумму, причитающуюся Ирану за совершение воинских перевозок, произведенных до 1 января 1942 г.);
- оказать помощь Иранскому Правительству в строительстве железнодорожного участка Зенджан—Тебриз (фактически впоследствии был закончен лишь участок Зенджан—Миане) и оказать содействие в ускорении поступления из США заказанных иранцами рельсов и креплений.

- через англичан обеспечить усиление северных участков Трансиранской железной дороги паровозами и вагонами.

ГКО придавал большое значение транспортировке импортных грузов через Иран. Летом 1943 года ввиду усиления поступления грузов в порты Персидского залива и угрозы явного «замораживания» их на южных складах, на перевалочных пунктах и железнодорожных участках северной зоны ГКО вынужден был принять ряд мер.

Государственный Комитет Обороны своим Постановлением № 3591-с от 16.06.1943 г. в целях перевозки импорта через Иран в СССР с доведением ее с сентября 1943 до уровня 180 000 тонн в месяц и сокращения остатков грузов в портах Персидского залива предложил СТУ:

- выполнять работы по усилению пропускной способности Трансиранской железной дороги и ремонтные работы на железнодорожном участке Тебриз—Джультфа (на общую сумму в 45 миллионов риал);
- капитально отремонтировать шоссейные дороги Казвин—Пехлеви и Тебриз—Джультфа и организовать постоянный текущий ремонт на других дорогах (на 23 миллиона риал);
- организовать несколько пунктов для ремонта автомашин, занятых перевозкой советских грузов;
- оборудовать на дорогах северной зоны Ирана ряд заправочных пунктов и пунктов для отдыха и ночлега личного состава автомобильных частей;
- разрешил привлекать для работ иранскую рабочую силу.

В дальнейшем объем неотложных работ был по обстановке скорректирован в сторону некоторого увеличения.

СТУ в Иране и части ему подчиненные приложили все свои силы для того, чтобы в срок и добросовестно выполнить указания ГКО.

Главной задачей СТУ в Иране было руководство и контроль над путями перевозки наших грузов в Иране.

Если бы СТУ в Иране с самого начала прибытия в Иран не занялось мерами активного контроля, а порой и непосредственного руководства работой Трансиранской железной дороги, трудно было бы диктовать свои условия потом.

На стыке северной и южной зон Ирана — в Тегеране — сразу же пришлось столкнуться с противодействием не только со стороны англичан (Британский Транспортный Директорат и его отделы), но и со стороны наемных специалистов, состоящих в аппарате Дирекции Трансиранской железной дороги. Это противодействие шло по линии недопущения наших специалистов во все службы и ремонтные мастерские доро-

ги. Доходило до того, что руководитель Британского Транспортного Директората бригадир Родс ультимативно требовал освобождения помещений, занимавшихся нашими представителями при Управлении дороги, а один из начальников служб дороги — Ринген (иностранец, состоявший на службе у иранцев) угрожал отставкой, если только в его службу тяги попадут советские представители. Приходилось вежливо, но твердо каждому из них указывать его место.

Наиболее полно советским влиянием Трансиранская железная дорога была охвачена в 1944 году, когда железнодорожный отдел СТУ и ВЭО № 50 были представлены значительно большим количеством работников, что позволило иметь советских специалистов в большинстве точек дороги. Они предложили иранским железнодорожникам свои методы управления всем движением и в организации его обеспечения. В итоге были разработаны инструкции и наставления и переданы для руководства всем рабочим и служащим северных участков.

Наравне с иранскими служащими и работниками массовых профессий на всех станциях дороги работали советские специалисты, которые не только дублировали иранцев, но во многих случаях и сами непосредственно дежурили по станциям, в диспетчерских, депо, водили поезда, производили ремонт паровозов, дежурили по связи, выполняли ревизорскую работу и прочее.

Другими словами 950 человек наших железнодорожников охватили своим влиянием все северные участки как по линии прямого оперативного командования, так и по линии производственной помощи иранским железнодорожникам.

Офицеры железнодорожного отдела СТУ в Иране уверенно чувствовали себя и в аппарате Управления дороги. Настолько уверенно, что иранцы не имели права без их санкции производить какие-либо перемещения в руководящем составе дороги (в аппарате и на периферии). Известен такой случай, когда вновь назначенный министр путей сообщения Нариман под влиянием правой тегеранской прессы в целях ослабления советских позиций на дороге решил снять с должности главного директора дороги Нафиси, и Нафиси был действительно снят. Но нового начальника дороги руководство СТУ совместно с американцами не признало, министру было сделано серьезное представление. Нафиси был восстановлен, а министр путей сообщения Нариман должен был уйти в отставку. Наиболее полно советский контроль над дорогой чувствовался в вопросах планирования и осуществления перевозок.

**Советский контроль над грунтовыми путями осуществлялся следующим порядком:**

- Контроль за использованием средств, отпускавшихся Иранским Правительством на ремонт и содержание грунтовых и шоссейных дорог, ремонт и строительство мостов.
- Контроль за передвижением по дорогам, осуществляемый силами и средствами дорожных частей СТУ.

Первое вызывалось тем обстоятельством, что руководство СТУ, предъявляя задание иранцам на организацию строительства или ремонта отдельного объекта, исходило из примерной фактической стоимости его (определявшейся часто самостоятельно). Если Иранское Главное Дорожное Управление Министерства путей сообщения отпускало на этот объект средства, то надо было и добиться, чтобы деньги действительно шли на стройку (а не в карман подрядчиков) и чтобы стройка была закончена.

Офицеры СТУ контролировали не только производство строительных работ, но и расходование средств на ремонт, снегоборьбу, гравий и т.д.

Наиболее серьезным делом в контроле за грунтовыми дорогами была организованная СТУ контрольно-пропускная служба. Все пути выхода в северную зону и из нее на юг были перекрыты контрольно-пропускными пунктами и регулировочными постами.

Это вызывалось необходимостью:

- не допускать вывоза из северной зоны в Тегеран и на юг продовольственных грузов,
- не допускать проезда на север частей и подразделений иранской и других армий,
- не пропускать в северную зону спрятанное в коммерческих грузах вооружение и боеприпасы,
- запрещать въезд в северную зону иностранных подданных (не иранцев),
- сохранить от расхищения иранскими водителями перевозимый ими наш импортный груз.

Управление и части СТУ с этими задачами успешно справились.



Как пишет в отчете начальник СТУ генерал-майор А. Н. Ко-ролев:

«Взаимоотношения с транспортными организациями со-юзников не всегда отличались слаженностью. С прибытием в Иран американской военно-железнодорожной службы и принятием ею на себя всей оперативно-эксплуатационной работы по организации перевозок от портов Персидского залива в северную зону стало легче проводить все мероприя-тия, предлагавшиеся нами и направлявшиеся на усиление вывоза с юга.

Этого нельзя сказать про англичан периода 1942 года и начала 1943 года, когда нам приходилось преодолевать ряд трудностей во взаимоотношениях с ними. Англичане этого пе-риода всегда стремились подчеркнуть (порой в грубой фор-ме) свое якобы превосходство и руководящую роль в вопро-сах транспортной политики в Иране.

Более «поздние» англичане (с середины 1943 года) во взаи-моотношениях с нами проявляли некоторую настороженность и сдержанность. Поводов к тому, чтобы при переговорах с нами вызвать с нашей стороны недовольство, не давали, но зато и того, что они обещали, часто не выполняли.

Не будет ошибкой, если сказать, что английские представи-тели не столько думали о том, чтобы оказать нам всемерную помощь в форсировании перевозки наших грузов на север, сколько о том, чтобы возможно больше проникнуть в зону, за-нимаемую нашими войсками.

С американцами и англичанами нам приходилось встре-чаться не только на ежемесячных совещаниях по планирова-нию, но и буквально чуть не каждый день.

Американцы, как правило, не откладывая дела в долгий ящик, тут же (на беседе) принимали решение, и мы были уве-рены, что это так и будет. Правда и среди английских офи-церов были люди, расположенные к нам, которые пытались, по крайней мере, сделать нам что-либо приятное, но это как исключение.

При планировании перевозок англичане, зная, что при-дется иметь споры с нами, старались прежде всего сделать кивок в сторону американцев – «пусть дескать американцы увеличат возможность общих железнодорожных перевозок», тем самым, скрывая свои намерения, оставить перевозки для иранцев или для своей Англо-Иранской нефтяной компании без сокращения. Неохотно шли на это сокращение англича-не, но под нашим давлением вынуждены были соглашаться с частичными сокращениями.

Американцы свои цифры перевозок обычно обосновывали расчетами и с учетом опыта предыдущего месяца. Проявляли тенденцию к самостоятельным действиям при предваритель-

ном планировании и на совещаниях, считали форму согласо-вания плана формальной, равно как и информацию того, что они намерены делать (например, сборку автомашин или са-молетов). Однако при деловых спорах (даже резких) решали вопрос на месте и часто соглашались и считались с нашими предложениями. Большая помощь со стороны американских представителей оказывалась нам и в случаях возникавших неожиданно (получить запчасти, дорожные машины, отдель-ные агрегаты и т.д.).

С руководством Министерства путей сообщения Ирана наши взаимоотношения не отличались особой дружествен-ностью из-за желания со стороны последнего лишить нас контроля над деятельностью северных участков дороги. На периферии и в Управлении дороги наши представители поль-зовались несомненным авторитетом».

Приложение к письму от 17.12.1941 на имя посла СССР в Иране А. А. Смирнова.



#### Список предметов займа и аренды для СССР

(перевод с английского).

а. Автотранспорт.

В настоящее время в портах США идет погрузка для СССР одноосных и двухосных грузовиков. Сборка будет прово-диться силами американцев в Карачи (Индия). Первая по-ставка в Карачи предполагается примерно к концу января 1942. Ежемесячная норма поставок 5000 грузовиков. Гру-зовики будут отправляться по железной дороге до Нохун-ди и по шоссе до Мешхеда.

Вопросы:

- Является ли Мешхед удобным местом для приемки или другой пункт был бы предпочтительнее?
- Смогут ли быть поставлены из СССР к месту приемки шо-фера, горючее и смазочные масла?
- Могут ли быть обеспечены со стороны СССР помещения для жилья и столовые в месте приемки для шоферов и об-служивающего персонала, которые будут использованы американцами для поставки грузовиков?

б. Самолеты.

В настоящее время в портах США идет погрузка для СССР двухмоторных бомбардировщиков и боевых самолетов. Сборка будет производиться американцами в Абадане (Иран). Первая поставка в Абадан предполагается в пер-вой половине февраля 1942. Норма ежемесячной постав-ки 200 самолетов. Из Абадана самолеты будут при помо-щи американских пилотов направляться в Тегеран летом.

Вопросы:

- Является ли Тегеран удобным местом для приемки или другой пункт был бы предпочтительнее?
- Смогут ли быть поставлены из СССР к месту приемки лет-чики, 100-октановое горючее и смазочные масла?
- Могут ли быть обеспечены со стороны СССР помещения для жилья, столовые, площадки и ангары в месте приемки для американского персонала, обслуживающего сдачу?
- Смогут ли советские власти укрыть американский персо-нал в пункте приемки в случае воздушных нападений?
- Смогут ли быть обеспечены со стороны СССР ВПП длиной в 5000 футов, годные при любой погоде?
- Нужны ли инструкции о том, как следует пользоваться сна-ряжением?

в. Уже отгруженные самолеты.

28.11.1941 из Нью-Йорка были отправлены в качестве по-

чина в счет количества, которое должно быть поставлено в СССР 4 самолета «Бостон-3». С англичанами достигнута договоренность о разгрузке этих самолетов в Басре (так как Абадан к этому времени еще не оборудован) и сборки их для сдачи в готовом виде советским властям. Эти само-леты прибудут в Басру около 10.01.1942.

г. Средние танки.

Сейчас изучается план сдачи СССР 182 средних танков в феврале 1942. Это снаряжение будет разгружаться в до-ках Бендер-Шахпура и переправляться по Трансиранской железной дороге в Тегеран.

д. Американский склад боеприпасов и мастерские.

В Тегеране будет организован американский склад бое-припасов с мастерскими для обслуживания передачи со-ветским властям оружия и боеприпасов, поставляемых че-рез порты Индии и Персидского залива. Штат работников и оборудование уже выписаны из США.

е. Планы об улучшении коммуникаций.

Если это возможно, сведения о советских планах усо-вершенствования путей сообщения в Иране, железных и других дорог, включая портовое строительство на Каспий-ском море, были бы очень ценны для американской мис-сии.

ж. Разные вопросы:

- Могут ли советские власти назначить работника по свя-зи, который бы находился при Главной конторе аме-риканской миссии и который должен был бы держать советские власти в курсе планов и проектов, а также поддерживать связи с ними от имени американской миссии по всем вопросам, касающимся координации, сотрудничества и помощи? Главная контора американской миссии на первых по-рах будет расположена в Багдаде.
- Каковы соображения советских властей в отношении типа груза, который будет перевозиться из Карачи че-рез Нохунди и Мешхед на подлежащих сдаче грузови-ках?
- Может ли СССР поставлять американскому пункту по сборке самолетов в Абадане смазочные масла?
- Может ли СССР поставить асфальт для американских дорожно-строительных работ в Иране?

Начальник американской военной миссии бригадный генерал Р. А. Уилер.



Шефу американской военной миссии бригадному генералу господину Уилеру. Отвечаю на Ваши вопросы, связанные с приемкой поставок для СССР по закону «О займах и аренде вооружения».

- а. Автотранспорт.
1. Пунктом приемки грузовых автомобилей устанавливается Мешхед. Для сокращения пробега машин к месту их эксплуатации желательно кроме того подготовить трассу Персидский залив — Казвин с приемным пунктом в Казвине для отправки машин на Кавказ.
  2. Шофера, ГСМ будут доставлены нами.
  3. Помещения и продукты питания в пунктах приемки Мешхед и Казвин для обслуживающего персонала 200–250 человек в сутки имеются в наличии, но желательно чтобы организация была взята на себя американцами.
  4. Автотранспорт от Нохунди до Мешхеда и от Персидского залива до Казвина может быть использован для перевозки грузов, идущих в СССР. Нами дается соответствующее указание о подготовке грузов перевозимых в СССР из Индии через Нохунди.
- б. Самолеты.
1. Пунктом приемки устанавливается Тегеран.
  2. Летчики и ГСМ будут доставлены нами. Перед Иранским правительством нами может быть возбужден вопрос о передаче нам в аренду одного из аэродромов в районе Тегерана вместе с ангарами и служебными зданиями.
  3. Помещения и жилищные условия желательно организовать в Тегеране силами самих американцев.
  4. Сейчас воздушное нападение на Тегеран исключено вследствие большой удаленности баз противника. Тем не менее этот вопрос будет принят во внимание при организации пункта приемки в Тегеране.
  5. Необходимые аэродромы на воздушной трассе Тегеран — СССР готовим мы с учетом американских технических требований.
  6. Инструкции об уходе за самолетами желательно получить как можно быстрее, так как их необходимо перевести на русский язык.
- в. О самолетах в Басре.
1. Летчики для приемки самолетов будут присланы в Басру.
- г. Средние танки.
- Местом для приемки танков установить Зенджан, там уже имеются люди и ГСМ.

д. Американский склад боеприпасов и мастерские. Тегеран является подходящим местом.

е. Планы об улучшении коммуникаций. Желательно произвести улучшение и реконструкцию следующих шоссейных путей: Астара—Пехлеви, Пехлеви—Тангили—Тепе и строительство железной дороги Астра—Решт—Казвин, параллельно шоссе. Требуется усиление порта Бендер-Шах: дноуглубительные работы, укрепление пристани, строительство складских помещений и подъездных путей непосредственно в порту.

- ж. Разные вопросы.
1. Ваше пожелание иметь работника по связи при Главной конторе американской миссии передано правительству и по-видимому будет удовлетворено.
  2. Смазочные масла в Абадан доставить можем.
  3. Асфальт для дорожно-строительных работ в Иране доставить можем.

Просьба к бригадному генералу Уилеру:

1. Ускорить присылку инструкций по уходу за всей матчастью передаваемой нам.
2. Дать необходимые сведения для доставки с нашей стороны ГСМ, асфальта с указанием сортов, количество, сроков и места доставки.

Посол СССР в Иране А. А. Смирнов.

Годом максимальных перевозок через Иран наших грузов был 1944 год. Помимо общего увеличения поступления грузов в этом году СТУ в Иране сумело обеспечить вывоз грузов непосредственно в Союз в значительно большем размере, чем это было в предшествовавший период.

В 1943 году вывоз в Союз был ниже ввоза наших грузов в Иран на 312 000 тонн. В 1944 году вывоз грузов в Союз превысил поступление их с юга на 148 000 тонн.

В период максимальных перевозок использовались все направления и все виды имеющегося транспорта. Во всех случаях железная дорога по удельному весу перевезенных грузов занимала первое место (до 75% всех перевозок).

Планирование и осуществление перевозок с юга на север и погрузки на севере, кроме перевозок, осуществлявшихся к северу от Тегерана нашими автомобильными частями, выглядело следующим образом:

Вывоз с юга.

Основными исходными данными для составления плана перевозок с юга являлись:

1. Пропускная способность железнодорожного участка к югу от Тегерана.
2. Оборот вагона в северной и южной зонах.
3. Наличие остатка грузов в портах Персидского залива.
4. Поступление океанского груза пароходами по сроку прибытия конвоев.
5. План сборки автомашин на автомобильных сборочных заводах в Андимешке, Хорремшехре и Рафадае и тоннаж собираемых машин.
6. Наличие груза на границе с Ираком в Ханикене (поступающего из Басры).
7. Наличие американских военных машин.
8. Наличие груза, поступающего из Индии по Захедану.
9. Количество горючего, идущего в порядке поставок для СССР и наливаемого в Хорремшехре и Абадане.
10. Количество грузов для хозяйственных нужд Трансиранской железной дороги.
11. Количество груза для иранцев и др.

Все эти данные рассматривались на межсоюзных совещаниях по планированию в конце каждого месяца — на следующий месяц.

На совещаниях присутствовали:

Представители советской стороны — офицерский состав СТУ, руководящий состав ВЭО № 50, работники «Ирансовтранса» и «Ирансовнефти».

Представители англичан — офицеры Британского Транспортного Директората (в дальнейшем английского Штаба Движения в Багдаде и Тегеране), представители ЮКСС и Англо-Иранской нефтяной компании.

Представители американцев — офицеры штаба американских войск и Третьей Службы Движения.

От иранцев никто и никогда не приглашался.

Совещания в 1942 году происходили только с англичанами, а с 1943 года — с американцами и англичанами. Совещания происходили обычно по очереди — в американском Штабе и в СТУ. Председательствовали на совещаниях по очереди советские и американские офицеры.

Для руководства СТУ смысл всех этих ежемесячных межсоюзных совещаний по планированию заключался в необходимости добиваться вывоза с юга грузов в возможно большем количестве, с использованием в первую очередь железнодорожного подвоза и затем уже максимальной нагрузки на машины союзников. Прения и разговоры обычно и происходили вокруг этого.

Американцы, как правило (при уже более или менее установленной пропускной способности), устанавливали СТУ полный объем перевозок с юга, оставляя для себя ежемесячно резерв провозной способности до 10% (фактически всегда используемый).

Англичане делали расчет по потребителям (наши грузы, английские, американские, иранские и др.).

В период массовых перевозок, в 1944 году ( в этот год в Иран поступило более половины всех грузов, прибывших за 1942–1944 гг.), руководство СТУ добилося того, что для перевозки по железной дороге импортных грузов с юга, от Андимешки, использовалось в среднем в течение года 67% всей пропускной способности южного участка Трансиранской железной дороги.

В отдельные месяцы 1944 года удельный вес наших перевозок достигал:

в июле 1944 г. ....	70,7%
в августе 1944 г. ....	72,2%
в сентябре 1944 г. ....	75,4%

Следовательно, на все остальные перевозки (для железной дороги, иранцев, американцев, англичан и для тех, кого англичане подкармливали) оставалось до 30%.

Одна железная дорога не могла переработать весь тот груз, который поступал в порты Персидского залива.

В том же 1944 году из общего количества 2 430 000 тонн только наших импортных грузов, вывезенных с юга, на железную дорогу приходилось 1 802 000 тонн. Перевозка остальных 628 000 тонн являлась также предметом рассмотрения на совещаниях по планированию. Рассматривались и учитывались полные возможности машин, собранных из импорта, машин английских военных колонн, американских военных машин, машин ЮКСС.





К концу 1944 года, когда количество поступающих грузов на юг стало уменьшаться, совещания по планированию стали носить острый характер.

Руководство СТУ требовало, чтобы максимально и в первую очередь загружалась железная дорога, англичане (особенно) и американцы не имели желания так рано свертывать работу своего транспорта. Наши офицеры все же настояли, и с конца 1944 года началось свертывание союзных транспортных средств.

Погрузка на севере.

Составление плана перевозок грузов своей погрузки на северных участках Трансиранской железной дороги было строго централизовано и вплоть до момента отъезда СТУ из Ирана производилось СТУ.



ВЕДОМОСТЬ ВЫВЕЗЕННОГО С ЮГА КОЛИЧЕСТВА ИМПОРТНОГО ГРУЗА ЗА 1942-1945 ГГ.(В ТОННАХ)						
Вид транспорта		1942	1943	1944	1945	Всего
	По железной дороге	149 368	895 065	1 594 908	325 844	2 965 185
	Американскими военными машинами	–	182 000	217 000	–	399 000
	Английскими военными машинами	109000	296 000	209 000	–	614 000
	Импортными машинами после сборки	68 000	167 000	202 000	40 060	477 060
Всего:		326 368	1 540 065	2 222 908	365 904	4 455 245

Примечание: в числе английских машин показаны и машины ЮКСС

Это было крайне необходимо по следующим основным причинам:

1. В целях недопущения использования большого количества вагонного парка под коммерческие перевозки (особенно купеческих грузов).
2. В целях улучшения оборота вагонов и паровозов.
3. В целях недопущения вывоза из северной зоны Ирана определенных номенклатур продуктов, контролируемых нашим Торговым Представительством в Иране.

Интересы транспортировки импортных грузов для СССР превалировали над всеми прочими. План погрузки составлялся ежемесячно.

Не позднее 25 числа месяца, предшествовавшего планируемому в СТУ, представлялись заявки:

- а) от иранцев:
- на государственные иранские перевозки,
  - на перевозку грузов для железной дороги (нефть, дрова, продовольствие),
  - на частные купеческие грузы (на грузы, разрешенные к перевозке и грузы имеющие санкцию Торгпредства);
- б) от англичан: на продовольствие и материалы;
- в) от американцев:
- на лесоматериал для южных участков железной дороги;
  - на продовольствие для железнодорожников южной зоны;
- г) от советских организаций:
- на грузы НКО — для обеспечения снабжения наших войск,

- на грузы Торгпредства и заключенные с купцами по сделкам,
- на грузы «Ирансовнефти» (горючее и громадное количество подлежащей возвращению англичанам бочкотары),
- на грузы Посольства СССР,
- на грузы «Ирансовтранса» и купеческие грузы по сделкам.

Ввиду постоянного увеличения размеров заявок (особенно на грузы НКО) и необходимости соблюдения интересов импорта заявки, как правило, урезались. В первую очередь это касалось иранских, американских и английских грузов, что естественно вызывало нарекания и особенно от иранцев.

Заявки от иранцев шли через Отдел Стабилизации Цен при Министерстве Финансов, переименованный последовательно в Отдел Приоритетов и Транспортный Директорат. С 1945 года заявки на перевозку представляла уже грузовая служба дороги. Начальники отделов СТУ подробно рассматривали содержание каждой заявки. С Отделом Приоритетов им пришлось вести много разговоров из-за стремления последнего взять в свои руки все планирование погрузки по северной зоне. Встретив отпор с нашей стороны, иранцы соглашались на то, чтобы производить повагонное планирование в пределах лимита, устанавливаемого на каждый месяц для иранских грузов.



## ВОРОБЕЙ НИКОЛАЙ АВКСЕНТЬЕВИЧ

Родился 18 февраля 1900 года в м. Лунинец Полесской области БССР. В РККА с 04.1919 г. – помощник военного коменданта станции Конотоп. Участник Гражданской войны 1919–1922 гг. – Южный и Туркестанский фронт. Окончил школу ВОСО в 1927 г., Военно-транспортную академию в 1937 г.

С 10.1919 – военный диспетчер УВОСО, Южный фронт.

С 1920 – начальник диспетчерского отделения УВОСО, Юго-Западный фронт.

С 1921 – заместитель военного коменданта станции Казатин.

С 06.1922 – начальник отделения военных перевозок УВОСО, Туркестанский фронт.

С 08.1923 – военный комендант железнодорожного узла и станции Ташкент.

С 06.1924 – заместитель начальника передвижения войск Юго-Западной ж/д .

С 08.1929 – начальник передвижения войск на Южной ж/д .

С 1931 – слушатель ВТА КА.

С 01.1933 – начальник Читинского железнодорожного района.

С 10.05.1933 – начальник службы движения Уссурийского железнодорожного района.

С 06.1934 – начальник передвижения войск Юго-Западной ж/д .

С 03.1936 – слушатель ВТА КА.

С 08.1937 – начальник передвижения войск Западной ж/д .

С 07.1939 – начальник отдела ВОСО фронтовой группы войск, заместитель начальника Центрального военного отдела НКПС СССР.

С 26.10.1940 – заместитель начальника управления дорог Западного направления НКПС.

С 8.07.1941 – заместитель уполномоченного НКПС Южного фронта по воинским перевозкам.

С 7.02.1942 – заместитель начальника штаба Главного управления военно-восстановительных работ.

С 14.05.1942 – инженер-эксперт СТУ в Иране.

С 10.1942 – старший помощник начальника штаба СТУ в Иране.

С 03.1945 – ИО начальника штаба СТУ в Иране.

С 27.09.1945 – начальник передвижения войск на Кировской ж/д .

С 3.09.1948 – начальник УВОСО Приморского ВО.

С 12.07.1952 – начальник военной кафедры Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

Уволен в запас 9.02.1956.

Военинженер 1 ранга (16.08.1938), инженер-полковник (15.04.1938).

Награжден орденом Ленина (21.02.1945), двумя орденами Красного Знамени (3.11.1944, 20.06.1949), двумя орденами Красной Звезды (23.03.1944, 20.06.1949), медалями «За трудовую доблесть» (1940), «XX лет РККА», «За оборону Москвы», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».



Из отчета начальника СТУ:

*«...Исходя из указанных выше причин, мы не могли пойти на такой шаг и не пошли. С 1945 года мы прекратили вообще всякие разговоры с этими отделами Министерства Финансов, получая заявки непосредственно от дороги. Следствием такой политики иранцев явилось и снятие с поста Главного Директора дороги Нафиси, восстановленного по нашему требованию.*

*Практически составлявшийся СТУ план перевозок вместе с заданием на работу дороги в конце месяца передавался для осуществления и последующего контроля за исполнением нашим представителям при Управлении дороги и в районах».*

#### Расформирование воинских частей

##### из состава СТУ в Иране:

- в марте 1944 г. для укомплектования ВАД расформированы 11 и 67 ОДЭБ с передачей личного состава 11 ОДЭБ в ВАД № 32, 67 ОДЭБ — в ВАД № 33,
- Директивой ГШ КА № Орг/5/314785 от 22.01.1945 г. 26 и 27 автотранспортные отряды расформированы,
- в феврале 1945 г. расформированы ремонтные пункты в Казвине, Миане и Ноушехре,
- в августе 1945 г. расформированы базы ГСМ и бензозаправочные пункты,
- в сентябре 1945 г. расформирован армейский полевой автомобильный склад № 3431.

#### Хроника убывтия воинских частей из состава СТУ в Иране

По распоряжению Начальника Генерального Штаба Красной Армии и Начальника тыла Красной Армии в связи с уменьшением объема перевозок импортных грузов через Иран в СССР убывли из состава частей в Иране:

- в сентябре 1944 г. — отдельный автотранспортный батальон без номера (был сформирован за счет частей СТУ),
- в октябре 1944 г. — 586 ОАТБ — в САВО на вывоз хлопка,
- в ноябре 1944 г. — 321 ОРВБ — в СССР,
- в декабре 1944 г. — 578 ОАТБ и 373 отдельная рота автоцистерн для использования в народном хозяйстве Закавказья,
- в декабре 1944 г. — батальон 18 отдельного автополка в разные пункты СССР на вывоз хлеба,
- в январе 1945 г. — 18 отдельный автополк,
- в январе 1945 г. — 9 АОН передан в подчинение штаба ВВС Закавказского фронта,
- в марте 1945 г. — 45 ОМСБ — в Одессу для охраны складов,
- в мае 1945 г. — 287 ОАТБ, 322 ОРВБ и пересыльные пункты

Бендер-Шах и Тегеран переданы в подчинение 4 армии,

- в мае 1945 г. — 10, 11, 39 ОДСБ в СССР для использования на строительстве дорог на Украине и Северном Кавказе,
- в мае 1945 г. — две роты 62 ОМСБ — в г. Надьканижа (Венгрия) для охраны нефтепромыслов, две роты оставлены в составе СТУ для охраны импортных грузов.

В июле 1945 г. эти две роты расформированы, личный состав рот использован на укомплектование частей СТУ, а сверхштатные откомандированы в ОК 4 армии:

- в июне 1945 г. — 288 отдельная рота подвоза горючего — в состав Закавказского фронта,
- в июле 1945 г. — 6 отдельный автополк и 320 ОРВБ — на Дальний Восток,
- в августе 1945 г. — 528 ОАТБ в Сухуми для использования на строительстве дорог,
- в августе 1945 г. — 520 ОАТБ в СССР,
- в августе 1945 г. — полевая касса № 1953 передана в 4 армию,
- в октябре 1945 г. — ВАД № 33 в г. Сухуми на расформирование,
- в октябре 1945 г. — ВАД № 32 в состав Бакинского военного округа для обслуживания шоссейных дорог Северного Ирана,
- в ноябре 1945 г. — 43 ОМСБ, 135 ОМСВ и военные железнодорожные комендатуры станций Бендер-Шах, Тегеран, Тебриз, Казвин переданы в 4 армию.

*Исх. № 010 от 3.01.1945.*

*Наркому внешней торговли т. Микояну А. И.*

*Начальнику тыла КА генералу армии Хрулеву А. В.*

*Докладываю по состоянию на 1.01.1945 в штате СТУ числятся: офицерского состава — 139, рядовых и сержантов — 19, вольнонаемных — 50, машин легковых — 15, «Виллис» — 24, грузовых и специальных — 14, мотоциклов — 2.*

*В связи с тем, что последние месяцы 1944 и 1 квартал 1945 показывают значительное уменьшение плана перевозок импортных грузов, что уже вызвало уменьшение количества частей СТУ (автомобильных, ремонтно-восстановительных, подвоза горючего и др.) полагаю пересмотреть штат СТУ в сторону его уменьшения: офицерского состава на 33 человека, рядовых и сержантского состава — на 16 человек, вольнонаемных — на 16 человек, автомашин на 5 штук.*

*Начальник СТУ генерал-майор Каргин*

*Начальник штаба СТУ полковник Костилов.*



## МАКАРОВ ВИКТОР ИВАНОВИЧ

Родился 7 января 1905 года в с. Селище Краснослободского района Пензенской области.

Участник Гражданской войны 20.04.1920 – 23.12.1920 гг. — Южный фронт.

В РККА с 20.04.1920 по 23.12.1920 г., с 1.07.1921 по 16.09.1921 г., с 26.11.1926 г.

В Иране с 15.05.1942 по 10.04.1945 г.

С 1.09.1927 — курсант школы ВОСО, Ленинград.

С 9.04.1931 — командир взвода, роты, 6 железнодорожный полк.

С 11.1936 — слушатель ВТА КА.

С 27.06.1939 — старший помощник начальника 1 отдела ВОСО штаба МВО.

С 13.07.1941 — начальник отделения перевозок отдела ВОСО штаба Южного фронта.

С 28.02.1942 — начальник передвижения войск на Сталинградской ж/д .

С 1.05.1942 — инженер-эксперт СТУ в Иране.

С 5.06.1944 — старший помощник начальника штаба СТУ в Иране по охране.

С 29.12.1944 — начальник отдела охраны и сопровождения военных грузов СТУ в Иране.

С 29.03.1945 — инспектор железнодорожных перевозок СВА в Германии, начальник отдела, старший эксперт по оценке предприятий.

С 5.03.1947 — начальник отделения охраны и сопровождения военных грузов СВАГ.

С 6.03.1948 — помощник начальника управления передвижения войск на Западной ж/д, начальник отдела военных перевозок УВОСО Киевского ВО.

Уволен в запас 26.02.1955 г.

Лейтенант (1936), старший лейтенант (1937), капитан (1939), майор (24.04.1940), подполковник (11.04.1942), полковник (21.02.1948).

Награжден орденами Ленина (1951), Красного Знамени (1946), Красной Звезды (17.08.1945), «Знак Почета» (1944), медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».



Проект штата № 02/340 СТУ в Иране.  
Организация.  
Командование.  
Штаб.  
Отделы: политический, автомобильный, дорожный, воздушных сообщений СТУ и ГУ ГВФ, финансовый, снабжения, военной прокуратуры.  
Отделения: строевого и кадров, 6-е, секретная часть и общая канцелярия, АХО, санитарная часть.  
Автотранспорт: легковых автомашин — 12, «Виллис» — 17, грузовых и специальных — 4, мотоциклов — 1, санитарных автомашин — 1.  
Личного состава: военнослужащих — 108, вольнонаемных — 17.

Советское транспортное управление в Иране было расформировано в ноябре 1945 года. Списочная численность личного состава СТУ в Иране по состоянию на 22 ноября 1945 г. составляла 30 офицеров и один сержант.  
23 ноября 1945 г. весь личный состав, остававшийся в штате управления по ликвидации СТУ в Иране выбыл на территорию СССР.

Приказ СТУ № 0193 от 17.11.1945.  
На основании Директивы начальника ГОУ ГШ КА № ОРГ/611150 от 2.11.1945 и приказания командующего Бакинским округом ПВО от 11.11.1945 — СТУ в Иране прекращает свою деятельность с 15.11.1945.  
Приказываю:  
1. Для ликвидации дел и имущества СТУ назначить ликвидационную комиссию.  
...  
3. Воинские части и учреждения СТУ: 43 ОМСБ, ЗКУ и ЗК передать командующему 4 Армией до 30.11.1945 а 135 ОМСБ к 15.12.1945.  
4. Личный состав СТУ откомандировать:  
1-я группа к 30.11.1945.  
2-я группа к 20.12.1945.  
Все имущество сдать 4 Армии.  
Начальник СТУ полковник Костилов С. М.  
Начальник штаба СТУ инженер-полковник Морозов М. Н.

НАГРАДЫ РОДИНЫ

Личный состав СТУ в Иране и входящие в его состав подразделения и части за успешную работу неоднократно представлялись к награждению орденами и медалями:  
  
Исх. № 081 от 8.01.1945.  
Представлено к награждению личного состава воинских частей СТУ в Иране:  
Орденом Отечественной войны 1 степени — 5 человек.  
Орденом Отечественной войны 2 степени — 15 человек.  
Орденом Красной Звезды — 66 человек.  
Орденом «Знак Почета» — 52 человека.  
Медалью «За отвагу» — 8 человек.  
Медалью «За боевые заслуги» — 129 человек.  
Медалью «За трудовую доблесть» — 32 человека.  
Медалью «За трудовое отличие» — 25 человек.  
  
Исх. № 02258 от 21.07.1944.  
Полномочному и чрезвычайному послу СССР в Иране тов. Максимову.  
Список личного состава управления, частей и подразделений СТУ в Иране представленных к американским наградам:  
Начальник штаба СТУ полковник Костилов Сергей Михайлович.  
Заместитель начальника СТУ полковник Гатилов Афанасий Ильич.  
Начальник ж/д отдела полковник Лифанов Иван Григорьевич.  
Старший помощник начальника штаба СТУ инженер-полковник Воробей Николай Авксентьевич.  
Начальник автомобильного отдела подполковник Кисленков Александр Матвеевич.  
Начальник автодороги полковник Оприц Владимир Федорович  
Начальник ВЭО-50 директор-полковник тяги Жаворонков Иван Яковлевич.  
Командир 6 автополка подполковник Смирнов Иван Григорьевич — его полк перегнал 50000 автомашин с юга Ирана в СССР.  
Командир 18 автополка подполковник Разумовский Валерий Петрович.  
Командир автобатальона майор Адаменко Андрей Васильевич.  
Командир автобатальона капитан Ремизов Аркадий Борисович.

Командир взвода отдельного стрелкового батальона старший лейтенант Пахомов Николай Алексеевич.  
Красноармеец-шофер отдельного автополка Капинус Андрей Петрович — перегнал 75 автомашин, перевез 200 тонн грузов.  
Машинист ВЭО-50 Рыжов Василий Михайлович.  
Помкомвзвод ОСБ старший сержант Хусаинов Анвар Хусаинович.  
Сержант ОСБ Королев А. М.  
Красноармеец-шофер отдельного автобатальона Романин Григорий Леонтьевич.

За примерную личную дисциплинированность и отличное несение службы:  
объявлена благодарность в приказе — 390 сержантам и рядовым.  
награждены ценными подарками ..... 483  
награждены знаком «Отличный шофер» ..... 1427  
награждены знаком «Отличный дорожник» ..... 548  
награждены знаком «Отличный повар» ..... 71  
награждены знаком «Отличник санитарной службы» ..... 8

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23.02.1944 г. за успешную работу по обеспечению фронта импортными военными материалами, идущими через Иран, из числа лучших офицеров, сержантов и вольнонаемных СТУ в Иране награждено:  
орденом Ленина ..... 1  
орденом Красного Знамени ..... 2  
орденом Отечественной войны 2 степени ..... 1  
орденом Трудового Красного Знамени ..... 11  
орденом Красной Звезды ..... 29  
орденом «Знак Почета» ..... 38  
медалью «За отвагу» ..... 6  
медалью «За боевые заслуги» ..... 51  
медалью «За трудовую доблесть» ..... 24  
медалью «За трудовое отличие» ..... 21  
Всего ..... 181 человек

Исх. № 1546 от 20.12.1943. Наркому внешней торговли СССР тов. Микояну А. И.  
Согласно Вашего указания представляю наградные листы на офицерский, сержантский, рядовой и вольнонаемный состав СТУ в Иране и частей ему подчиненных, а также работников ж/д транспорта Северных участков Трансиранской ж/д ВЭО-50 и Тавризского участка ж/д ВЭО-17. (192 человека).  
К ордену Красного Знамени — 1, Отечественной войны 1 степе-

ни — 12, Отечественной войны 2 степени — 5, Трудового Красного Знамени — 11, Красной Звезды — 58, «Знак Почета» — 31, медали «За боевые заслуги» — 61, «За трудовую доблесть» — 3, «За трудовое отличие» — 10. В том числе офицеров — 68, сержантов — 28, рядовых — 32, работников ж/д транспорта (ВЭО-50 и ВЭО-17) — 63, вольнонаемных СТУ — 1.  
В том числе по частям и учреждениям: по управлению — 27, ВЭО-50 — 48, ВЭО-17 — 15, 287 ОАТБ — 8, 67 ОДЭБ — 8, 18 АП — 9, 70 ОДЭБ — 5, 520 ОАТБ — 5, 10 ОРБ — 6, 288 ОАР — 5, 10 ОДСБ — 6, 39 ОДСБ — 10, 578 ОАТБ — 5, 11 ОДЭБ — 3, 528 ОАТБ — 4, 43 ОМСБ — 5, 6 АП — 10, 586 ОАТБ — 8, 11 ОДСБ — 5. Всего: 192 человека.  
Начальник управления генерал-майор технических войск Каргин.  
Начальник штаба СТУ полковник Костилов.

Представления к награждению:  
К ордену Красного Знамени:  
— командир 67 ОДЭБ подполковник Ревтов Дмитрий Михеевич 1901 г.р. Воевал. Награжден орденом Красной Звезды.  
В 1942 — 1943 работал на трассе Шахруд–Баджигран–Ашхабад. С 09.1943 на трассе Казвин–Тавриз–Джультфа.

К ордену Отечественной войны 1 степени:  
— начальник ОКР СМЕРШ СТУ гвардии подполковник Бобров Сергей Васильевич 1905 г.р. Воевал на Западном фронте 10.1941—07.1942. Награжден орденом Красной Звезды;  
— заместитель начальника СТУ по политчасти подполковник Гатилов Афанасий Ильич 1905 г.р. Не воевал;  
— начальник политотдела ВЭО-50 Гигошвили Арчил Александрович 1907 г.р. Не воевал. Награжден орденом «Знак Почета», знаками «Почетный железнодорожник», «Ударник Сталинского призыва». Депутат ВС Грузинской ССР;  
— начальник ВЭО-50 Ильин Константин Федорович 1903 г.р. Не воевал. Награжден орденом «Знак Почета», грамотой ПВС Туркменской ССР;  
— начальник автомобильного отдела СТУ подполковник Кисленков Александр Матвеевич 1903 г.р. Не воевал;  
— начальник железнодорожного отдела СТУ подполковник Лифанов Иван Григорьевич 1901 г.р. Награжден медалью «XX лет РККА». Участник Гражданской и Финской войны. Работал начальником Сарийского района Трансиранской ж/д, обеспечил работу станции Бендер-Шах;  
— начальник отделения строительства и реконструкции же-



- лезных дорог Северного Ирана СТУ инженер-полковник Морозов Михаил Никитич 1898 г.р.. Награжден медалями «За трудовую доблесть», «XX лет РККА», знаком «Почетному железнодорожнику». Участник Финской войны, на Калининском фронте. Дважды ранен;
- командир 39 ОДСБ инженер-капитан Мицмахер Абрам Ильич 1904 г.р. Не воевал. Награжден медалью «За боевые заслуги». Обеспечил ремонт основного маршрута перевозок — шоссе Казвин–Пехлеви через Куинский горный перевал;
- помощник командира 287 ОАТБ по техчасти техник-лейтенант Мухин Константин Макарович 1895 г.р. Не воевал.
- помощник командира роты по техчасти 287 ОАТБ старший техник-лейтенант Погосян Арам Вартанович 1908 г.р. Не воевал;
- командир 586 ОАТБ гвардии капитан Разин Тимофей Еремеевич 1904 г.р. Участник Финской войны, на Северо-Кавказском фронте 1941—1942.

#### К ордену Отечественной войны 2 степени:

- начальник авиационного отдела СТУ инженер-полковник Лаврентьев Алексей Алексеевич 1902 г.р. В РККА с 1920 по 1927, с 1941. Воевал. Награжден орденом Красного Знамени. Образцово организовал прием и выпуск самолетов. Установил постоянно действующую и надежную связь на трассе, чем способствовал успешному осуществлению ответственных перелетов Москва–Тегеран;
- командир дорожно-комендантской роты 67 ОДЭБ старший лейтенант Гладышев Александр Матвеевич 1909 г.р.;
- командир транспортной роты 10 ОДСБ старший лейтенант Мурашко Сергей Яковлевич 1913 г.р. На Крымском фронте в 1942;
- начальник морского отдела СТУ инженер-майор Маркичев Илья Александрович 1903 г.р. Умело организовал работу портов Южного Каспия, чем способствовал быстрейшей отгрузке транзитных грузов в СССР морем;
- командир 10 ОРБ капитан Нога Павел Ефимович 1912 г.р. На Сталинградском фронте. Организовал работу по погрузке судов военными грузами для СССР в порту Бендер-Шах;
- начальник отделения автоперевозок автомобильного отдела СТУ майор Худосовцев Александр Михайлович 1910 г.р. Не воевал. Награжден медалью «За боевые заслуги».

#### К ордену Трудового Красного Знамени:

- слесарь-арматурщик депо Бендер-Шах Ардуханов Арутюн Микичевич 1916 г.р.;
- заместитель начальника ВЭО-17 Гомарели Владимир Александрович 1913 г.р.;

- машинист депо Бонекух Касумов Касум Мамед-Оглы 1915 г.р. Водит поезда сверх нормы на 100-150 тонн. Инициатор вождения тяжеловесных поездов. Предотвратил крушение поезда на ст. Зенджен;
- котельный мастер депо Полесефид Квривишвили Артем Иосифович 1897 г.р.;
- машинист депо Полесефид Миминашвили Сергей Самсонович 1917 г.р.;
- начальник ВЭО-17 Немсицверидзе Абел Лукич 1903 г.р. Награжден медалью «За трудовое отличие», знаком «Почетному железнодорожнику»;
- начальник тяги Тегеранского района ВЭО-50 Стомба Иван Иванович 1906 г.р.;
- начальник станции Бендер-Шах Тельнов Павел Николаевич 1907 г.р. Награжден медалью «За трудовую доблесть», знаком «Почетному железнодорожнику»;
- машинист-инструктор депо Бендер-Шах Шарашенидзе Михаил Александрович 1913 г.р.;
- бригадир комплексной бригады ВЭО-17 Шмелев Иван Николаевич 1887 г.р.;
- начальник политотдела ВЭО-17 Есакия Георгий Соломонович 1906 г.р.. С 03.1943 по 08.1943 — начальник политотдела ВЭО-50, с 08.1943 — начальник политотдела ВЭО-17. Награжден медалью «За трудовое отличие».

#### К ордену Красной Звезды:

- командир взвода 528 ОАТБ младший лейтенант Агеев Дмитрий Яковлевич 1911 г.р.;
- старший помощник начальника штаба СТУ майор Арапов Петр Петрович 1895 г.р. Участник Гражданской войны, ликвидации басмачества. Награжден орденом Красной Звезды Бухарской НСР;
- машинист депо Бонекух Алиев Бабахан Дадаш-Оглы 1908 г.р.;
- начальник отделения строевого и кадров СТУ майор Аршинов Александр Денисович 1914 г.р.;
- заместитель начальника — главный инженер ВЭО-50 Белоусов Григорий Алексеевич 1903 г.р.;
- паровозный мастер депо Полесефид Белоусов Павел Спиридонович 1912 г.р.;
- машинист депо Тавриз Барсегян Грач Оганесович 1912 г.р.;
- ВРИД помощника командира роты по техчасти 18 автополка сержант Бородко Павел Степанович 1910 г.р.;
- помощник командира батальона по техчасти 11 ОДСБ инженер-капитан Бежанов Маликон Зурабович 1903 г.р.;
- старший помощник начальника штаба СТУ по оперативному планированию и учету инженер-полковник Воробей

- Николай Авксентьевич 1900 г.р. Награжден медалями «За трудовую доблесть», «XX лет РККА»;
- командир взвода 10 ОРБ лейтенант Власенко Леонид Тимофеевич 1906 г.р. На Сталинградском фронте 06 — 07.1942;
- командир 578 ОАТБ старший лейтенант Воронин Борис Семенович 1909 г.р.;
- машинист депо Полесефид Григорьев Артем Григорьевич 1903 г.р.;
- начальник части связи Тегеранского района Гаспарян Арменак Серопович 1911 г.р.;
- инженер части пути ВЭО-50 Давидов Григорий Васильевич 1904 г.р.;
- старший инспектор инспекции СТУ Дмитриев Иван Андреевич 1910 г.р.;
- командир роты 18 автополка старший лейтенант Дзидзигури Вахтанг Калистратович 1916 г.р.;
- уполномоченный ОКР СМЕРШ 578 ОАТБ старший лейтенант Дудяков Федор Иванович 1913 г.р.;
- машинист депо Бендер-Шах Дундуа Александр Эрастович 1915 г.р.;
- командир отделения 6 отдельного автополка старшина Ефименко Петр Федорович 1911 г.р.;
- бригадир рембригады 287 ОАТБ красноармеец Заводнов Федор Петрович 1917 г.р.;
- начальник депо Зенджан Иванов Дмитрий Павлович 1915 г.р.;
- старший инструктор политотдела СТУ капитан Караманян Ефрем Ампарович 1912 г.р.;
- машинист-инструктор депо Полесефид Касрадзе Георгий Николаевич 1903 г.р.;
- помощник командира роты по техчасти 287 ОАТБ Калатазавили Михаил Георгиевич 1916 г.р.;
- машинист депо Бонекух Коплатадзе Андрей Антонович 1912 г.р.;
- токарь вагонного участка ВЭО-17 Козельский Тимофей Ефремович 1909 г.р.;
- помощник командира батальона по техчасти 18 автополка старший техник-лейтенант Ковпак Иван Деомидович 1911 г.р.;
- старший уполномоченный ОКР СМЕРШ при 6 автополку старший лейтенант Кузнецов Павел Иванович 1914 г.р.;
- помощник начальника ВЭО-50 по кадрам Кулиджанов Яков Леонтьевич 1907 г.р.;
- начальник штаба 6 автополка подполковник Ломинашвили Григорий Христофорович 1910 г.р.;
- старший помощник начальника штаба по охране и рабочим частям подполковник Макаров Виктор Иванович 1905 г.р.;
- командир взвода 18 автополка младший лейтенант Мамедов Абдул Иса-Оглы 1916 г.р.;

- командир отделения 10 ОРБ старший сержант Мазаев Семен Антонович 1919 г.р.;
- командир автотранспортного взвода 287 ОАТБ старший сержант Минджия Георгий Константинович 1920 г.р.;
- начальник АХО СТУ старший лейтенант Орел Эммануил Михайлович 1914 г.р.;
- начальник паровозного депо ВЭО-17 Погосян Торгом Михайлович 1910 г.р.;
- начальник финансового отдела СТУ майор и/с Поздняков Борис Михайлович 1906 г.р.;
- помощник начальника отделения автоперевозок автоотдела СТУ старший техник-лейтенант Проходцев Николай Николаевич 1913 г.р.;
- начальник кранового хозяйства станции Бендер-Шах Проценко Николай Алексеевич 1917 г.р.;
- шофер 6 автополка красноармеец Радин Николай Прохорович 1913 г.р., перегнал до 12.1943 36 автомашин;
- старший уполномоченный ОКР СМЕРШ СТУ майор Рыбальченко Петр Григорьевич 1914 г.р.;
- оперуполномоченный ОКР СМЕРШ СТУ капитан Сидоренко Константин Федотович 1909 г.р.;
- ответсекретарь парткомиссии СТУ капитан Степанов Николай Николаевич 1900 г.р.;
- заместитель начальника ОКР СМЕРШ СТУ подполковник Сергиенко Александр Сергеевич 1906 г.р.;
- командир взвода 578 ОАТБ сержант Сергиенко Григорий Павлович 1907 г.р.;
- машинист-инструктор паровозного депо ВЭО-17 Тусишвили Соломон Павлович 1904 г.р.;
- бригадир пути 2 околотка станции Гергер ВЭО-17 Фетисов Георгий Иванович 1912 г.р.;
- заместитель командира батальона по политчасти 18 автополка капитан Червоный Федор Корнеевич 1907 г.р.;
- командир дорожно-комендантской роты 67 ОДЭБ техник-лейтенант Чирков Аристарх Алексеевич 1907 г.р.;
- заместитель начальника ВЭО-50 Чернухин Адольф Ефимович 1906 г.р. С 12.1941 по 07.1942 работал экспертом в советской правительственной транспортной комиссии в Иране и был первым советским представителем в Управлении Трансиранской железной дороги, где провел большую подготовительную работу по обеспечению перевозок;
- машинист депо Бендер-Шах Шушпанов Александр Георгиевич 1913 г.р.;
- командир роты 10 ОРБ лейтенант Шумал Павел Степанович 1909 г.р.;
- командир отделения 39 ОДСБ сержант Шумилов Александр Андреевич 1913 г.р.;



- помощник начальника техчасти по ремонту и эксплуатации 6 автополка инженер-капитан Элиава Леонид Георгиевич 1904 г.р.;
- помощник командира 11 ОДСБ по хозяйству старший лейтенант и/с Эмир Вели Мурат 1904 г.р.;
- помощник машиниста депо Бонекух Яковенко Григорий Алексеевич 1919 г.р.

**К ордену «Знак Почета»:**

- заместитель начальника станции Бендер-Шах Акопян Оганес Мкртычевич 1917 г.р.;
- заместитель начальника политотдела ВЭО-50 Вартанян Ашот Князевич 1908 г.р.;
- командир автотранспортного взвода 287 ОАТБ старшина Демиденко Семен Михайлович 1917 г.р.;
- диспетчер Сарийского района железной дороги Еленев Федор Алексеевич 1915 г.р.;
- начальник части движения ВЭО-17 Ерзинкян Аршавир Гарегинович 1905 г.р.;
- командир отделения 6 автополка сержант Еремян Арутюн Хачатурович 1903 г.р.;
- шофер 6 ОАП ефрейтор Заяц Семен Федорович 1922 г.р.;
- шофер 6 ОАП красноармеец Калининченко Иван Акимович 1909 г.р.;
- начальник станции Тавриз Коркия Владимир Авксентьевич 1903 г.р.;
- начальник штаба 67 ОДЭБ старший техник-лейтенант Лопатин Павел Леонидович 1900 г.р.;
- помощник командира батальона по техчасти 70 ОДЭБ старший техник-лейтенант Ляпкин Александр Илларионович 1905 г.р. Награжден медалью «За трудовую доблесть»;
- начальник станции Фирузкух ВЭО-50 Макаров Иван Александрович 1907 г.р.;
- шофер 6 ОАП красноармеец Мамедов Мамед Абдиевич 1906 г.р., лезгин;
- составитель поездов станции Бендер-Шах Матевосян Хачатур Георгиевич 1894 г.р.;
- котельный мастер депо Бендер-Шах Миханашвили Василий Цкалобович 1892 г.р. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетный железнодорожник»;
- командир роты 39 ОДСБ инженер-капитан Мустафаев Лютфали Кафар Оглы 1901 г.р.;
- заместитель начальника политотдела ВЭО-17 Омаров Бахшо Фомич 1897 г. р., армянин;
- секретарь парторганизации 287 ОАТБ старший лейтенант Поташник Яков Григорьевич 1913 г. р.. Награжден медалью

- «За боевые заслуги»;
- парторг паровозного депо ВЭО-17 Расулов Гасан Теймур Оглы 1909 г.р.;
- начальник грузовой части ВЭО-50 Саатсазов Семен Николаевич 1904 г.р., армянин;
- осмотрщик вагонов станции Бендер-Шах Савченко Григорий Павлович 1914 г.р.;
- диспетчер Тегеранского района ВЭО-50 Самашвили Илья Сергеевич 1922 г.р.;
- начальник части движения ВЭО-50 Самоха Павел Иванович 1908 г.р.;
- начальник части связи ВЭО-50 Самунджян Дро Нерсесович 1904 г.р.;
- дежурный по станции Бендер-Шах Саркисян Хачик Мардинович 1916 г.р.;
- дорожник 70 ОДЭБ ефрейтор Симоненко Иван Андреевич 1894 г.р.;
- командир автотранспортной роты 520 ОАТБ лейтенант Смирнов Петр Денисович 1909 г.р.;
- котельщик паровозного депо ВЭО-17 Хмара Дмитрий Петрович 1904 г.р.;
- помощник начальника ВЭО-17 по кадрам Чадранов Аркадий Ефремович 1908 г.р.;
- начальник депо Полесефид Шведов Александр Дмитриевич 1902 г.р.;
- помощник командира роты по техчасти 6 ОАП лейтенант Якунин Петр Алексеевич 1918 г.р.

**К медали «За боевые заслуги»:**

- начальник секретно-шифровального отделения СТУ старший лейтенант и/с Кондрашев Владимир Евгеньевич 1918 г.р.;
- начальник отделения ГСМ СТУ старший техник-лейтенант Спичкин Георгий Васильевич 1915 г.р.

**К медали «За трудовую доблесть»:**

- помощник начальника отделения железнодорожного отдела СТУ младший лейтенант запаса Кукуев Александр Михайлович 1909 г.р.

Советские специалисты с честью выполнили свой патриотический и интернациональный долг. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1944 года за работу в Иране орденами и медалями был награжден 321 человек.

## В НАСЛЕДСТВО ИРАНУ

Значение для развития транспортной инфраструктуры Ирана организованной союзниками транспортировки через его территорию импортных грузов для СССР несомненно велико.

До прихода наших войск Иран в отношении наличия и состояния путей сообщения оставлял желать лучшего. Достаточно сказать, что даже такой центр, как столица Ирана Тегеран, был связан лишь железной дорогой и то только с некоторыми провинциями страны. Движение по ней было нерегулярное, пропускная и провозная способности очень низкие.

Можно привести такие примеры.

Трансиранская железная дорога на 2150 км главных путей имела менее 2000 вагонов (крытых, платформ, цистерн) в основном немецкой постройки и 117 паровозов также немецкого производства (заводы Круппа, Геншеля и Эслингена). Техническое состояние паровозного и вагонного парка было ниже всякой критики. Негодных для эксплуатации паровозов было 60 штук (более половины паровозного парка) и до 12–15% всего подвижного состава. Отсутствовал какой бы то ни было технологический процесс по осмотру паровозов и вагонов, отсутствовали ремонтные средства и сам ремонт не производился. Настойчиво и много пришлось поработать советским железнодорожникам и личному составу ВЭО № 50, чтобы при таких условиях (плюс вплоть до 1943 года еще и при наличии открытого сопротивления и саботажа наших мероприятий со стороны представителей Британского Транспортного Директората) сделать железную дорогу такой, какая должна удовлетворять требованиям организации массовых перевозок. Советские железнодорожники обучили иранских железнодорожников методам управления движением, помогли подготовить кадры технических железнодорожных работников, передали иранцам советский опыт работы всех категорий рабочих и служащих, подготовили базу по уходу за всем хозяйством дороги, составили и ввели для руководства ряд документов, регламентирующих работу железной дороги.

Хорошими грунтовыми дорогами Иран вообще не отличался. Для видимости кое-какие дороги начинались стройкой, отпускаясь кое-какие средства, но большая часть из них оставалась в руках подрядчиков и лиц, которые строительством

ведали. Если что и было построено, как например дорога из Кередж через перевал на Чалус (Ноушехр), так и это содержалось без соблюдения элементарных требований ухода.

Положительное значение перевозки наших грузов через Иран заключалось следовательно и в том, что Иран получил хорошие безопасные для движения шоссейные и грунтовые дороги.

В 1930–1940-е годы Иран страдал хронической безработицей. За время работы СТУ и других советских организаций в Иране по транспортировке наших грузов десятки тысяч иранцев получили более или менее постоянную или временную работу (на доразвитии железнодорожных обустройств, строительстве и эксплуатации складов, дорог, на автотранспорте, в портах и т.д.). Тысячи иранцев получили квалификацию водителей, трактористов, крановщиков, железнодорожников, специалистов по содержанию дорог, связистов, водоснабженцев и др.

Наконец, имея у себя перед глазами примеры из жизни и самоотверженной работы советских людей, иранское население получило достаточно возможностей к тому, чтобы судить о превосходстве нашего советского общественного строя перед другими государственными системами.

Союзники же передачу имущества и техники Ирану вели на коммерческой основе.

*Исх. № 01573 от 24.06.1945. Микояну, Хрулеву.*

*Докладываю, что к 1.07.1945 американцы через англичан передают весь южный участок Трансиранской железной дороги в управление иранцам.*

*Весь подвижный состав и паровозное хозяйство, принадлежащее американцам, за небольшим исключением они стягивают на юг для дальнейшей отправки в другие места. Английский посол в Иране Буллард сообщил нашему послу о прекращении Британским правительством с 1.07.1945 авансирования Трансиранской железной дороги. Начальник СТУ полковник Костиков. 24.06.1945.*





## ГЛАВА 3. ★ ПОРТЫ ИРАНА

### МОРСКОЙ ТРАНЗИТ

Учитывая расстояния от США до СССР, способ доставки, к сожалению, был единственный — океанскими судами. Грузы для союзников США по южному маршруту доставлялись в Иран из США, Канады и Великобритании морским путем. Океанские суда перевозили ящики с грузами из Исландии либо из портов восточного побережья США двумя маршрутами:

**1-й путь:** через Атлантический океан—Гибралтар—Средиземное море—Суэцкий канал—Красное море—Аравийское море—Персидский залив. Расстояние Исландия—Абадан около 12500 морских миль, Нью-Йорк—Абадан — 15600 морских миль.

Был и вариант — вокруг мыса Доброй Надежды. Тогда расстояние Исландия—Абадан получалось 22000 морских миль, Нью-Йорк—Абадан — 23500 морских миль.

От Филадельфии и Нью-Йорка до порта назначения 45–50 суток. Формировались конвои от 75 до 100 судов с эскортом военных кораблей США. От Гибралтара эскортирование конвоев выполнял английский флот.

Это были районы (за исключением Средиземного и Красного моря из-за доступности немецкой авиации и подводных лодок) относительно безопасные для плавания и требовали значительно меньшее количество кораблей охранения,

чем северные конвои в Мурманск и Архангельск.

**2-й путь:** Через Панамский канал и Тихий океан с заходом в Австралию в порт Фримантл для пополнения запаса воды и продовольствия. С эскортом до Панамского канала, далее без эскорта поодиночке. Путь 17000 — 17500 миль, менее опасный. Всего путь занимал 60–80 суток при средней скорости 14 миль в час.

Путь по Индийскому океану был тоже не совсем безопасным. Так за время войны потери союзных и нейтральных стран от боевых действий противника (преимущественно японских подводных лодок) в Индийском океане составили 385 транспортных судов.

Как все происходило можно проследить по сохранившимся докладом начальника морского отдела Советского Транспортного Управления в Иране:

Исх. № 0352 от 2.02.1944 г.

Начальнику отдела внешних коммуникаций Главного Морского штаба ВМФ.

Из бесед с капитанами пароходов «Вильям Дунбар», «Эдвард Ливингстон», «Джозеф А. Браун» и «Фредерик Л. Дау» выяснилось, что эти суда покинули в декабре 1943 Америку (Норфолк)

в составе большого американского конвоя, который эскортировался 10 эсминцами и авианосцем. Средняя скорость конвоя 10 узлов. В конвое от 150 до 200 пароходов. На переходе Норфолк — Гибралтар воздействия противника не было. В Гибралтаре конвой разделился на несколько конвоев в направлении на Англию, в порты Средиземного моря, в Персидский залив и в Индию. Из Гибралтара до Порт-Саида эскортировали английские корветы. Противника не было, только в одном месте пролетели два самолета. Из Порт-Саида суда пошли через Суэцкий канал, Красное и Аравийское море в порт Аден одиночно. Из Адена в Персидский залив тоже одиночно. Переход длился 35 суток.

Начальник морского отдела СТУ в Иране инженер-подполковник Кульков.

Исх. № 0749 от 20.03.1944 г.

...Вышедший из США в сентябре 1943 пароход «Хайрем Максим» (№ 230) был торпедирован в Средиземном море. Торпеда не разорвалась. Пробоина в машинном отделении. Пароход был отведен в порт Алжир, часть груза выгружена и перегружена на пароход «Рассел Алджер» (№ 442) и доставлен в Бендер-Шахпур.

Исх. № 0833 от 29.03.1944 г.

...Пароход «Альберт Галлатин», следовавший из США в Персидский залив 2.01.1944, в 6.25 по местному времени потоплен подводной лодкой в широте 21.27 СШ и 60.21. ВД. Гибель парохода объясняется большим количеством на пароходе тринитротолуола и пороха. Из состава экипажа никто не спасся.

10.03.1944 пароход «Матю Дэди» в районе Адена потопил английский танкер полный груза. Себе пароход шедший из Персидского залива повредил фальшборт в районе правой раковины, проломил борт. Груз не пострадал. Танкер затонул до

мостика на камнях. Пароход не успел отвернуть от танкера и по инерции врезался в борт танкера.

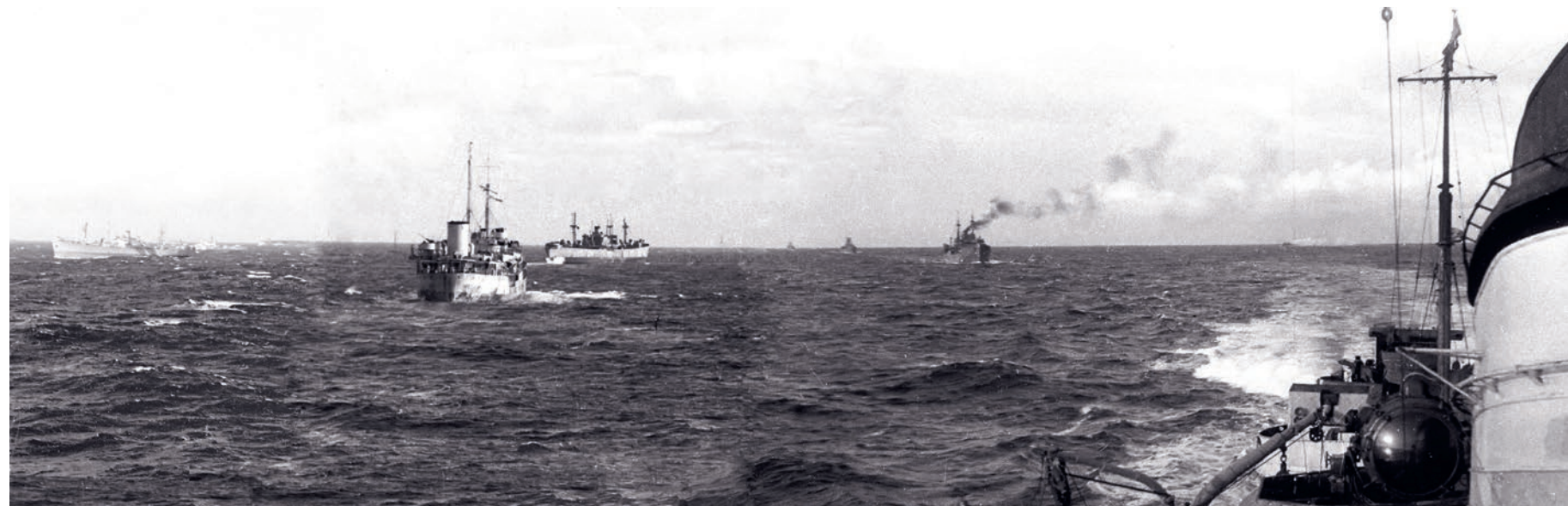
Исх. б/н от 29.08.1944 г.

Конвой UYS-42 был сформирован 13.05.1944 г. и в составе более 100 судов типа Либерти в сопровождении 15-20 эсминцев и авианосца покинул Норфолк. При подходе к Гибралтару разделился на 2 конвоя. На вторые сутки в районе Алжира атака немецких самолетов. На бреющем огнем из пулеметов. На пароходах паника, орудия расчеты бросили, огонь не вели. Потоплено 2 судна — 1 Либерти с грузом для американского магазина в Басре и эсминец «Fechtelер» из состава эскорта. Два судна сели на мель к югу от Суэцкого канала, их сняли, прибыли в порты. Прибыли в порт 25.06.1944 — за 43 суток. В том числе 17 судов с грузами для СССР.

28.08.1944 г. в 22.00 по местному времени в широте 15.11 СШ и 55.20 ВД был потоплен американский пароход «Джон Барри». Возможно японской подводной лодкой. Из команды 68 человек спасли 65 английскими судами.

Примеры боевых столкновений на маршрутах:

- 10-15 октября 1943 года в районе Орана на союзный конвой был налет немецких бомбардировщиков — потоплено три судна с грузами для американской и английской армии в Италии.
- В октябре 1943 года в Средиземном море было торпедировано и затонуло одно судно. На выходе из Красного моря недалеко от Адена торпедированы и затонули два судна.
- Американское судно «Arthur P. Davis» 12 октября 1943 года у индийских берегов в рейсе из Калькутты в Карачи огнем кормового орудия потопило японскую подводную лодку. К сожалению, эта победа оказалась единичным случаем.





Были потери и судов с грузами для СССР. Всего из США и Канады северным и южным маршрутами вышло 646 транспортных судов, на борту которых было 4 160 000 тонн грузов. 26 судов были потоплены, погибло 480 000 тонн грузов. Погибли три советских судна из состава союзных конвоев.

На Южном маршруте погиб грузовой пароход «Микоян» (водоизмещение 2332 брт. Дальневосточное морское пароходство. Капитан парохода И. В.Трескин).

Место и время происшествия: 3.10.1942 г. в 14.52 местного времени. Бенгальский залив у северо-восточных берегов Индии 19.09 СШ, 85.25 ВД.

Обстоятельства происшествия: С августа 1941 г. пароход «Микоян» занимался перевозкой грузов из английских колоний в порты Персидского залива. Во время следования из Калькутты в Карачи с грузом мешковины был торпедирован японской подводной лодкой I-162. Судно начало погружаться. По команде капитана члены экипажа оставили пароход и в спасательных шлюпках добрались до порта Гопалпур, затем проехав через Индию, Иран и Ирак, по Каспийскому морю прибыли в Красноводск. Погибших нет.

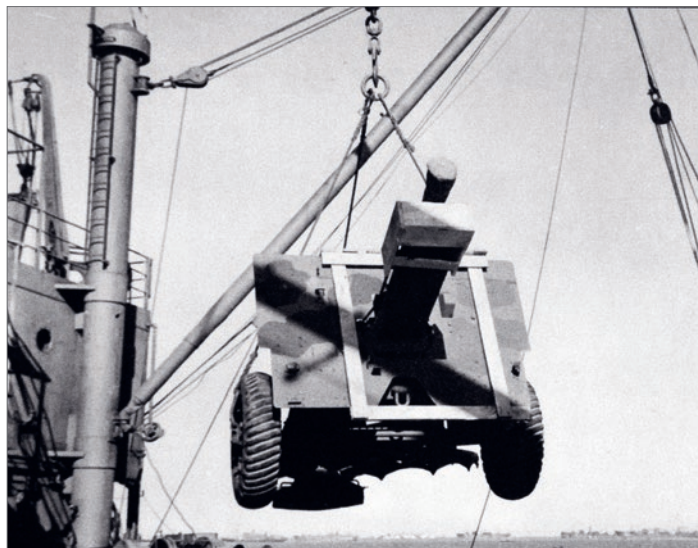
Исх. СТУ в Иране № 195 от 16.10.1942 г.

Начальнику отдела внешних коммуникаций Главного Морского штаба ВМФ.

...По сообщениям директора Ирано-Британского торгового общества г. Гибсон — команда парохода «Микоян» находится в Калькутте. Время и место гибели неизвестно. Команда парохода спасена. Пароход был торпедирован. В районе Маската был торпедирован пароход «Пауль Лукенбах».

Из вышедшего из Норфолка 11 марта 1944 года конвоя из 110 судов с эскортом 18 эсминцев после прохода Гибралтара на траверзе о. Кипр в 10-х числах апреля 1944 года потоплен один американский транспорт, на траверзе порта Александрия — второй. Оба судна «Мейер Лондон» и «Томас Масарик» имели груз для СССР.

Когда британцы начали работать в Иране с транзитными грузами для СССР, для перевалки грузов был единственный подходящий порт в районе Персидского залива — иракский порт Басра на реке Шатт-эль-Араб, образованной слиянием Тигра и Евфрата. Басра располагалась на другом берегу реки в Ираке. Хотя тот порт был соединен железной дорогой с Турцией, Сирией и Палестиной, в Иран была только плохая дорога в пустыне. Хорремшехр на иранском берегу реки вряд ли мог быть назван портом, и то же самое можно было сказать про порт Бендер-Шахпур, южную оконечность Иранской желез-



ной дороги, расположенную дальше на восток от Персидского залива.

Поздней осенью 1941 года американская военная миссия бригадного генерала Уилера прибыла в Иран для осуществления американских проектов. Поскольку британцы уже взяли на себя ответственность за порт Бендер-Шахпур, американцы сконцентрировали большинство своих усилий на Хорремшехре. Инженеры генерала Уилера немедленно приступили к постройке новых верфей, причалов и мостов. Они углубили канал для приема больших транспортов, установили краны для разгрузки тяжелого оборудования. Началось сооружение большого автосборочного завода. Старая грунтовая автомобильная дорога, которая проходила от Хорремшехра до Ахваза вдоль Трансиранской железной дороги на 60 миль, была реконструирована армейскими инженерами с помощью бригад местной рабочей силы и превращена в хорошее шоссе.

Весь 1942 год тоннаж грузов, перевезенных из Ирана в Россию, увеличивался все более и более по мере поступления оборудования из США, и строительство портов проходило очень интенсивно под руководством генерала Уилера.

В конце 1942 транзит грузов составлял ежемесячно 40 000 тонн, в декабре 1943 — уже 248 000 тонн.



## КУЛЬКОВ ЕВСТАФИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 3 октября 1903 года в с. Мураевка Милославского района Московской области.

В РККА с 12.1922 г. — краснофлотец, 2 Балтийский экипаж.

Окончил два курса института инженеров водного транспорта, Ленинградскую школу подводного плавания в 1924 г., Военно-транспортную академию в 1936 г.

С 08.1923 — краснофлотец линкора «Марат».

С 03.1924 по 10.1927 — старшина-рулевой ПЛ «Политработник» ЧФ.

С 01.1933 — слушатель ВТА КА.

С 05.1936 — помощник начальника управления военно-транспортной службы Каспийского морского бассейна.

С 13.09.1939 — начальник 3 отделения штаба Каспийской ВФ.

С 15.03.1941 — начальник ВОСО Каспийской ВФ.

С 15.11.1943 — начальник морского отдела СТУ в Иране.

С 1.12.1944 — начальник УВОСО Дунайского бассейна.

С 23.11.1945 — начальник передвижения войск Дунайского бассейна Дунайской ВФ.

С 18.07.1947 — начальник передвижения войск 5 ВМФ (Тихоокеанского).

С 10.09.1948 — начальник отдела морских и речных перевозок УВОСО Главкома войск Дальнего Востока.

С 17.07.1950 — уполномоченный ГУ ВОСО ГШ СА при Главдастьфлоте ММП СССР.

С 30.09.1954 — начальник управления передвижения войск на Московско-Окском бассейне.

Уволен в запас 19.01.1960 г.

Военинженер 3 ранга (15.12.1936), военинженер 2 ранга (28.03.1940), инженер-подполковник (21.08.1942), инженер-полковник (26.01.1948).



## ПОРТЫ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ

### ⚓ ПОРТ ХОРРЕМШЕХР

Город Хорремшехр расположен примерно в 70 км от Персидского залива на левом берегу реки Шатт-эль-Араб при слиянии ее с рекой Карун. Левый берег реки — Иран, правый берег — Ирак. Население преимущественно арабы и персы, примерно 20 000 человек. Есть Британское и Иракское консульства. Железная дорога с Ахвазом новая, построена англичанами весной 1942 года, длина полотна 142 км. Вокруг ровная долина полупустынного типа.

Порт расположен на левом берегу реки Шатт-эль-Араб по обеим берегам реки Карун при ее впадении в реку Шатт-эль-Араб в пределах города, в 20 км выше по течению от г. Абадан и около 30 км ниже по течению от г. Басра.

Глубины на рейде не менее 30 футов. Обрабатываются суда с осадкой в 24 фута.

Навигация круглый год. Порт связан с Трансиранской железной дорогой и асфальтовой автодорогой до Ахваза. Причалы оборудованы железнодорожными путями. В порту есть средства механизации, есть около 40 барж, 12 буксиров (владелец английская фирма JWT). Директор порта — англичанин майор Грини. Разгрузочно-погрузочные работы выполняет иранская компания «Иранбар». Рабочая сила для разгрузки пароходов — негры-американцы и местные арабы и персы. Суда обслуживаются агентами компаний «Грей Макензи» и «Франк си стрик». Освещение от переносной электростанции, связь — телефон и телеграф. Охрана — индусы.

Порт имеет:

1. Баржевый причальный фронт длиной примерно 300 м в канале Филие-Крик в 6 км от пирса в сторону Басры. В канале разгружаются баржи, доставляющие грузы с пароходов, разгружающихся на рейдах Хорремшехра, Хорта-Поинт, Абадан и Басра. Пристань оборудована портальными кранами, железнодорожными путями и двухколейной железной дорогой.



2. Баржевый причал длиной 300 м на территории Иранской таможни. Там же имеется 6 каменных складов. На территории таможни два крана — 8 и 10-тонный.
3. Территория «Сентаб-Джетти» с пирсом на одно судно.
4. Баржевый причал на реке Карун.

В мае 1942 года имелся один причал для морских судов. В 1942 году пристань порта была рассчитана всего на три парохода типа «Либерти» водоизмещением 10 000 тонн. Еще в декабре 1941 года англичане начали строить вниз по течению реки новую пристань Сентаб, с декабря 1942 года уже части армии США строили причалы, соединенные с берегом шестикиллометровыми эстакадами для железнодорожных путей и грузовых автомобилей. В 1943 году американцы начали расширять пирс, асфальтировали щебеночную дорогу на Тегеран и Казвин, а рядом с пирсом в Хорремшехре был организован полевой склад с портальными кранами. За 1942—1943 гг. американцы увеличили порт до 7 причалов. В Хорремшехре и других портах Персидского залива теперь разгружались борт о борт стоящие в новых доках, построенных американцами, суда типа «Либерти» и старые торговые суда под британским флагом и под флагами других стран-союзников. Суда типа «Либерти» оборудованы собственными стрелами для погрузочно-выгрузочных работ. С судов, стоящих на рейде, разгрузка ведется

судовыми стрелами на баржи. Разгрузка с барж вручную на грунт потом на железнодорожные платформы. Ящики с разнообразными грузами, в том числе с самолетами и автомашинами в разобранном виде выгружались и складировались в доках, готовые к переправке через Иран.

Пропускная способность при обработке семи пароходов у причалов и двух пароходов на рейде по расчету составляет 194 400 тонн в месяц. С февраля 1943 года в порту работает Хорремшехрский автосборочный завод.

### ⚓ ПОРТ БЕНДЕР-ШАХПУР

Порт Бендер-Шахпур расположен в глубине Персидского залива на искусственно насыпанном острове при впадении реки Джаррахив в залив Хор-Муса и невысокими дамбами вокруг своей территории защищен от затопления водой во время приливов. Приливы наблюдаются дважды в сутки и достигают более пяти метров. Связь с материком — одноколейная железная дорога от пристани по эстакаде (244 м) до острова и через остров по насыпи к матерiku. Общая протяженность по насыпи — 12 км до железнодорожной станции Сар-Бандер. До Бендер-Шаха расстояние 1391 км, до Полидохтар — 1349 км; через Казвин соединяется с портом Пехлеви шоссейной дорогой (до Казвина 1071 км, до Пехлеви — 1290 км), через Кередж соединяется с портом Ноушехр (до Кереджа 968 км, до Ноушехра 1131 км). Население примерно 2000 человек.

Англичане регулируют въезд и выезд из порта. Выход в море один — неширокий канал в виде реки с большими глубинами, позволяющими проходить в порт океанским судам с полным грузом.

Собственной пресной воды нет, доставка в железнодорожных цистернах из Ахваза. Портовые здания и железнодорожная станция имеют электрическое освещение.

На территории порта в нескольких новых кирпичных домах — английская военная администрация, воинская часть индусов-гуркхов и иранская администрация (портовая, таможенная и др.). Есть телефон и телеграф. Порт представляет собой один пирс длиной около 300 м, к которому швартуются два парохода. Ширина пирса 10-12 м, деревянный настил на железных трубчатых сваях диаметром 30 см. На пирсе трехколейный железнодорожный путь с разветвлениями. На каждом пути можно поставить по 24 вагона. Обычно ставится по 15 вагонов. Глубина у пирса 30 футов на малую воду. Осадка пароходов допускается до 27 футов. Пирс соединен с берегом эстакадой на деревянных сваях. По эстакаде идет одноколейный подъездной железнодорожный путь. Океанские суда швартуются с моря, внутри — портовые



буксиры, катера и баржи. Средств механизации нет. Есть два крана — 12-тонный и 6—7-тонный на территории железнодорожной станции. 3 буксира, 7 металлических барж грузоподъемностью до 300 тонн, 4 гофрированных железных склада, 3 цементированных крытых склада, 2 крытых железом площадки. Свои плавсредства: буксир, 7 барж 100–150 тонн, 4 катера, катер для развозки рабочих и катер капитана.

На рейде юго-восточнее пирса — английский сторожевой корабль.

На насыпной части острова — железнодорожная станция (7–8 путей с соединениями). Путь подходит к складам. В сторону станции Сар-Бандер небольшая железнодорожная ветка для опасных грузов. Западнее станции в помещении бывшей таможни — английский госпиталь, севернее — палаточный лагерь рабочих индусов — строителей нового пирса. Грузчики, строители и прислуга живут в шалашных поселках.



Рабочие для строительства пирса в Бендер-Шахпуре прибыли из Калькутты — 140 человек, позже прибыло еще 160 человек. Местные иранцы используются только на земляных работах. Землечерпалки — из Индии. Основные руководители работ — английские сержанты. Восточнее пирса англичанами строится новый пирс для швартовки трех кораблей.

Грузы выгружаются при помощи судовых стрел прямо на железнодорожные платформы. На станции груз сортируют. Рабочая сила в основном арабы.

В феврале 1942 года пароход «Игарка» разгружал по 500 тонн в сутки. В мае 1942 года пароход «Джалларатна» — до 624 тонн в сутки. Пропускная способность порта составляет 1200–1500 тонн в сутки.

Со слов капитана 2 ранга Крашенинникова (21.07.1942): «...требование советской комиссии увеличить до 3500 тонн в сутки англичане считают неосуществимым».

В мае 1942 года в порту имелось 2 причала, в 1942–1943 гг. англичане построили еще 2 причала. С июля 1943 года обрабатывается 4 парохода одновременно. К этому времени было закончено строительство баржевого причального фронта в канале на 5–6 барж.

Пропускная способность расчетная при обработке 4-х пароходов у причалов и 2-х пароходов на рейде составляет 121 500 тонн в месяц.

Охрана грузов в портах — военнослужащие — индусы и английская или американская полиция. Если при выходе из порта грузчик задерживается с кражей — его избивают (если мелкая кража), если кража крупная — сдают в индусскую охранную часть и затем расстреливают солдатами-индусами. По докладу офицера советской конвойной службы: «...Индусы выполняют это охотно, имея сильную неприязнь к местному населению».

### 🚢 ПОРТ БЕНДЕР-БУШИР

Не имеет причалов для разгрузки морских пароходов. Суда разгружаются на рейде на баржи. Гравийная дорога на Тегеран, ближайшая железнодорожная станция — Кум. В порту один буксирный пароход, три баржи 120–150 тонн, 60–80 парусников 10–40 тонн водоизмещением. Есть каменные склады.

Разгружались суда с автомашинами для английских автосборочных мастерских, рассчитанных на сборку 50 автомашин в сутки. Здесь англичане развернули автосборочный завод (фирма UKSS (ЮКСС — Коммерческая Корпорация Соединенного Королевства). Порттовые операции первоначально были примитивными: с борта парохода лебедками с автокомплектami перегружали на парусники с грузчиками, на парусниках вез-

ли к берегу через узкий фарватер, выгружали на таможенном дворе и по специально проложенной узкоколейке везли на место сборки. Сборка автомашин велась вручную.

Первая партия груза уже ждала — это был пароход с 600 грузовыми автомашинами «Додж». Водители прибыли из Тегерана через несколько дней и начали готовить машины. Перед отправкой автомашины загрузили арахисом, прибывшим из Индии.

### 🚢 ПОРТ БАСРА

Речной порт. Располагается на реке Шатт-эль-Араб и доступен для океанских судов. В систему порта Басра входят порты Танума, Маргил, Чейбасси, Ашар.

Через порт Маргил в 1943–1944 гг. прошло большое количество грузов, которые оттуда перевозились грузовиками в Казвин и Тебриз по Ханекенской дороге.

Позволяет разгружать морские суда с осадкой 25–26 футов. Имеется 12 причалов для морских пароходов и 5 причалов для барж и речных пароходов. Портальные и гусеничные краны. Пропускная способность 37 000 тонн в месяц.

Грузы из Басры идут:

1. По реке в Хорремшехр и Ахваз.
2. По железной дороге через Багдад на Ханикен.
3. По реке на Кут и далее автомашинами на Ханикен.
4. Баржами на пристань Танума.

Пристань Танума соединена с Басрой мостом, с Трансиранской железной дорогой веткой, построенной в 1943 на участке Ахваз–Хорремшехр, и грунтовой дорогой с Хорремшехром. Пристань специализируется под выгрузку танков. Пропускная способность 30 000 тонн. Для грузов СССР используется с мая 1943 года.

### 🚢 ПОРТ АХВАЗ

Располагается на реке Карун. Карун — единственная судоходная река в Иране.

Реконструкция портов, выполненная в кратчайшие сроки, привела к значительному улучшению организации погрузочно-разгрузочных работ.

В портах Басра, Хорремшехр, Бендер-Шахпур, Бендер-Бушир находятся офицеры конвойной службы СТУ в Иране, которые руководят обеспечением безопасности плавания советских торговых судов между портами Персидского залива и организацией охраны в портах и на переходе в море.

Приходили в порты Персидского залива и советские суда. Для военнослужащих Советского Транспортного Управления, работающих на юге Ирана, они были восточкой с Родины.

Первыми советскими судами в иранских портах в начале 1942 года были:

- порт Бендер-Шахпур: «Маяковский» (4.01.1942), «М. Горький» (11.01.1942), «Арктика» (30.01.1942), «Игарка» и «Минск» (7.02.1942), «Невастрой» (21.02.1942);
- порт Хорремшехр: «Невастрой» (30.05.1942);
- порт Бендер-Бушир: «Микоян» (5.06.1942);
- порт Басра: «Игарка» (16.05.1942), «Арктика» (1.06.1942).

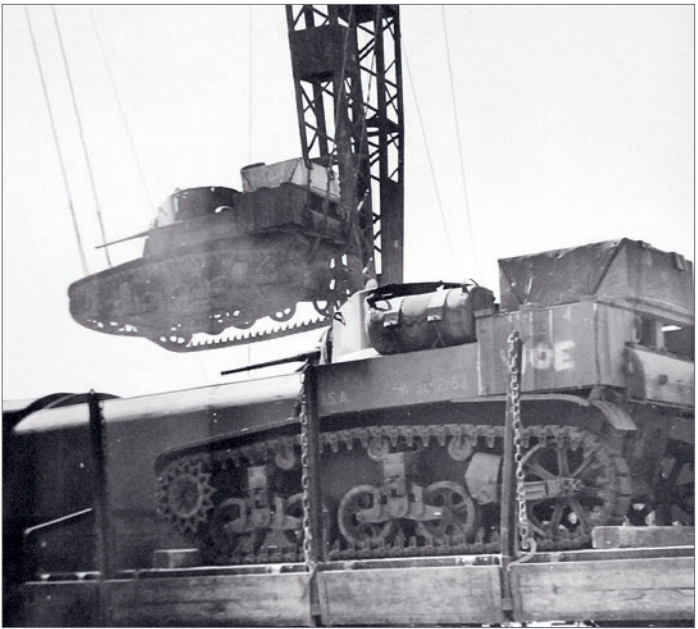
Из отчета начальника морского отдела СТУ в Иране:

«...За период с 15 мая по 1 августа 1942 г. в порты Персидского залива прибыло 28 пароходов. Первые суда с 15 мая по 31 мая 1942 — 8 пароходов доставили 17744 тонны грузов.

Порт	Судно	Дата	Тонны груза
Бендер-Шахпур	«Америкен-Лидер»	17.05.1942	2883
	«Джаларатна»	21.05.1942	2500
	«Нико»	21.05.1942	2
	«Нансуко»	25.05.1942	3235
	«Риссанг»	29.05.1942	200
	«Стелла Лайкс»	25.05.1942	2132
Всего: 10950,2			
Басра	«Игарка»	16.05.1942	3184
	«Арктика»	1.06.1942	3337
Хорремшехр	«Невастрой»	30.05.1942	3610
Бендер-Бушир	«Микоян»	5.06.1942	2549
	«Каянг»	9.06.1942	1750

За июнь 1942 — 11 пароходов доставили 25165 тонн грузов, за июль 1942 — 9 пароходов — 50038 тонн.

Погибли в море пароходы «Челленджер», «Кайпоф Гуд Хой». Из портов Каспия вывезено в СССР за этот период 30685 тонн.



Большие работы по ремонту и строительству портов на Каспии — в Бендер-Шахе к 1.08.1942 ввели в эксплуатацию 3 причала и отремонтировали эстакаду.

Наши суда плавающие между индийскими и иранскими портами ходят одиночно. Суда вооружены полуавтоматическими орудиями и зенитными пулеметами. Встречи с судами противника не было. Вооружение на суда устанавливали в Карачи и Калькутте, в Карачи — дозаправка водой и топливом.

В 1943 в порты Персидского залива прибыло 567 пароходов, в том числе 289 с грузами для СССР. В 1 квартале — 43, 2 квартале — 58, 3 квартале — 89, 4 квартале — 99. В том числе в Бендер-Шахпур — 67, Хорремшехр — 150, Бендер-Бушир — 6, Басра — 66. Всего груза прибыло 1 761 707 тонн (с учетом грузов из Индии — 1 842 806 тонн)».

Заключительным этапом доставки грузов по Южному маршруту были перевозки через Каспийское море из портов Бендер-Шах, Ноушехр и Пехлеви в порты Баку, Красноводск, Махачкала. Главную роль в перевозках играл порт Бендер-Шах.



## ПОРТЫ ИРАНА НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ

### ПОРТ ПЕХЛЕВИ

Порт Пехлеви на юго-западе Каспийского моря — самый благоустроенный на севере Ирана: три причала общей длиной 283 м, на которых грузились одновременно четыре судна. Один деревянно-свайный нефтепричал длиной 10 метров. В порт могут заходить суда с полным грузом с осадкой не более 12 футов. Есть 18 крытых складов и навесов — одновременно можно хранить до 15000 тонн различных грузов. Погрузка-выгрузка производилась кранами и вручную. Средства механизации — 9 кранов: один 10-тонный, один 7-тонный, один 5-тонный, четыре 3-тонных, два 8-тонных. Узкоколейная железная дорога в 2000 м от складов к причалам. Специализация — перевалка сухогрузов: продовольствие, сукно, обувь, кожа, каучук, шеллак и др. Военная специализация — перегрузка и хранение боеприпасов.

Задача: перевалка грузов, поступивших по шоссейной дороге из Казвина. Проведена реконструкция — расчищен и углублен подходной канал, построен дополнительный причал, узкоколейная железная дорога, построены склады, установлены краны и другое портовое оборудование.

На 27.05.1943 г. в порту работало 745 грузчиков. Пропускная способность порта — 40 000 тонн в месяц.

### ПОРТ НОУШЕХР

Порт Нушехр в южной части Каспийского моря — новый порт. Специализация — в основном перевалка металла и металлоизделий, доставляемых автотранспортом с железнодорожной станции Кередж через Кандеванский перевал.

При реконструкции порта углубили дно, установили краны, построили помещения для рабочих. Позже порт приспособили для перевалки горюче-смазочных материалов и пороха, доставляемого по железной дороге до ст. Шахи, потом грузовиками в порт. Были построены бензохранилище на 50 000 тонн и пороховой склад.

Порт имеет три металлических причала длиной 240 м в хорошем состоянии. Заходят суда с осадкой не более 15 футов. Погрузка-разгрузка производится кранами и вручную. Краны — один 15-тонный, пять 7-тонных, два 3-тонных. 500 груз-

чиков. Узкоколейная железная дорога длиной 1725 м. 5 складов и навесов до 5000 тонн. Пропускная способность порта 30 000 тонн в месяц.

После реконструкции и ремонта порты обеспечивали пропускную способность 150 000 — 170 000 тонн в месяц.



### ПОРТ БЕНДЕР-ШАХ

Расположен в Горганском заливе в юго-восточной части Каспийского моря — конечный пункт Трансиранской железной дороги. До 1942 года не эксплуатировался, с ноября 1942 года после ремонтных работ введен в строй. Специализация — танки, рельсы, трубы, кабель, бронеплиты, цветной металл, горюче-смазочные материалы, порох.

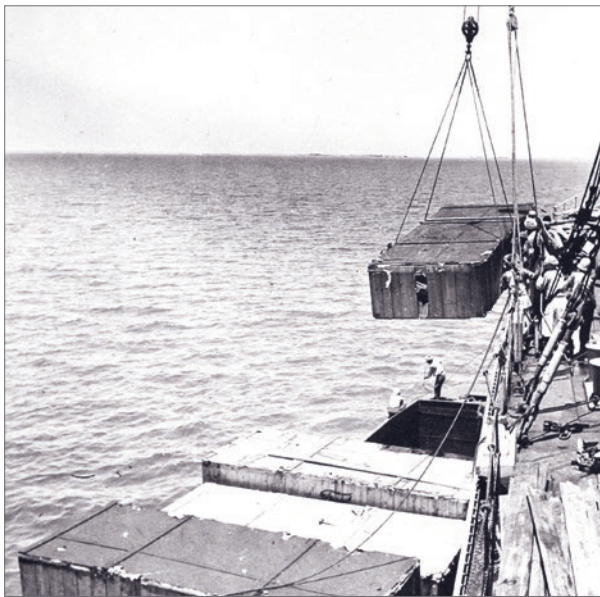
Портовая охрана — 40-я индусская пехотная бригада. Начальник управления порта Бендер-Шах — Бейлинсон.

Порт мелководный, но есть морской канал длиной 13,6 км. Два пирса деревянных с железнодорожными путями. На пирсе уложены три железнодорожных тупика, связанных железнодорожной веткой со станцией Бендер-Шах. Четыре причала длиной 354 м, обрабатывается одновременно 4 парохода. Пирс с морским рейдом связан морским каналом длиной 13,8 км. Принимаются суда с осадкой не более 12 футов. Крытая складская площадь 8000 м². Хранение грузов до 40 000 тонн. Погрузка-разгрузка производится кранами и вручную. Средства механизации: 4 плавучих крана, 1 автокран, 1 гусеничный кран (один 35-тонный, один 10-тонный и четыре 5-тонных). 200 грузчиков.

Пропускная способность порта 45 000 тонн в месяц.

Сначала было два причала, затем построено еще два, углублены подходы к пирсу, проложены железнодорожные пути, прорыт канал для выхода в Каспийское море, построена шоссейная дорога от порта до города.

### ПОРТЫ КАСПИЙСКОГО МОРЕЯ



Акт.

5 июля 1942 г. мы, нижеподписавшиеся: комендант порта Бендер-Шах от СТУ в Иране военинженер 2 ранга Мусатов, военный комендант станции снабжения № 18 капитан Костин В.К., военный комендант Каспийской военной флотилии порта Бендер-Шах старший лейтенант Корепанов В. А. составили настоящий акт о нижеследующем:

5.07.1942 в порту Бендер-Шах произвели опыт возможности погрузки и выгрузки тяжеловесов через порт Бендер-Шах путем пропуска через эстакаду и по трем железнодорожным путям причала 50-тонной американской платформы с танком № 23820 типа «Генерал Грант» длиной 6 м, шириной 3 м, высотой 3,5 м, весом 28 тонн. Эстакада, причалы и кран (плавучий 45-тонный) нагрузку выдержали.

Танк прибыл из Тегерана с английской командой во главе с штабс-капитаном Лунц в сопровождении представителя СТУ в Иране т. Самохина с целью возможности пропуска указанных габаритов танка через тоннели и другие сооружения Трансиранской железной дороги.



РАБОТА ЮЖНЫХ ПОРТОВ  
КАСПИЙСКОГО МОРЯ В 1942-1945 ГГ.

Пропускная способность портов Бендер-Шах, Ноушехр, Пехлеви до 1942 года не превышала 90 000 тонн в месяц.

Порты Каспийского моря были реконструированы и оборудованы силами СССР.

На реконструкции и строительстве портов Каспийского моря были задействованы более 1000 человек, в том числе 315 саперный батальон, плавсостав, 25 советских рабочих, 175 иранских, до 500 рабочих и инженерно-технических работников земкараванов «Сормово», «Бабушкин», «Ленкорань», «ВК-3», «Мазандаран».

Начальником строительства на юге Каспия был военинженер 2 ранга Качинский.

Основной поток импортных грузов до августа 1942 года шел из портов Ирана в Баку, а после обострения обстановки на Южном фронте значительная часть грузов стала направляться в порт Красноводск, а в 1943–1945 гг. и в порт Махачкала. Во второй половине 1942 года в Красноводск шло до 80% импортного сырья — каучук, джут и т. д.

Танки и автомашины шли в основном в Баку. В 1944–1945 гг. в Баку и Махачкалу было доставлено морем 521 800 тонн нефтепродуктов из Ирана.

Перевозки выполнялись судами Каспийского морского пароходства (начальник пароходства в 1942–1944 гг. Матюшев Ф. А.), в составе которого на начало 1943 года было 69 судов, из них 37 самоходных, 5 буксиров и 27 несамоходных лихтеров и барж. Вместимость судов составляла от 300 до 2300 тонн. В перевозках участвовали суда «Касптанкера» (начальник Рагимов М. Д.), «Рейдтанкера» (начальник Логинов Н. П.) и технического флота. В 1941 году суда пароходств перевезли по Каспию 120 000 тонн импортных и экспортных грузов, в 1942 году — 235 900 тонн, в 1943 году — 820 000 тонн, в 1944 году — 1 133 000 тонн, в 1945 году — 500 000 тонн.

Использовались суда Каспийского морского пароходства типа «Азербайджанец» грузоподъемностью 2300 тонн, баржа типа «Автобус» — 1200 тонн, пароход «Полторацк» — 500 тонн, «Центросоюз» — 330 тонн. Пароходы «Рев. Восток», «Чкалов», «Боевой», «Сов. Грузия», шаланда «Терек».

Основной перечень транзитных грузов на Каспийском море в 1-й половине 1942 года — каучук, цветные металлы, консервы, сахар, шерсть, мешковина, сизаль, джут. Во 2-й половине 1942 года — каучук, цветные металлы, сталь, боеприпасы, танки, БТР, артиллерийские тягачи, трубы, станки, машинное оборудование, запчасти, химикаты, рельсы, железнодорожное оборудование.

Не все шло гладко, не хватало тоннажа кораблей на Каспии и вагонов на железной дороге. Но все было под жестким контролем и меры принимались незамедлительно.

Исх. СТУ № СТУ/22 от 17.07.1942 г.  
Начальнику штаба Главного управления тыла  
Красной Армии генерал-майору Миловскому.  
На запрос бригаднтенданта тов. Васильева сообщая:

1. На 11.06.1942 г. остаток транзитных грузов в Пехлеви в тоннах:			
джут	1369	тесьма	5
каучук	1438	стальная проволока	31
шерсть	1066	других импортных	
мешковина	284	грузов	115
медь	880	Всего	5747
сахар	185		
кожа	272	В Ноушехре:	
авиазапчасти	37	джут	1046
свинец	5	каучук	836
шеллак	4	сахар	37
сукно	16т	Всего	1919
консервы	55		

В Бендер-Шахе:		каучук	2200
джут	16	мешковина	375
мешковина	245	консервы	150
каучук	174	сахар	378
медь	506	сизаль	727
олово	67	Всего	6009
сахар	600		
обувь	58	На Ноушехр:	
импортная фасоль	30	джут	1146
хлопковое масло	103	мешковина	756
шерсть	250	каучук	2000
Всего	2049	чай	250
В рейдовых портах		Всего	4152
импортного риса	2152		
Итого: остаток	11867	На Бендер-Шах:	
		сизаль	2000
		каучук	5229
		чай	100
		Всего	7329

Кроме этого находятся в пути с расчетом прибытия 20-23 июня 1942 г. на Пехлеви:

шеллак	612
джут	1567

Таким образом в портах южного Каспия будет 29357 тонн. Если прибавить поступление до конца месяца 5000 тонн транзитных грузов и около 5000 тонн импортных грузов, то общее количество грузов в портах будет около 39000 тонн. Выделенный Каспийским флотом тоннаж на июнь 1942 г. не обеспечивает вывоз грузов, так как подымет из Пехлеви 6660 тонн, Ноушехра — 1200 тонн, Бендер-Шаха — 1080 тонн. Всего 8900 тонн. Прошу добиться закрепления Каспийским флотом соответствующего количества тоннажа для переброски грузов в СССР, значительно увеличив подачу его на Бендер-Шах.

2. Для обеспечения перевозок Азербайджанской железной дороги потребуется на июнь 1942 г.:
- а) Под местные перевозки иранских грузов (обслуживаемых иранскими вагонами) — 20 вагонов в сутки.
  - б) Под перевозки для СССР импорта из Ирана до 200 вагонов в месяц.
  - в) Под перевозки для СССР транзита из Ирана до 200 вагонов в месяц.
  - г) Из СССР в Иран должно поступить через Джульфу битума 300 вагонов и продфуража 200 вагонов.

В числе транзитных грузов поступят:

сахар	1240 т
джут	600 т

остальные грузы разного рода.

Следовательно Азербайджанская железная дорога (Тебриз — Джульфа) будет испытывать недостаток только крытых вагонов, так как из СССР битум и фураж поступят в открытом подвижном составе.

Начальник СТУ в Иране генерал-майор Королев.





Сторожевые корабли Каспийской военной флотилии несли службу по охране портов, сопровождали суда с боевой техникой и опасными грузами. Боевого противодействия противника в южной части Каспия не было, но без потерь не обошлось.

Из 47 судов, работающих в Каспийском море на перевозке импортных грузов, 8 судов вышли из строя:

1. Шаланда № 20 и гараж «Автобус» застигло штормом и выбросило на берег в районе Пехлеви. Жертв нет.
2. Баржа «Танкист» сгорела в порту Бендер-Шах при погрузке взрывчатки 18 ноября 1942 года. Погибло 6 человек.

*Акт о пожаре на барже «Танкист».*

Пожар возник 18.11.1942 в 15.30 при погрузке нитроцеллюлозы (колокселина) в трюме баржи при спуске двух бочек по трапу через правый большой люк. Бочки катили грузчики накатом. Произошел взрыв, у бочки вырвало днище, горящая нитроцеллюлоза разлетелась по трапу, огонь охватил трап, второй взрыв произошел в трюме. Пламя охватило всю площадь палубы, где было 15 бочек. Бочки взорвались, загорелась пристань и железнодорожная платформа с 5-6 бочками. Пожар перекинулся на танкер «Энгельс» и плавучий кран. Баржу вывели в северную часть порта и посадили на мель. Пожар на пристани, другом судне и плавкране потушен. Баржа «Танкист» сгорела, сгорели 2144 бочки весом 410981 кг с химикатами. Сгорели 4 бойца грузчика и 2 помощника шкипера в трюме.

*Капитан баржи «Танкист» Акаев.*



3. В порту Красноводск 24 октября 1943 года в результате взрыва груза пороха получили тяжелые повреждения и сгорели:

Теплоход «Осетин» (1805 брт. Капитан Петров).

Грузовой пароход «Орленок» (1440 брт).

Водолей «Муравьев» (931 брт. Капитан К. Е. Владимиров).

Погибли:

На «Осетине» — 14 человек, ранено 6.

На «Орленке» — 3, ранено — 7.

На «Муравьеве» — 10, ранено — 11.

4. Грузовой теплоход «Куйбышев» (1805 брт. Каспийский флот. Капитан Е. А. Ровинский) в 20.00 28 октября 1943 года вышел с импортным грузом (танками) из Ноушехра в Махачкалу. В порт назначения не прибыл. 29 октября 1943 на подходах к Апшеронскому полуострову (в южной части Каспийского моря 39.37 СШ, 50.44 ВД) погиб по неизвестной причине в шторм вместе с экипажем. Весь экипаж 41 человек погиб.

5. Шаланда № 19 (1700 брт. Каспийский флот. Капитан В. И. Черемин — погиб).

На буксире у парохода «Лозовский» следовала из порта Бендер-Шах в Баку с 812 тоннами импортного груза — нефте-трубы и 12 танков. 12 января 1944 года возле Апшеронского полуострова во время 7-балльного шторма получила опасный крен, в трюм начала поступать вода. В районе Шаховой косы на помощь каравану подошел пароход «Туркменистан». Во время перегрузки мотопомпы шаланда перевернулась и затонула. Погибло 5 человек экипажа и весь груз.







## ГЛАВА 4. ★ ТРАНСИРАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Трансиранская железная дорога начала работать в 1938 году, когда была проложена линия Бендер-Шах–Бендер-Шахпур. В 1941 году появилась ветка в восточном направлении от Гярмсара до Шахруда, в 1942 году — западная ветка Тегеран–Миане.

К лету 1941 года однопутная Трансиранская железная дорога могла перевозить от портов Персидского залива к Тегерану и далее к порту Бендер-Шах на Каспийском море ежемесячно 39 000 тонн грузов.

Сама железная дорога была несовершенной, оборудованной только для небольшого объема перевозок. В наличии небольшой паровозный парк и всего несколько сотен товарных вагонов. Вагоны на Трансиранской железной дороге — иранские, индийские, английские, американские двух и четырехосные.

Дорога проходила через сотни мостов, а на участках дороги через горы центрального Ирана каждые две мили встречались туннели. Оползни, блокирующие все движение, были очень частыми.

Одним из первых шагов, которые приняли британцы летом 1941 года, была переброска локомотивов и вагонов для Иранской железной дороги со своих собственных железных дорог и из Индии. Платформы, вагоны и дизельные локомотивы были изготовлены в Англии по срочным заказам. Канада тоже принимала участие в строительстве вагонов.

*Совещание Советской транспортной делегации с англичанами 19.11.1941 г.*

*Присутствовали: Краевой, Корнеев, Джафаров, Алентаев, генерал Родс, полковник Девис, майор Харт.*

*Родс: Из Лондона намечено поставить 160 паровозов из Англии и 3800 вагонов из Австралии и дополнительный персонал железнодорожников. Первые паровозы и вагоны отправлены в начале сентября 1941 г.*

К ноябрю 1941 года первая партия новых товарных вагонов была отправлена в Иран. Были доставлены из Индии около 500 20-тонных железнодорожных вагонов и 50 паровозов. В то же время британцы приступили к управлению железной дорогой и начали строительство порта Бендер-Шахпур. Была построена новая железнодорожная ветка, чтобы связать г. Хорремшехр на реке Шатт-эль-Араб с Трансиранской железной дорогой в районе г. Ахваз.

Британские грузы для России начали поступать через Иран по регулярному расписанию до конца 1941 года. Продовольствие поступало с британских владений на Среднем Востоке и Дальнем Востоке. За 1941 год британцы доставили 38 000 тонн резины из Сигнапура, 8 000 тонн олова из Малайи, 13 000 тонн джута из Индии и 18 000 тонн свинца из Бирмы и Австралии. Многие из этих материалов были перевезены советскими судами, работающими на Тихом океане, но некоторая часть грузов прошла через Иран.

Британцы в одиночку не могли обеспечить поставки портового оборудования, дорожных машин и дорожно-строительной техники и грузовиков в достаточном объеме для производства работ в Иране. В сентябре и октябре 1941 года, как раз после того, как британцы начали поставки через Персидский залив, в Вашингтоне были сделаны заявки по ленд-лизу на грузовики, локомотивы, вагоны и железнодорожные колеса.

Объем железнодорожных перевозок для СССР возрос с 200 тонн ежедневно осенью 1941 до 700 тонн ежедневно к середине 1942.

Вагоны с Британской Южной железной дороги и локомотивы из Индии переправлялись к северу по рельсам вместе с паровозами и подвижным составом, который купил шах Реза Пехлеви еще в Германии.

Иранцы, работающие под руководством британских и американских инженеров, прокладывали подъездные пути и ветки, используя новые рельсы из Соединенных Штатов. Американские локомотивы и вагоны тоже начали прибывать.

*Доклад Советской транспортной комиссии о пропускной способности государственных железных дорог Ирана на 1 июня 1942 года.*

*Характеристика дороги:*

*Общее протяжение эксплуатируемой и находящейся в рабочем движении сети дороги составляет 2506 км, в том числе:*

- а) Трансиранская железная дорога колеи 1435 мм от станции Бендер-Шахпур до станции Бендер-Шах — 1391,7 км.*
- б) Вновь построенная англичанами линия Ахваз–Хоррем-*

*шехр колеи 1435 мм открытая для временной эксплуатации — 120,9 км. Участок от ст. Хосейниех до Танума 43,2 км.*

- в) Участок Тегеран–Казвин–Генджан колеи 1435 мм — 315 км.*
- г) Участок Зенджан–Полидохтар колеи 1435 мм в процессе строительства. Открыт для рабочего движения — 07 км.*
- д) Участок Гярмсар–Шахруд колеи 1435 мм — 314,3 км.*
- е) Участок Азербайджанской железной дороги колеи 1524 мм от станции Тебриз до станции Джульфа — 146 км.*

*Трансиранская железная дорога в северной и южной частях проходит по равнине:*

*Бендер-Шахпур–Андимешк — 250 км.*

*Бендер-Шах–Шахи — 127 км.*

*Остальные участки 1010 км по пересеченной горной местности, с большим количеством туннелей, мостов, подпорных стенок и др., с крутыми уклонами до 28 градусов с наличием кривых малого радиуса. Особенно трудный горный участок с юга на север Бонекух–Полесефид — 157 км.*

*Станция Бонекух находится на высоте 1009 м над уровнем моря. Высшая точка горного перевала станция Гядук на высоте 2209 м, станция Полесефид — на 568 м.*

*СТУ ставит задачей ввести двойную тягу и формировать поезда весом 450 тонн и до 600 тонн.*

*На южном участке 129 тоннелей протяженностью 59 км, отдельные туннели от 50 до 2560 м. Мостов более 10 м — 312 штук.*

*На северном участке — 94 тоннеля протяженностью 23,8 км.*

*Движение на дороге круглосуточное. На северном участке Тегеран–Бендер-Шах только с 4 до 21 часа. Ночное движение по горному перевалу не производится.*

*Норм технологических процессов нет.*

*На 2360 км сети имеется всего 2797 товарных вагонов, а надо в 3-5 раз больше.*

*Фактическая власть на южном участке — англичане — Военно-Транспортный Директорат. На северном участке — ВЭО-50 — 20 человек ведут контроль работы железной дороги через уполномоченных в основных службах дороги. Начали работать в мае 1942 года.*

*Паровозов на 15.06.1942 г. — 222 штуки, из двенадцати типов английских и немецких. 63 паровоза в ремонте.*

*Типы паровозов: «Дековил» — 1 шт., «Ноаб» — 16, «Крупп» — 12, «Боддвин» — 4, «Байер-Пикок» — 5, «Феррошталль» — 65, «Австрия» — 10, «Гаррат» — 4, английских — 105.*

*Пропускная способность дороги:*



РАСЕКРЕЧЕНО  
Секретно  
эка. № 3

П Р И К А З  
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
№ 8-403 Ц  
31 мая 1942 года.  
Об организации Военно-эксплуатационного отделения на  
Трансиранской жел.дор.  
В целях осуществления контроля над деятельностью северных  
участков Трансиранской жел.дороги и обеспечения выполнения заданий  
Государственного Комитета Обороны СССР по перевозкам, а также для  
руководства строительством новых железнодорожных участков в Иране  
по решениям Советского Правительства и для оказания непосредствен-  
ной помощи иранцам в работе железнодорожных станций, паровозных и  
вагонных депо, дистанций пути и связи ПРИКАЗЫВАЮ:  
1. Организовать на северных участках Трансиранской жел.дороги:  
Тегеран-Кум, Тегеран-Мидана, Тегеран-Бендер-Шах и Гярсар-Шахруд Воен-  
но-эксплуатационное отделение № 50 с местонахождением штаба ВЭО  
в г.Тегеране.  
2. Подчинить ВЭО-50 во всех отношениях начальнику Советского  
Транспортного Управления в Иране.  
3. Назначить:  
а) тов.ИЛЬМИНА К.Ф. - начальником ВЭО  
б) тов.БЕЛОУСОВА Г.А.-заместителем начальника и главным  
инженером ВЭО.  
4. Утвердить структуру -и штаты ВЭО и установить, в соответ-  
ствии с приказами НКПС за № 221/Ц от 11 апреля с.г. и 254/Ц от 20  
апреля с.г. для всех работников ВЭО должностные оклады в соответствии  
(приложение № 1).

РАСЕКРЕЧЕНО

- 2 -

5. Обязать командование ВЭО укомплектовать штаты ВЭО откоман-  
дированными на северные участки Трансиранской ж.д. инженерно-  
техническими работниками и железнодорожниками массовых профессий  
и расставить их для работы на ремонтируемых участках.  
6. Предоставить право начальнику ВЭО, по согласованию с началь-  
ником Советского Транспортного Управления в Иране, вносить частич-  
ные изменения в структуру ВЭО в зависимости от местных условий  
работы.  
7. Начальнику Политического управления НКПС тов.Багаеву на-  
значить комиссара и политруков на основании участка ВЭО-50.  
НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - ХРУШЕВ  
верно: Ромаш

РАСЕКРЕЧЕНО  
Приложение № 1  
к приказу № С-403/Ц от  
31 мая 1942г.

СТРУКТУРА И ШТАТЫ  
военно-эксплуатационного отделения - 50.

№ п/п	Наименование отделов, служб и должностей	Колич. штатных единиц	Должностные оклады
1. КОМАНДОВАНИЕ			
1.	Начальник Военно-эксплуатационного отделения	1	2200
2.	Зам.начальника-главный инженер ВЭО	1	1800
3.	Комиссар ВЭО	1	1800
4.	Помощник начальника ВЭО по хозяйству	1	1400
ИТОГО:		4	
П. ШТАБ ВЭО			
а) Часть движения и грузовой работы			
5.	Начальник части	1	1600
6.	Заместитель начальника по грузовой работе	1	1350
7.	Старший ревизор по безопасности движения	1	1200
8.	Ревизор по скоропортящимся перевозкам	1	1000
9.	Инженер по технической работе	1	850
ИТОГО:		5	
б) Часть Тяги поездов и подвижного состава			
10.	Начальник части (паровозник)	1	1600
11.	Заместитель начальника (вагонник)	1	1350
12.	Инженер по технической работе	1	850
13.	Старший инженер материально-технич. снабжения	1	1000
14.	Ст.инспектор по котлонадзору	1	1000
15.	"-" по энерго-силовому хозяйству и оборуд.	1	1000
ИТОГО:		6	

РАСЕКРЕЧЕНО

- 3 -

№ п/п	Наименование отделов, служб и должностей	Колич. штатных единиц	Должностные оклады
Ш. ЛИНИЕЙНЫЕ ОРГАНЫ ВЭО-50			
а) Старшие ревизоры участков			
1.	Старший ревизор участка Тегеран-Кум	1	1200
2.	То же " Тегеран-Казвин	1	1200
3.	То же " Казвин-Мидана	1	1200
4.	То же " Тегеран-Боне-Кух	1	1200
5.	То же " Боне-Кух-Фируз-Кух	1	1200
6.	То же " Фируз-Кух-Полесифид	1	1200
7.	То же " Полесифид-Бендер- Шах	1	1200
8.	То же " Гярсар-Земнан	1	1200
9.	То же " Земнан-Шахруд	1	1200
ИТОГО:		9	
б) Политорганы			
10.	Политруки основных участков	5	1000
в) По движению и грузовой работе			
11.	Ревизоры по безопасности движения	5	1000
12.	Диспетчеры по движению поездов	3	900
13.	Ревизоры по грузовой работе	2	900
14.	Начальники станций	10	900
15.	Дежурные помощники нач.станций	60	700
ИТОГО:		80	
г) по тяге и подвижному составу			
16.	Ревизоры по паровозному хозяйству	6	1000
17.	" по вагонному "	3	1000



1. Участок Бендер-Шахпур–Андимешк:  
Одиночной тягой 8 пар весом 850 тонн. Суточная пропускная способность 8х850х0,61=4148 тонн. Может быть поднята до 12 пар.
2. Участок Андимешк–Тегеран:  
Одиночной тягой 8 пар по 450 тонн, двойной тягой 8 пар по 700 тонн.  
Суточная пропускная способность 8х450х0,61=2200 тонн, 8х700х0,61=3400 тонн. Может быть поднята до 12 пар.
3. Участок Тегеран–Бендер-Шах:  
Одиночной тягой в светлое время 6 пар по 200 тонн, двойной тягой 6 пар по 450 тонн.  
Одиночной тягой круглые сутки 10 пар по 200 тонн, двойной тягой 10 пар по 450 тонн.  
Необходимо увеличение парка вагонов, паровозов, увеличение пропускной способности.

Исх. № СТУ/35с от 30.06.1942 г.

Акт о передаче дел Советской транспортной комиссией Советскому транспортному управлению в Иране.

Передача производится на основании решения

ГКО № 1650/сс.

Личный состав — члены транспортной делегации Ф. Г. Алентаев, Джафаров, Корнеев возвращаются по местам их прежней работы. Тов. Коротаев, работавший уполномоченным ВО «Ирансовтранс», переведен на другую работу. Эксперты комиссии Соколов и Долгоруков по согласованию НКВТ с НКПС временно передаются на работу в «Ирансовтранс», эксперт Маркелов передан с 8.06.1942 г. в «Ирансовтранс». Об эксперте Чернухине указаний нет. Прибывшие с 6 мая по 1 июня 1942 г. в распоряжение комиссии ИТР из НКПС 18 человек переданы в ВЭО-50.

Группа военных железнодорожников из САВО 10 человек во главе с подполковником Лифановым переведены в СТУ в Иране.

Состояние Трансиранской железной дороги:

паровозов на 1.09.1941 г. — 117, в том числе в ремонте — 52. На 15.06.1942 г. — 222, в том числе в ремонте — 63. Англичане поставили 105 паровозов, еще 56 ожидают сборки в Абадане. Вагонов на 1.09.1941 г. — 1990, на 15.06.1942 г. — 2942. Англичане поставили 948 вагонов, в том числе 850 полувагонов, 46 крытых, 51 платформа.

На 1.06.1942 г. в эксплуатации участки Трансиранской железной дороги:

1. Бендер-Шахпур–Тегеран.



Генерал-майор А. М. Королев, генерал Стэнли Скотт, генерал Дональд Конноли



Советские и американские железнодорожники

2. Тегеран–Казвин.
3. Тегеран–Бендер-Шах.
4. Гярсар–Шахруд  
(движение открыто в апреле 1942 г.).
5. Хорремшехр–Ахваз  
(движение открыто в мае 1942 г.).
6. Казвин–Зенджан  
(временно эксплуатируется с начала 1942).
7. Зенджан–Полидохтар  
(рабочее движение с мая 1942 г.).

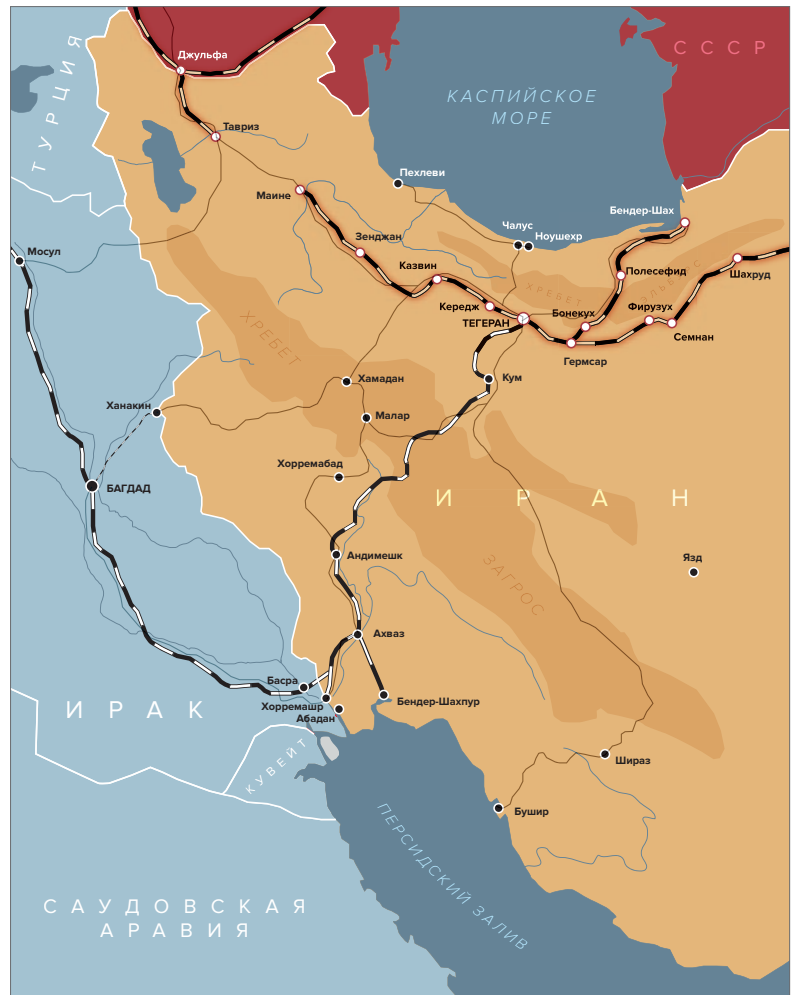
Восстановительных поездов на северном участке нет. Подъемный кран (8 тонн) при депо Бендер-Шах.

С 15 марта 1942 г. на южном направлении Ахваз–Тегеран действует график круглосуточного движения поездов из 8 пар товарных и 1 пары пассажирских поездов с весовыми нормами 350 тонн на участке Бендер-Шахпур–Ахваз–Андимешк с одной тягой, и 700 тонн на участке Андимешк–Тегеран с двойной тягой. Для северного участка — график на 12 пар товарных поездов.

Размеры перевозок советских, импортных и транзитных грузов с сентября 1941 по май 1942 года — всего поступило в порты Персидского залива 118500 тонн разных грузов, из них 78400 тонн в Бендер-Шахпур и 40100 тонн в Бушир и Басру. Основную часть грузов составили автозапчасти, каучук, цветные металлы (медь, свинец, олово, алюминий), сахар, джут, шерсть, шеллак, кожа, консервы и т.д.

Из 78400 тонн, вывезенных из Бендер-Шахпура железной дорогой, почти половина — 38700 тонн перевезено в Андимешк: автозапчасти для сборки автомашин, грузы для загрузки собранных автомашин, грузы для загрузки машин Британской коммерческой корпорации. 16500 тонн (или 21%) перевезено в Казвин для перевозки их автомашинами в Пехлеви, 9155 тонн было отправлено в Бендер-Шах, хотя там за это время велись дноуглубительные работы и строительство причалов существующего пирса. Перевозки по железной дороге на Зенджан составили всего 3900 тонн или около 5% всех грузов из Бендер-Шахпура.

В мае 1942 года было перевезено по железной дороге из Бендер-Шахпура 13052 тонны, в том числе до Андимешка



10160 тонн, до Бендер-Шаха — 2297 тонн. Машинами ЮКСС перевезено 8654 тонн, в том числе из Андимешка 2676 тонн, из Бушира 1087 тонн. Советскими грузовиками из Андимешка 1354 тонны, машинами автобатов 1979 тонн из Казвина, Зенджана, Мешада, Шахи. Из Тебриза по железной дороге — 1694 тонны. Из портов Каспийского моря отправлено 4956 тонн, в том числе из Пехлеви 2372 тонны, Ноушехра — 1165 тонн, Бендер-Шаха — 1419 тонн.





Контроль над Трансиранской железной дорогой  
Транспортная комиссия осуществляла контроль за участками Тегеран–Бендер-Шах, Гярсар–Шахруд, Тегеран–Зенджан–Полидохтар. Тегеранский узел контролируется совместно с англичанами. Охрана искусственных сооружений на участке Бендер-Шах–Фирузкух осуществляется советскими воинскими частями САВО (генерал-майора Григоровича). Остальные участки — иранцами. Охрана грузов на перевалочных пунктах воинскими частями ЗакВО и САВО.

Для ВЭО-50 из СССР должно было быть направлено 50 ИТР, 433 железнодорожника, в том числе 70 машинистов, 60 помощников машинистов, 70 дежурных по станции, 80 слесарей, 30 котельщиков, 60 кондукторов, 30 поездных вагонных мастеров, 10 машинистов-инструкторов, 20 станочников и т.д. Для них из складов Ирансовнефти оборудовали общежитие на 250-300 человек, провели водопровод, электричество, оборудовали кухню, столовую, душевую. Для эксплуатации Азербайджанской железной дороги (Тебриз–Джульфа) в сентябре 1941 г. создано ВЭО-17. В последующем иранцы были отстранены от работы и на дороге стали работать около 1000 советских железнодорожников. На строительстве железной дороги Тегеран–Тебриз в мае 1942 года работало около 7000 рабочих.

За июнь 1942 года было перевезено по железной дороге 20958 тонн советских грузов. Наличный парк вагонов составлял 2942 штуки, в том числе 295 цистерн.

Сильная жара на юге Ирана летом 1942 года повлияла на объем перевозок по железной дороге. Не выдерживала техника, не выдерживали люди.

Исх № СТУ-83 от 15.08.1942 г.

О невыполнении плана перевозок транзита для СССР.

1. Перевозки советских транзитных грузов из портов Персидского залива на север в июле 1942 были сильно зажаты англичанами, несмотря на большие остатки грузов и наличие всех условий, позволяющих увеличить их отгрузку в 2 раза. В результате план 65000 тонн выполнен на 45%, на север перевезено по Трансиранской железной дороге — 22789 тонн и автомашинами 6584 тонны. Англичане объясняют это тем, что на юге Ирана стоит жара до +68°, поэтому погрузочно-разгрузочная работа в портах резко снизилась. Инжекторы на паровозах отказывали в работе из-за высокой температуры воды в баках тендеров. Англичане все угольные паровозы поставили в резерв, оставили только паровозы с нефтяным отоплением. Движение задерживалось. Из-за тепловых ударов в июле 1942 года умерло на южных участках дороги 56 машинистов-англичан.

Начальник СТУ генерал-майор Королев 15.08.1942.

Исх б/н от 25.09.1942 г. Посольство СССР в Иране.

Начальнику СТУ в Иране.



## ЛИФАНОВ ИВАН ГРИГОРЬЕВИЧ

Родился 25 ноября 1901 года в с. Филатово Кораблинского района Рязанской области.

В РККА с 28.12.1918 г. — красноармеец, адъютант командира полка.

Участник Гражданской войны 1.07.1919 — 26.02.1923 гг. — Северо-Западный и Туркестанский фронт.

Участник Финской войны в 1940 г.

С 1927 — помощник командира роты 11 железнодорожного полка.

С 1928 — слушатель КУКС школы ВОСО, Ленинград.

С 27.09.1929 — командир взвода 11 железнодорожного полка.

С 1.10.1931 — командир отдельной железнодорожной роты в САВО, помощник начальника 3 отделения 3 отдела штаба САВО.

С 20.01.1940 — заместитель начальника отдела ВОСО 13 армии.

С 27.04.1940 — начальник 3 отделения 3 отдела штаба САВО.

С 16.06.1942 — старший помощник начальника отдела перевозок штаба САВО.

С 25.08.1942 — старший помощник начальника отдела перевозок базы центра НКО.

С 21.10.1943 — начальник железнодорожного отдела СТУ в Иране.

С 26.04.1945 — начальник отдела военных перевозок Центрального ВЭУ НКПС СССР.

С 18.10.1946 — на Китайско-Чанчуньской ж/д.

С 24.12.1946 — заместитель начальника передвижения войск Сталинградской ж/д.

С 13.11.1948 — начальник 1 отдела управления уполномоченного ЦУП ВОСО Центрального округа ж/д.

Уволен в запас 6.05.1953 г.

Майор (23.06.1938), подполковник (16.01.1942), полковник (31.05.1944).

Награжден орденом Ленина (21.02.1945), двумя орденами Красного Знамени (3.11.1944, 20.06.1949), орденами Отечественной войны 2 степени (29.07.1945), Красной Звезды (22.02.1938), медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За победу над Японией».



Организация управления южного участка Трансиранской железной дороги.

1) Представитель Британского транспортного директората подполковник Андерсон, начальник Транспортного директората генерал Родс.

Задачи — техническая сторона транспортировки, представление вагонов, паровозов, ремонт подвижного состава, строительство новых путей.

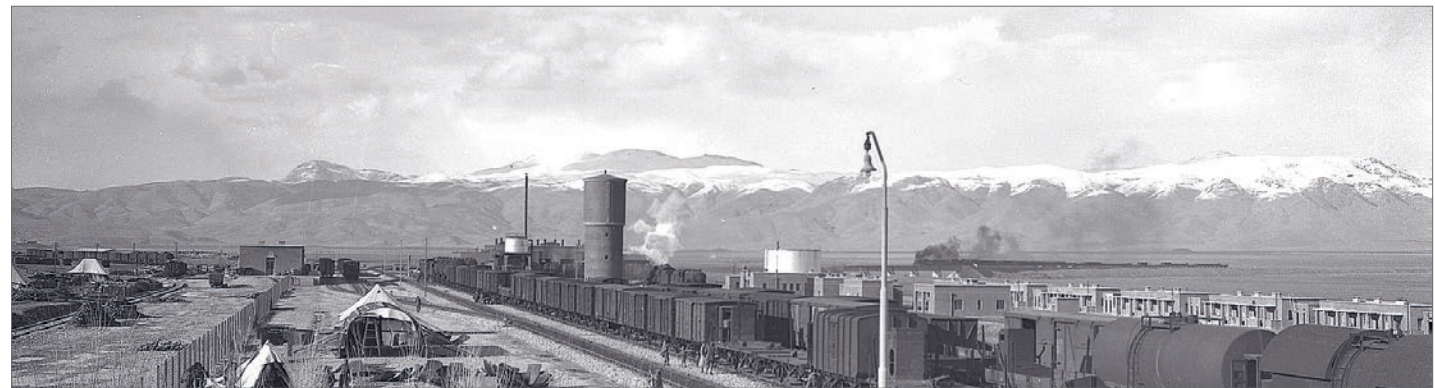
2) Мувмент-контроль — не подчинялся Транспортному директорату. Начальник южного участка майор Стюарт. В Тегеране — начальник майор Макруден. Задачи — погрузка, разгрузка, контроль за отправкой.

3) IWT — подчинено морским властям в Басре. Начальник — майор Джаксон. Задачи — разгрузка и эксплуатация барж.

4) Охрана — начальник бригадир Кринтон — командующий военными силами Хузестана.

Все организации имеют своих представителей на станциях Бендер-Шахпур, Ахваз, Андимешк, Хорремшехр, Дурут (конечная станция южного участка). Иранцы вели мелким ремонтом, следят за состоянием пути, водоснабжением. Поезда формируют англичане, отправляют иранцы.

В марте 1943 года по Трансиранской железной дороге прошел первый американский поезд до Тегерана. Дизельные локомотивы и товарные вагоны прибыли из США. Поездная бригада состояла из американских военных железнодорожников. А поезд был загружен военным снаряжением для России.



## СЕВЕРНЫЙ (СОВЕТСКИЙ) УЧАСТОК ТРАНСИРАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В начале 1942 года советские специалисты-железнодорожники приняли у англичан контроль над северными участками Трансиранской железной дороги.

16 января 1942 года эксперты советской правительственной комиссии по транспорту А. Е. Чернухин и Д. Ф. Соколов выехали в центр северного района Трансиранской железной дороги на станцию Сари для принятия дел у англичан в связи с их отъездом из северного района. Начальник участка пути от английского командования — Петерсен. Англичан на участке Бендер-Шах — Бонекух было 15 человек, из них 13 человек в Полесефиде под начальством сержанта Дорана и двое — сержант Чемпион и сапер Мидмер с иранцем-переводчиком в Сари. Подчинялись майору Хитману в Тегеране. Из 13 человек в Полесефиде 10 были машинистами, проходящими практику, двое — ремонтниками паровозов, в том числе сержант Вильямс — машинист со стажем 24 года. Подчинялись майору Денту в Тегеране. Их обязанностью была передача в Тегеран информации и отчетности о работе северного района железной дороги.

Все станции северного участка Трансиранской железной дороги были укомплектованы советскими железнодорожниками (примерно около 1000 человек). Сеть военных комендатур ВОСО вела контроль и учет прохождения грузов.

### ТЕХОПИСАНИЕ ТРАНСИРАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Всего расстояние от Бендер-Шахпура до Бендер-Шаха — 1391,7 км.

**Ветки:**

Ахваз—Хорремшахр — 20,9 км

и участок от ст. Хосейниех до Танума 43,2 км.

Гярмсар—Шахруд — 314,3 км.

Тегеран—Миане — 439,9 км.

Два перевала: один в 2217 м, второй после максимального снижения до 792 м — подъем до отметки 2112 м. Ширина колеи европейская — 1435 мм.

Всего на Иранских железных дорогах без учета Тебризского участка 9376 тоннелей, мостов и труб общей протяженностью в 86812 км.



В ряде случаев путь представляет собой непрерывную цепь чередующихся между собой искусственных сооружений: мостов, тоннелей и подпорных стенок, особенно характерен горный перевал на северном участке Гядук—Полесефид.

Металлических мостов 135 с максимальным пролетом 40 метров. Вресский мост 241 км — переброшенный через ущелье соединяет собой два прилегающих тоннеля.

Тоннелей — 233. Наибольший (№ 55) на перегоне Гядук—Догаль (219—222 км) длиной 2887 м на перевальной точке при пересечении северной части горного хребта Эльбрус.

На линии Тегеран—Бендер-Шахпур 132 тоннеля, Тегеран—Бендер-Шах — 95 тоннелей, Тегеран—Миане — 6 тоннелей.

Под контролем советских железнодорожников находились северные участки Трансиранской железной дороги от Тегерана до Бендер-Шаха и Тавризский участок.

**Расстояние в км по северным участкам:**

Тегеран—Гярмсар — 114 км.

Гярмсар—Бонекух — 15 км

Бонекух—Фирузкух — 74 км.

Фирузкух—Полесефид — 83 км.

Полесефид—Шахи — 48 км.

Шахи—Бендер-Шах — 127 км.

Гярмсар—Семнан — 113 км.

Семнан—Шахруд — 201 км.

Тегеран—Казвин — 144 км.

Тегеран—Зенджан — 315 км.

Зенджан—Миане — 124 км.



До прихода советских железнодорожников в управлении государственных железных дорог Ирана никаких расчетов по определению пропускной и провозной способности северных участков не проводилось, и ни один из руководителей дороги не знал, какое количество поездов может пропустить тот или иной участок дороги. Надобности в этом не было из-за незначительности движения поездов по дороге. Общее количество поездов было предусмотрено расписанием только на линии Тегеран–Гярмсар и составляло:

Участки железной дороги	количество пар поездов по расписанию		
	пассажирских	товарных	всего
Тегеран–Бонекух	1	2	3
Бонекух–Фирузкух	1	2	3
Фирузкух–Полесефид	1	2	3
Полесефид–Бендер-Шах	1	3	4

В среднем месячная провозная способность линии Тегеран–Бендер-Шах по существующему графику поездов составляла в среднем 136 000–158 000 тонн нетто. Весовая норма для товарных поездов на равнинных участках составляла 400–600 тонн, на горных Бонекух–Фирузкух — 300 тонн, Фирузкух–Гядук — 190 тонн. Увеличения пропускной и провозной способности возможно только за счет усиления двойной тяги или перехода на более мощный вид тяги.

На линии Тегеран–Бендер-Шах (461 км) участок Тегеран–Бонекух постоянно действующие толкачи на перегонах Абардеж–Кавир и Гярмсар–Бонекух позволяли вести поезда весом до 1000 тонн.

Участок Бонекух–Фирузкух — с двойной тягой — 750 тонн, с тройной — 950 тонн. Горный перевал от станции Полесефид до станции Фирузкух большое число тоннелей и кривых малого радиуса и 28% сплошной подъем. Весовая норма 210 тонн одиночной тягой и 400 тонн двойной. В обратном направлении от Фирузкуха до Полесефида 550 тонн одной тягой и 850 тонн двойной. Из Полесефида в Шахи два поезда весом по 550 тонн соединялись и отправлялись одной сцепкой с двойной тягой весом 1100 тонн.

Советские железнодорожники установили диспетчерские пункты командования движением поездов (у иранцев их не было). Проблема — иранцы не работали круглосуточно и поначалу нередко были случаи задержки поездов у семафоров и на промежуточных станциях — просто станция не отвечала в ноч-



ное время. Учили иранцев советским методам работы. Если в первый год работы отправление и следование поездов по графику составляло 75% не более, то в 1944–1945 даже в самый напряженный и максимальный период перевозок выполнение графика было больше 95% — идеальное число. Создавались заново техническо-распорядительные акты и технологические процессы работы станций.

Всего станций на дороге — 75, в том числе на линии Тегеран–Бендер-Шах — 31, на линии Тегеран–Миане — 26 станций, на линии Гярмсар–Шахруд — 19 станций. Разработан график движения поездов и введена круглосуточная работа. Пропускная способность зависела от состояния паровозов, мощности механического оборудования и источников пунктов водоснабжения, путевого хозяйства станций. Также необходимо было увеличить парк вагонов, построить и реконструировать линии связи. Необходимо было улучшить электроснабжение станций — построить электростанции на ст. Гярмсар, Зенджан, Семнан, Гядук, Вреск и др. для освещения станционных путей и улучшения охраны грузов.

## ОСНОВНЫЕ СТАНЦИИ И ДЕПО

### 🔧 СТАНЦИЯ ТЕГЕРАН

Через нее проходил весь грузопоток грузов в СССР. От успешного и своевременного формирования поездов на направление Бендер-Шах, Шахруд и Миане зависело выполнение плана перевозок.

Сложность — работа станции велась под командованием иранской, американской и советской стороны. Иранской и американской — непосредственное участие в работах. Советской — контроль работы внутри станции и всего железнодорожного узла. Одновременно формировалось несколько поездов разного направления, станция с задачей справлялась. Ежедневно формировалось от 18 до 22 поездов из них 10–14 на север, 4–6 на запад и 2–3 на Шахруд. Такое же количество прибывало.

### 🔧 СТАНЦИЯ БОНЕКУХ

Пропуск транзита со стороны Тегерана, переформирование поездов по весу для следования на горный перевал. В декабре 1943 года оборудован перегрузочный пункт.

### 🔧 СТАНЦИЯ ФИРУЗКУХ

Решающая станция горного перевала. На станции вес поездов уменьшался и — на перевал (с 700 тонн до 550 тонн если одной тягой). В максимальный период работы станция отправляла на гору в среднем в сутки 12–14 поездов до 300 вагонов.

### 🔧 СТАНЦИЯ ПОЛЕСЕФИД

Перелом весов на обратном пути из Бендер-Шаха в Тегеран. На перевал из-за подъема 28000 м одной тягой 200 тонн, двойной — 350 тонн.

### 🔧 СТАНЦИЯ БЕНДЕР-ШАХ

Конечная станция. Обеспечивала перевалку грузов с железной дороги на пароходы и автотранспорт и перевозку грузов, прибывающих из СССР. Среднесуточная выгрузка вначале составляла 250–350 вагонов, суточное прибытие и отправление 15–18 поездов, скопление грузов в парках по норме в сутки до 2000 тонн. В трех парках постоянно и круглосуточно работало 6 паровозов и 2 мотовоза. Задача стояла — перевозка через горный перевал в месяц не менее 120 000 тонн нетто на 1944–1945 гг.

Всего за 1942–1945 гг. по линии Тегеран–Бендер-Шах переработано советского транзита 3 116 057 тонн (выгрузкой). На станции Бендер-Шах выгрузка составила 1 795 053 тонны.

### 🔧 ДЕПО:

**На линии Тегеран–Бендер-Шах:**

- Основные: станции Тегеран, Бонекух, Полесефид, Бендер-Шах.
- Обратные: Фирузкух, Сари.

**На линии Тегеран–Миане:**

- Основные: Тегеран, Зенджан.
- Обратные: Казвин, Миане.

**На линии Тегеран–Шахруд:**

- Основные: Тегеран, Семнан.
- Обратные: Шахруд.

**Тяговые плечи на северном участке Трансиранской железной дороги:**

Тегеран–Бонекух — 129 км,  
Бонекух–Фирузкух — 74 км,  
Полесефид–Фирузкух — 83 км,  
Бендер-Шах–Полесефид — 175 км,  
Тегеран–Миане — 439 км,  
Тегеран–Шахруд — 428 км.

Депо Тегеран находилось под контролем сначала англичан, затем американцев, вновь англичан. Из него выделили семь американских паровозов серии 42 для обслуживания северных участков.

В северной зоне дороги по всем депо на 1.10.1945 года находилось 105 локомотивов, в том числе:

- английских военных паровозов серии 41 — 39 шт, серии 52 — 6 штук.
- американских военных (в 1945 г. проданных Ирану)
- серии 42 — 18 штук.
- переданных СССР трофейных серии 57 — 10 штук.
- принадлежащих Ирану:
  - серии 41 «Феррошталь» — 9 шт.,
  - серии 51 «Феррошталь» — 14 шт.,
  - серии 86 «Гаррат» — 1 шт.,
  - серии 30 (не поездные) — 2 шт.,
  - серии 31 (не поездные) — 1 шт.,
- бывших американских, проданных Ирану маневровых дизель-локомотивов серии 20 — 5 штук.



В депо Бендер-Шах на 1.10.1945 — 38 локомотивов.  
В депо Полесефид — 29 шт.  
В депо Бонекух — 14 шт.  
В депо Зенджан — 9 шт.  
В депо Семнан — 8 шт.  
В депо Тегеран для северных участков — 7 шт. (серии 42 — четырехосные).  
В депо Бендер-Шах работают советские трофейные паровозы серии 57 и четырехосные английские.  
Тяжелый характер дороги, требующий повышенного расхода воды локомотивами, вел к необходимости организации большого количества пунктов водоснабжения. Всего на северных участках дороги имелся 31 пункт водоснабжения — водокачки, забор воды из рек, арыков, колодцев, горных ручьев и источников. Электронасосы и очистные содо-известковые водоумягчительные установки, водонапорные башни, гидроколонки на станциях.  
Для заправки топливом — 9 пунктов нефтеснабжения на основных станциях.

Из Отчета СТУ в Иране за 1942–1945 гг.  
Железнодорожные перевозки.

1. План перевозок и его выполнение.

Весь грузопоток советских импортных грузов, следующий с юга на север, перерабатывался в основном на 7 железнодорожных станциях: Тегеран, Кередж, Казвин, Миане, Бендер-Шах, Шахи и Шахруд.

В течение 1942–1945 гг. с южных портов Персидского залива по Трансиранской железной дороге должно было поступить на северные участки дороги по плану 2 732 300 тонн импортных грузов. Фактически поступило и перевезено 2 965 185 тонн, т.е. 108,9% плана.



КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВ ПО СЕВЕРНЫМ УЧАСТКАМ ТРАНСИРАНСКОЙ Ж/Д (в тоннах)			
Принято и перевезено	план	выполнение	% от плана
1942 г.	138 000	149 368	108,2
1943 г.	887 076	895 065	101
1944 г.	1 408 120	1 594 908	113,2
1945 г.	229 174	325 844	108,9
Итого	2 732 300	2 965 185	108,9

За 1943–1945 принято с юга 195 889 вагонов. План вывоза импортных грузов по Тавризскому участку за 1942–1945 гг. при за-дании 530 147 тонн выполнено 501 099 тонн, т.е. 94,5% к плану. Успешность выполнения плана была достигнута благодаря:

- вождению тяжеловесных поездов,
- вождению поездов на полном автоматическом торможении,
- применению двойной тяги на горных перевалах,
- введению графика движения поездов,
- разработке технологических процессов работы железно-дорожных организаций,
- круглосуточной работе,
- диспетчерскому руководству движением поездов,
- повседневному контролю за техническим состоянием под-вижного состава,
- организации ремонтных пунктов,
- внедрению передовых методов работы.

Для сравнения: на начало работы Трансиранская железная до-

рога имела менее 2000 вагонов и 57 паровозов годных к экс-плуатации. В первой половине 1942 года в сторону Бендер-Ша-ха проходило в сутки 3–4 поезда и только в светлое время суток.

В 1945 году американцы максимальную пропускную способ-ность участка Андимешк–Тегеран оценивали в 230 000 тонн нетто всех грузов в месяц или 7650 тонн в сутки. На этом участ-ке работали американские железнодорожники.

К моменту прибытия в Иран СТУ в Иране локомотивный парк Трансиранской железной дороги составлял 222 единицы, в том числе собственность Ирана — 117 (в т.ч. 60 неисправных), остальные — английские, прибыли с войсками.

- к 1.07.1942 г. — 231 единица,
- к 1.01.1943 г. — 247,
- к 1.09.1943 г. — 417,
- к 1.01.1944 г. — 400,
- к 1.01.1945 г. — 417 паровозов.

На 1.01.1945 г. иранских — 137 единиц, английских — 122, амери-канских — 148, советских (получены из СССР из трофейных для работы на участке Полесефид–Бендер-Шах в 1944 г.) — 10 штук. К 1.09.1945 г. американцы передали Ирану 68 локомотивов за 5 578 125 долларов наличными.

На северных участках к 1.09.1945 г. — 99 паровозов, в т.ч. в хо-рошем состоянии — 91 паровоз.

Вагонов на 1.01.1942 г. — 1990 (крытых — 912, платформ — 783, цистерн — 295).

С начала 1942 года поступали вагоны английской постройки, с июля 1942 года — из Индии, с октября 1942 года — американ-ские (собирали в мастерских в Ахвазе).

К 1.09.1943 г. — 6631 вагон, в том числе иранских — 1965, англий-ских — 1118, американских — 3548.

К 1.01.1944 г. — 7200 вагонов.

К 1.01.1945 г. — 7951 вагон, в том числе иранских — 1867, англий-ских — 1117, американских — 4917, советских (цистерны) — 50.

К работе по реконструкции железных дорог привлекались и иностранные специалисты. Характерен документ того време-ни:

Исх. № 530 от 30.06.1943.

Послу СССР в Иране тов. Смирнову.

Постановлением ГКО № 3957 от 16.06.1943 г. на СТУ в Иране возложены большие строительные работы по увеличению пропускной способности северных участков Трансиранской железной дороги. На производство работ Правительство Со-ветского Союза ассигновало 45 000 000 риал. Срок для вы-

полнения этих работ дан очень короткий. Все работы необхо-димо закончить до 1.09.1943 г. Из-за невозможности ввести в Иран наши строительные железнодорожные организации мы вынуждены сдавать эти строительные работы подрядным стро-ительным фирмам через дирекцию железных дорог Ирана. Работы будут сдаваться с торгов, причем к торгам будут при-глашены все строительные фирмы. В числе прочих строитель-ных фирм в торгах несомненно будут участвовать некоторые иностранные, как например:

1. Чехословацкая фирма «Ланн», директор г. Титера.
2. Шведская фирма «Сен-Таб», директор г. Нойли-Гард.
3. Датская фирма «Монберг-Торсен», директора г. Кнохе и г. Расмусен.
4. Чехословацкая фирма «Шкода», директор г. Мартинасек.

Наблюдения за работами в 1942 г. показали нам, что пере-численные строительные фирмы, обладая большим опытом, богатым оборудованием и достаточными финансовыми сред-ствами, возможно наилучшим образом справятся с работами, чем многие маломощные иранские фирмы.

Поэтому СТУ в Иране обращается к Вам с просьбой сооб-щить свое мнение по вопросу о возможности привлечения перечисленных строительных иностранных фирм к работам по расширению пропускной способности северного участка Трансиранской железной дороги.

Начальник СТУ в Иране генерал-майор технических войск Королев.

Принявшие у англичан и американцев контроль над север-ными участками Трансиранской железной дороги советские военные железнодорожники были объединены в два Воен-но-эксплуатационных отделения — ВЭО-17 и ВЭО-50.

Под контролем ВЭО-50 находились Тегеранский и Сарий-ский железнодорожные районы. От Тегерана до Бонекуха ли-ния пути проходит у южных отрогов хребта Эльбрус и по окра-ине соленой пустыни Деште-Кявир. На станции Бонекух линия входит в горы и по долине реки Хаблеруд поднимается до пе-ревала на ст. Гядук, с которой тоннелем в 2,88 км выходит на другую сторону хребта и по долине реки Талар направляется к Бендер-Шаху.

ВЭО-50 на северных участках Трансиранской железной до-роги имело в своем составе 270 человек (хотя по штату НКПС должно быть на 1942 г. 505 человек). Причем около 40% ра-ботников было нерусской национальности, плохо или совсем не знающих русский язык.



При вступлении советских войск в Иран в 1941 году для эксплуатации Тебризского участка Трансиранской железной дороги (Азербайджанской железной дороги) было выделено ВЭО-17, все железнодорожники иранцы всех служб были уволены и на их место были поставлены железнодорожники ВЭО-17. Личный состав управления Азербайджанской железной дороги остался на месте в том же составе, но от управления дороги был отстранен.

Соответственно это дало повод для распространения провокационных слухов о том, что с приходом русских рабочих иранцев оставили без работы, а значит и без средств к существованию. Кроме того, отстранив от работы руководство управления дороги, руководство ВЭО-17 не имело возможности использовать готовый аппарат и не имело информации о том, что он делает. Иранское правительство неоднократно ставило вопрос о создании на Азербайджанской железной дороге таких же условий, какие существуют на северных участках Трансиранской железной дороги, находящихся под нашим контролем. На Азербайджанской железной дороге работало от ВЭО-17 1733 человека, причем большое число бойцов ВЭО было занято на таких работах, как уборщики, курьеры, водовозы, сторожа на вокзалах и т. п.

Мотивируя тем, что расходы на содержание бойца ВЭО значительно выше, чем на содержание рабочего иранца, и, кроме этого, движение поездов по дороге было незначительным и существующий штат ВЭО-17 полностью не был загружен работой, начальник СТУ в Иране генерал-майор А. Н. Королев в июне 1942 года считал необходимым:

- «... 1. Возвратить железнодорожников-иранцев на их старые штатные должности, оставив за ВЭО-17 выполнение тех же функций, как и ВЭО-50. Остальной личный состав ВЭО-17 обратить на укомплектование ВЭО-50 и откомандировать на другие дороги Союза.
2. Так как на Азербайджанской железной дороге используется наш подвижной состав, паровозы обслуживаются нашими бригадами, с МПС Ирана необходимо заключить соглашение».

Как работали советские железнодорожники в Иране, видно из документов той поры:

*Из донесений начальника политотдела ВЭО-50 Гигошвили:*  
 «...Тов. Иванов Д. П. дежурил в ночь с 5 на 6 ноября 1942 не по своему графику, немного отдохнув снова 6 ноября днем заступил дежурить в депо. Обеспечил своевременную выда-

*чу исправных паровозов под все поезда. 7 ноября в 00 часов со спецпоездом ввиду недостачи машинистов сам уехал за машиниста-инструктора, сопровождал поезд 654 тонны до Фирузкуха.*

*...Машинист-инструктор Бородин Н. Я. из-за недостатка машинистов-инструкторов 7 ноября 1942 в 22.00 отправился из Тегерана со спецпоездом весом 654 тонны на правах машиниста-инструктора. Без отцепки доставил поезд в Фирузкух. При отправлении поезда с Бонекуха на кривой поезд стал заметно терять ход, Бородин не ожидая остановки поезда на ходу пересел во второй паровоз, которым управлял иранский машинист Сами, обнаружил, что помощник машиниста спит, а Сами открыв регулятор на малый клапан спокойно смотрит в окно. Сам сел за регулятор и умелым управлением доставил поезд без остановки на перегоне.*

*...Машинист-инструктор Григорян 6 ноября 1942 в 01.35 отправился из Тегерана со спецпоездом в 670 тонн, доставил его без отцепки по Бонекуху. В Фирузкухе произвел необходимые маневры и повел поезд весом 920 тонн – 65 вагонов из Фирузкуха доставил его в Бонекух благополучно.*

*...Машинист-инструктор Майсурадзе дооборудовал и приспособил прибор для продувки труб паровоза «Феррошталъ» и «WD». 7 ноября 1942 привел из Тегерана в Бонекух спецпоезд 430 тонн. 3 ноября 1942 обнаружил, что в Бонекухе стоит поезд 320 тонн (отцепка от спецпоезда) на Бендер-Шах без паровозной бригады. Сам сел за машиниста, за помощника машиниста посадил иранца, сына машиниста водокачки, и доставил поезд в Фирузкух.*

*...Высокие образцы в работе показывают паровозные бригады машинистов депо Полесевид тов. Касрадзе, Миминашвили, Мальцева, работающие на трудном участке Фирузкух–Полесевид, паровозные бригады машинистов депо Бендер-Шах Медведева, Самарского, Дундуа, Цоцонавы и др., вагонники депо Бендер-Шах, вагонные мастера Савченко, Партоглы, паровозный мастер Манукян, котельный мастер Миханашвили и другие.*

*...В вагонном депо Бендер-Шах стояли танки. 24 ноября 1942 года надо было завести мотор, но плохое обращение с мотором привело к пожару. Бывший танкист вагонный слесарь Головки мгновенно потушил пожар и спас танк».*

## НАГРАДЫ РОДИНЫ

Советские паровозники неоднократно проявляли себя на практической работе и обеспечивали поставленные задачи:

*«...2.12.1942 г. иранский машинист Абеби на станции Гярмсар бросил поезд из-за неисправности. Машинист-инструктор Григорян выехал в Гярмсар и доставил поезд весом 450 тонн на неисправном паровозе.*

*...16.12.1942 г. машинист-инструктор Габриелян доставил из Тегерана поезд весом 806 тонн на одном английском паровозе (вместо двух).*

*...Для разгрузки станции Тегеран было сформировано два поезда — 1200 тонн и 914 тонн и доставлены до места назначения станции Фирузкух машинистом-инструктором Владимировым, машинистами Саркисяном и Коплатадзе.*

*...Поездной вагонный мастер депо Полесевид Пушилин обнаружил трещину на бандаже колесной пары вагона с танками и тем самым предотвратил крушение поезда.*

*...Машинист депо Бендер-Шах Лесин с помощником машиниста Ошхнели из Полесевиды до Бендер-Шаха провели поезд одной тягой в 1335 тонн вместо нормы в 700 тонн.*

*...Машинист депо Бендер-Шах с 12.09.1941 г. Медведев Вячеслав Иванович, 1912 г.р. Инициатор лунинского движения в депо. Его паровоз — первый образцовый в депо. Водит тяжеловесные поезда, поднимает состав весом до 520 тонн при норме 350 тонн на 18-градусном подъеме до станции Полесевид. Имеет 6 благодарностей от руководства ВЭО-50, награжден значком «Ударнику Сталинского призыва» и именными часами от НКПС.*

*...Начальник ВЭО-50 с 07.1945 г. Стреков Иван Сергеевич. 1911 г.р. С 1942 — заместитель начальника Сарийского района, с 1943 — начальник Сарийского района. Директор-полковник движения. Награжден орденом «Знак Почета», медалью «За трудовую доблесть».*

*... Машинист депо Полесевид ВЭО-50 Салман-Заде Салман Касум Оглы. 1904 г.р. На ж/д с 1924, в ВЭО-50 с 11.1943 г. Работал машинистом горного перевала, где расположено 70 тоннелей со сплошным 28% уклоном. Несмотря на исключительно тяжелые условия, работает без аварий, отлично освоил импортные паровозы, весь текущий ремонт производит силами своей бри-*

*гады. Пробег паровоза 4000 км при норме 3000 км. Делает 16-17 поездок при норме 12. Достоин награждения значком «Почетному железнодорожнику».*

*...Машинист-инструктор станции Тегеран с 19.08.1942 г. Касумов Касум Мамед Оглы. 1915 г.р. На железной дороге с 1928 г. Один из лучших машинистов, систематически перевыполняет план на 130–140%. Инициатор вождения тяжеловесных поездов. За отличную работу награжден орденом Трудового Красного Знамени. Достоин награждения значком «Почетному железнодорожнику».*

*...Машинист депо Бонекух с 02.1943 г. Кафаров Кафар Джафар Оглы. 1912 г.р. На железной дороге с 1931 г. Работает на самом трудном участке горного перевала на профиле с 18-градусным подъемом с 19 тоннелями протяжением 4 км. Водит тяжеловесные поезда, освоил все серии импортных паровозов. При норме 12 поездок делает 17–18. Достоин награждения значком «Почетному железнодорожнику».*

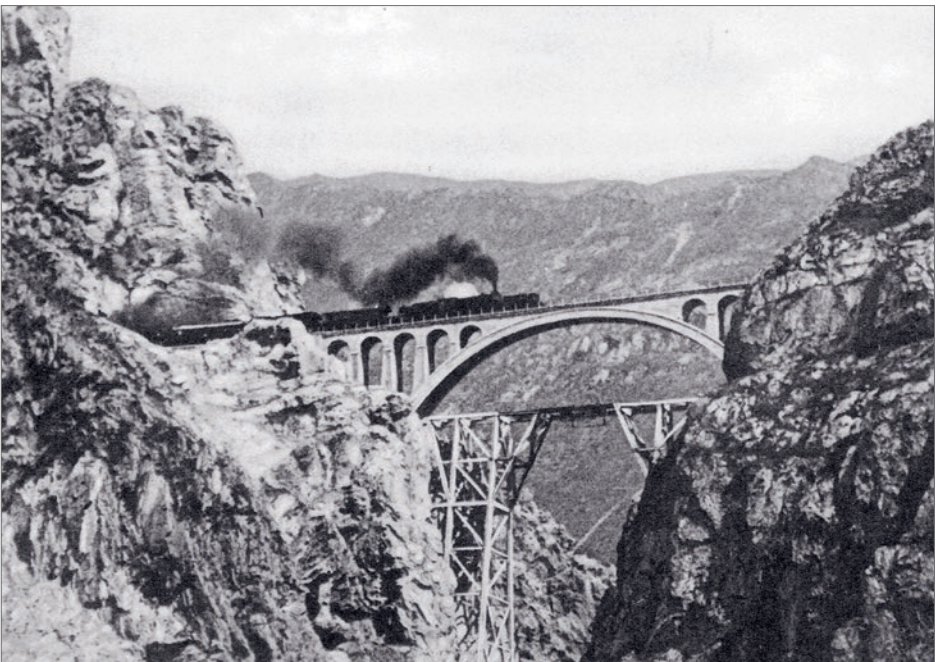
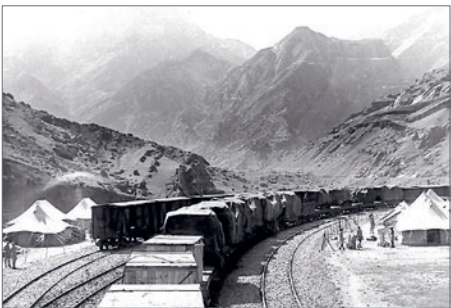
*...Машинист-инструктор депо Семнан Алиев Баба-Хан Дадаш Оглы. 1908 г.р. На железной дороге с 1927 г. Работал машинистом, машинистом-инструктором, перевыполнял нормы пробега паровоза на 20 — 30%. Награжден орденом «Знак Почета». Достоин награждения значком «Почетному железнодорожнику».*

*...Машинист-инструктор депо Зенджан с 09.1941 г. Бородин Николай Яковлевич. 1910 г. р. Один из наиболее грамотных машинистов-инструкторов. Знает весь иностранный парк паровозов. Провел многочисленные опытные поездки по испытанию новых локомотивов английского и американского производства. За последние несколько месяцев работы в депо провел большую работу по обучению иранских кадров, что дало возможность заменить все советские паровозные бригады иранскими. Достоин награждения значком «Отличный паровозник».*

*...Начальник станции Гярмсар с 16.09.1944 г. Аскеров Таир Али-Баба. 1920 г. р. На железной дороге с 1943 г. Энергичный и добросовестный работник. Достоин награждения значком «Отличный движенец».*

*...Начальник станции Шахруд с 16.09.1944 г. Велиев Вели Гасан Оглы. 1904 г. р. На железной дороге с 1937 г. За короткий срок показал себя отличным организатором и работником. Награжден медалью «За оборону Кавказа» и благодарностью НКПС. Достоин награждения значком «Отличный движенец».*





...Поездной диспетчер, заместитель начальника станции Полесевид с 16.09.1944 г. Гусейнов Рагим Гасанович. 1915 г.р. На железной дороге с 1934 г. Достоин награждения значком «Отличный движенец».

...Начальник станции Бонекух с 16.09.1944 г. Багиров Али Джабар Оглы. 1913 г.р. На железной дороге с 1936 г. Достоин награждения значком «Отличный движенец».

...Начальник станции Полесевид Шейхов Мансур Юсуфович. 1915 г.р. На железной дороге с 1934 г. Работал начальником станции Шахи с 22.09.1944 г., с 07.1945 г. — начальник станции Полесевид. Награжден медалью «За оборону Кавказа». Достоин награждения значком «Отличный движенец».

... Поездной вагонный мастер станции Фирузкух с 9.10.1944 г. Мамедов Али Бала Гулу. 1913 г. р. На железной дороге с 1929 г. Показал образцы сопровождения поездов без отцепки по горному перевалу. Достоин награждения значком «Отличный вагонник».

...Поездной вагонный мастер с 1943 г. Бабаев Баба Мамед Оглы. 1897 г.р. На железной дороге с 1913 г. Работает на особо тяжелом горном участке, делая по 6 — 7 поездок сверх нормы в месяц. Достоин награждения значком «Отличный вагонник».

...Ревизор дистанции пути ВЭО-50 Сафаров Алекпер Муслумович. 1916 г.р. На железной дороге с 1941 г. С 09.1944 г. — ревизор Казвинской, потом Бонекухской дистанции пути. Достоин награждения значком «Отличный путеец».

...Начальник депо Казвин Григорян Сурен Мкртычевич. 1904 г.р. На железной дороге с 1920 г. Первым стал водить тяжеловесные поезда на Трансиранской железной дороге. Награжден орденом «Знак Почета», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», знаком «Почетному железнодорожнику».

...Заместитель начальника ВЭО-50 по кадрам Кулиджанов Яков Леонтьевич. 1907 г.р. На железной дороге с 1924 г. В ВЭО-50 с 06.1942 г.: начальник станции Бендер-Шах, ревизор по безопасности, помощник начальника ВЭО по кадрам. Награжден орденом «Знак Почета», медалью «За оборону Кавказа», знаком «Почетному железнодорожнику».

...Начальник политотдела ВЭО-50 с 5.05.1944 г. Аннагиев Акпер Аскерович. 1911 г.р. На железной дороге с 1927 г. Награжден орденом Отечественной войны 1 степени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

...Начальник станции Зенджан с 22.09.1944 г. Алиев Самиль Худа Бахыш Оглы. 1910 г.р. На железной дороге с 1937 г. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», знаком «Почетному железнодорожнику».

...Заместитель начальника политотдела ВЭО-50 Ахмедов Гасан Рустамович. 1911 г.р. Награжден медалями «За оборону Кавказа», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

...Слесарь паровозного депо Полесевид с 22.09.1944 г. Оджахлы Али Гамза Оглы. 1925 г.р. На железной дороге с 1941 г. Награжден медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

Москва. НКПС. тов. Кагановичу Л. М., НКВТ тов. Микояну А. И.  
На сортировочной станции Бонекух Трансиранской железной дороги 24 марта 1944 г. в деповском складе, где хранились бензин, керосин, карбид и резервуары с нефтью для паровозов, возник пожар. Пожар был ликвидирован без применения специальных и химических средств, только благодаря отваге и находчивости советских железнодорожников, были своевременно приняты меры к тушению пожара паром от паровозов и отведены вагоны с грузом от очага пожара. Спасены вагоны с грузом, паровозное депо, резервуары с 1000 тонн нефти, бензин и большое количество материалов. Сгорело всего 9 тонн бензина и керосина. Причина пожара — неосторожное обращение с огнем иранских рабочих. В тушении пожара особо отличились:

1. Зацарный Михаил Гаврилович — начальник депо.
2. Суладзе Сергей Захарович — парторг депо.
3. Карапетян Сурен Аршакович — машинист-инструктор.
4. Кипшидзе Михаил Павлович — машинист-инструктор.
5. Арутюнян Арутюн Григорьевич — машинист.

6. Монаселидзе Моисей Иванович — котельный мастер.
7. Костин Алик Федорович — машинист.
8. Абромиян Гайк Леванович — машинист.
9. Вачарадзе Константин Амбакович — слесарь.
10. Токаревский Петр Александрович — инженер службы тяги.

За проявленную отвагу в деле тушения пожара просим наградить значками «Почетному железнодорожнику».

Начальник ВЭО-50 директор-полковник тяги Жаворонков  
начальник политотдела ВЭО-50 Гигошвили.

Приказ НКПС № 516 от 6.06.1944 г.  
О награждении работников ВЭО № 50.  
За образцовую работу при выполнении задания правительства по перевозкам импортных грузов через Иран в дни Великой Отечественной войны наградить:

- Знаком **«Почетному железнодорожнику»:**
1. Белоусова Григория Алексеевича — заместителя начальника ВЭО-50.
  2. Вартаняна Ашота Князьевича — заместителя начальника политотдела.
  3. Горохова Федора Ивановича — начальника техотдела.
  4. Григоряна Сурена Мкртычевича — машиниста-инструктора депо Казвин.
  5. Жаворонкова Ивана Яковлевича — начальника ВЭО-50.
  6. Зацарного Михаила Гавриловича — начальника депо Бонекух.
  7. Закурдаева Александра Григорьевича — начальника станции Миане.
  8. Зенковича Георгия Архиповича — заместителя начальника вагонной части.
  9. Каргина Ивана Владимировича — начальника СТУ в Иране.
  10. Козловского Георгия Адамовича — мастера водоснабжения депо Бендер-Шах.
  11. Кулиджанова Якова Леонтьевича — заместителя начальника ВЭО по кадрам.
  12. Лифанова Ивана Григорьевича — начальника железнодорожного отдела СТУ в Иране.
  13. Ломагина Николая Александровича — начальника части тяги.
  14. Ляпина Алексея Константиновича — начальника станции Бендер-Шах.



15. Мартынюка Николая Петровича — старшего электромеханика связи Тегеранского района.
16. Монаселидзе Моисея Ивановича — котельного мастера депо Бонекух.
17. Рябчикова Ивана Ивановича — начальника вагонного участка Сари.
18. Рыжова Василия Михайловича — машиниста депо Полесефид.
19. Савченко Михаила Тихоновича — старшего инженера по ремонту вагонов Сарийского района.
20. Семиряжко Георгия Евлампиевича — машиниста депо Зенджан.
21. Самоху Павла Ивановича — начальника Тегеранского района.
22. Саатсазова Семена Николаевича — начальника грузовой части.
23. Самунджана Дро Нерсесовича — начальника части связи.
24. Степенко Василия Петровича — начальника депо Бендер-Шах.
25. Тарасова Лукьяна Андреевича — начальника МТС.
26. Ушакова Сергея Илларионовича — старшего инженера части связи.
27. Федюкина Алексея Ивановича — заместителя начальника грузовой части.
28. Хачатуряна Аветика Хачатуровича — составителя станции Фирузкух.
29. Цуцунаву Севастьяна Ивановича — машиниста станции Полесефид.
30. Чернухина Адольфа Ефимовича — заместителя начальника ВЭО-50.

Знаком **«Отличный паровозник»** — 43 человека, в том числе:

- Исаев Салим Мамед Оглы — машинист депо Тегеран.
- Рзаев Риза Гасанович — помощник машиниста депо Полесефид.
- Рзаев Аскер Адилевич — слесарь депо Бендер-Шах.

Знаком **«Отличный движенец»** — 22 человека, в том числе:  
Стреков Иван Сергеевич — начальник Сарийского района.

Знаком **«Отличный путеец»** — 4 человека.

Знаком **«Отличный связист»** — 10 человек, в том числе:  
Бабаев Закир Рахимович — электромеханик станции Казвин.

Знаком **«Отличный вагонник»** — 18 человек.

Знаком **«Ударнику Сталинского призыва»** — 32 человек, в том числе:

- Кафаров Кафар Джафар Оглы — машинист депо Бонекух.
- Курбанов Сейфадин Мамедович — машинист депо Тегеран.
- Нарком путей сообщения СССР Л. Каганович.

Постановлением Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР от 1.11.1945 г.

награждены медалью **«За оборону Кавказа»**:

- Алиев Салим Худа Бахши Оглы — начальник станции Зенджан.
- Аскеров Таир Али Баба — начальник станции Гярмсар.
- Багиров Али Джабар Оглы — начальник станции Бонекух.
- Мамедов Али Бала Гулу.

**Представлены к наградам 11.12.1943 г.:**

- Машинист депо Бонекух Касумов Касум Мамед Оглы. 1915 г.р. Систематически водит поезда сверх нормы на 100–150 тонн. Инициатор вождения тяжеловесных поездов. Предотвратил крушение поезда на ст. Зенджан в июле 1943 г. Достоин награждения орденом Трудового Красного Знамени.
- Машинист депо Бонекух Алиев Бабахан Дадаш Оглы 1908 г.р. Лучший стахановец в вождении тяжеловесных поездов га тяжелом профиле Бонекух–Фирузкух. Достоин награждения орденом Красной Звезды.
- Заместитель начальника ВЭО-50 Белоусов Григорий Алексеевич. Награжден орденом Красной Звезды.
- Машинист Девадзе Билан Абдулаевич 1914 г.р. Награжден орденом Ленина.

**Руководители ВЭО-17**

Начальник ВЭО-17 Немсицверидзе Абел Лукич 1903 г.р. Награжден медалью «За трудовое отличие» (1939).

Начальник политотдела ВЭО-17  
Есакия Георгий Соломонович 1906 г.р.  
Награжден медалью «За трудовое отличие» (1939).

Заместитель начальника ВЭО-17 по политчасти с 01.1943 Зейналов Исса Зейналович 1901 г.р.

Заместитель начальника ВЭО-17 по политчасти с 03.1943 Азимов Якуб Аббас Кули Оглы 1914 г.р.

Парторг депо ВЭО-17 с 01.1943 Расулов Гасан Теймур Оглы 1909 г.р.  
Ранее работал заместителем начальника дистанции пути по политчасти.

Начальник паровозной части ВЭО-17 с 01.1943 Погосян Торгом Михайлович 1910 г.р. Ранее — начальник паровозного депо Ленинанкан. Награжден орденом Ленина и двумя знаками «Почетному железнодорожнику».

**Отличились при выполнении служебных обязанностей в Иране:**

- Заместитель начальника станции Тавриз с 11.03.1943 г. Кязимов Абульфат Абаскулиевич 1913 г.р.

- Машинист с 26.01.1943 г. Абасов Абас Меджид Оглы 1916 г.р. Награжден двумя знаками «Ударник Сталинского призыва».

- Начальник станции Софиан с 11.03.1943 г. Алиев Юсуф Али Оглы 1902 г.р.

- Начальник санчасти ВЭО-17 с 03.1943 г Кулиева Зиба Гидаятовна 1916 г.р.

- Дорожный мастер 2 околотка ВЭО-17 с 1943 г. техник пути и строительства 1 ранга Байрамов Мурсал Джебраил Оглы 1910 г.р. Работал дорожным мастером Аджикабульской дистанции пути. Стахановец. В 1941 г. при реконструкции Алят-Минджеванской линии как опытный и инициативный специалист был направлен на выполнение особого задания правительства. В 1943 г. в числе лучших командирован в ВЭО-17. Награжден знаком «Ударник Сталинского призыва». Представлен к награждению орденом Отечественной войны 2 степени.

- Секретарь партбюро паровозного депо Тавриз Залов Низам Гаджи Бала Оглы 1911 г.р. Работал слесарем, помощником машиниста, машинистом, с 1937 по 1944 г. начальником ремпоезда. С 1944 г. — в ВЭО-17. Представлен к награждению орденом «Знак Почета».

- Паровозный мастер депо Тавриз с 1944 г. Джафаров Али Ага Ага Баба Оглы 1906 г.р. С 1928 по 1936 г. мастер ФЗУ в Баку. Представлен к награждению орденом «Знак Почета».

- Парторг станции Тавриз с 1943 г. инженер-лейтенант Зейналов Исса Зейнал Абдул Оглы 1901 г.р. От ремонтного рабочего дошел до заместителя начальника 13 дистанции пути по политчасти. Представлен к награждению орденом Отечественной войны 2 степени.

- Ремонтный рабочий дистанции пути Аскеров Юсуп Нурмамед Оглы 1904 г.р. Представлен к награждению орденом Красной Звезды.

- Начальник станции Арзан техник движения 2 ранга Расулов Эюб Баба Оглы 1912 г.р. Представлен к награждению орденом Отечественной войны 2 степени.

- Старший стрелочник станции Тавриз с 1943 г. Джафаров Ага Бала Джафарович 1897 г.р. Представлен к награждению орденом «Знак Почета».
- Заместитель начальника дистанции пути с 1943 г. инженер-капитан пути и строительства Азимов Якуб Аббас Кули Оглы 1914 г.р. Представлен к награждению орденом Трудового Красного Знамени.

- Заместитель начальника ВЭО-17 с 01.1943 г. директор-подполковник тяги Ерзинкян Аршавир Гарегиневич 1905 г.р. Представлен к награждению орденом Отечественной войны 2 степени.

- Заместитель начальника политотдела ВЭО-17 с 1944 г. Манаров Кадир Гасанович 1912 г.р. Из машинистов-стахановцев. С 01.1942 г. — секретарь парткома Аджикабульского узла. Представлен к награждению орденом Трудового Красного Знамени.

- Инспектор по кадрам Расулов Гасан Теймур Оглы 1909 г.р. Ученик слесаря, помощник машиниста, машинист, с 12.1937 г. на партработе — заместитель начальника политотдела Кировабадского отделения Закавказской ЖД, с 1940 по 1942 г. — заместитель начальника по политчасти Бакинской дистанции пути, с 1943 — 1944 г. — парторг депо станции Тебриз. Награжден орденом «Знак Почета». Представлен к награждению орденом Красной Звезды.



Список личного состава ВЭО-17, представленного к правительственным наградам в октябре 1944 г.:

Представить к награждению:

**Орденом Трудового Красного Знамени:**

Гургенидзе Сергей Александрович.

**Орденом Отечественной войны 1 степени:**

Саралидзе Давид Гедеванович.

**Орденом Отечественной войны 2 степени:**

- Ахмеров Ага Мирза Мирзали Оглы.
- Гонцадзе Николай Захарович.
- Удовкин Георгий Петрович.

**Орденом Красной Звезды:**

- Петросян Гегам Нерсесович.
- Патаридзе Федор Антонович.
- Моисеенко Александр Абрамович.
- Тохателов Арташес Иванович.
- Зейналов Исса Зейнал Абдул Оглы.
- Ващук Николай Ильич.
- Габуния Николай Тариелович.
- Ваграмян Самвел Гарегинович.
- Азимов Якуб Аббас Кули Оглы.
- Симонов Анатолий Андрианович.
- Дерюгин Афанасий Андрианович.
- Рубан Александр Иванович.

**Орденом «Знак Почета»:**

- Арутюнян Сарибек Галустович.
- Алексеев Василий Васильевич.

- Продан Семен Семенович.
- Аскеров Юсуп Нурмамед Оглы.
- Потапов Илларион Иванович.
- Байрамов Мурсал Джебраил Оглы.
- Расулов Эюб Баба Оглы.
- Хачиян Татевос Давидович.
- Марчук Дмитрий Иванович.
- Остров Григорий Захарович.
- Чхеидзе Георгий Павлович.
- Землянов Лука Иванович.
- Григорян Мовсес Петросович.
- Маркаров Баграт Пирузович.
- Чобан Алексей Павлович.
- Григорян Ваган Сейрапович.
- Олейников Николай Сергеевич.
- Джафаров Ата Бала Джафарович.

**Медалью «За трудовую доблесть»:**

- Агафонов Петр Денисович.
- Киласония Михаил Владимирович.
- Хамраев Кахар.

Начальник СТУ в Иране генерал-майор Каргин.  
10.1944.

## ПРОИСШЕСТВИЯ И ДИВЕРСИИ НА ТРАНСИРАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

До второй половины 1942 года охрану грузов на железной дороге осуществляли вольнонаемные иранцы, далее части 58-го стрелкового корпуса. В 1943 и 1944 гг. были сформированы 43, 45 и 62 отдельные местные стрелковые батальоны и 135 отдельный местный стрелковый взвод, общей численностью 2442 человек. Задачи: охрана грузов по железной дороге, на складах и в портах. На железной дороге самым сложным для охраны был участок Бонекух–Бендер-Шах — 189 мостов и 93 тоннеля.

За 1942–1945 гг. было предотвращено 62 возможных аварии с поездами, 123 пожара в поездах, 9 случаев хищений грузов. Задержано 46 воров, при задержании убито 4 и ранено 4 вора.

При охране складов за 1944 год задержано 333 человека, возвращено 18 847 кг разных продуктов, сукна и других материалов.

За весь период произошло два пожара:  
— на базе «Ирансовтранс» в Казвине от грозового разряда.  
— на базе «Ирансовнефть» в Казвине от паровоза.  
Убытки незначительные.

Надо сказать, что иранские путевые сторожа на железной дороге работали на совесть. Некоторые участки между Бендер-Шахом и Тегераном, Гярмсаром и Шахрудом охранялись силами иранской жандармерии. Охрана южной части дороги велась воинскими подразделениями индусов.

Весной 1942 года советская контрразведка предотвратила взрыв туннеля на Геадукском перевале. В 1943 году немецкая агентура организовала несколько диверсий и поджогов на Трансиранской железной дороге. Осенью 1943 года патруль обнаружил около станции Полесефид развинченные рельсы. Здесь же были подожжены два вагона из-под пороха. Недалеко от станции Сегаль предотвратили взрыв моста через ущелье.

Исх. № 0351 от 10.02.1944 г.  
Послу СССР в Иране г. Михайлову.  
...9.02.1944 г. в 18.10. на 61 км перегона Пшива–Абардеш Тегеранского района потерпел крушение поезд № 214, груженный советским импортом, в составе 29 вагонов, весом 1000 тонн брутто. Поезд следовал с паровозом № 42-415 под управлением советского машиниста Свиридова. В результате круше-

ния поврежден железнодорожный путь на 800 метров, паровоз и 22 вагона с грузом, значительная часть из которых совершенно разбита. При крушении получили ранения три красноармейца из команды охраны поезда, три советских железнодорожника и один иранский железнодорожник. По предварительным данным убито четыре иранских железнодорожника, следовавших с этим поездом. Движение поездов на Бендер-Шах закрыто с 18.10.

Начальник управления генерал-майор Каргин.

6.02.1943 г. — взрыв котла на паровозе № 41-130.  
Погиб машинист-инструктор депо Полесефид Богданов, машинист депо Бендер-Шах Пискунов, помощник машиниста депо Бендер-Шах Цулая. Причина — упустили воду.

6.06.1944 г. — крушение на 428 км перегона Тирташ–Гелюга, поезд № 224 (20 вагонов, вес 1056 тонн, паровоз № 41-49, машинист Джаврашавили). Причина: излом оси колесной пары вагона. Сход трех вагонов, повреждено 36 м пути.

15.06.1944 г. — крушение на 193 км перегона Махабад–Фирузкух, поезд № 216 (820 тонн двойной тягой, машинист Кокабадзе и помощник машиниста иранец Пули Заде Пулла). Причина: взрыв котла. Поврежден паровоз, 2 вагона, путь 50 м.

Исх. № 01997 от 3.07.1944 г.  
Послу СССР в Иране Максимуму.  
2.07.1944 г. на Тавризском участке потерпели крушение два груженных товарных поезда направляющиеся на Джульфу.

- Поезд № 1218 (18 вагонов, вес 634 тонны, паровоз № 202, машинист Никурадзе) потерпел крушение на перегоне Гергер-Заал на 22 км от Джульфы в 18.50. Груз — продовольствие и машинные части. Погибла вся поездная и паровозная бригада, боец охраны, всего шесть человек, один ранен. Сгорело 9 вагонов и разбито 2 вагона и 2 паровоза. Разрушено 100 м пути.
- Поезд № 1222 (21 вагон, вес 578 тонн, паровоз № 4479, машинист Титаян) потерпел крушение на перегоне Маранд–Кюль на 80 км от Джульфы в 19.20. Груз — продовольствие. Погиб боец охраны. Тяжело ранены четыре человека поездной и паровозной бригады. Сгорел весь состав 21 вагон. Паровоз требует ремонта. Разрушен путь 150 м. Предполагаемая причина — диверсии.

Движение прекращено, предполагается восстановление к 18.00 3.07.1944 г.



Оба поезда упали под откос на кривых радиусом 300-350 м. Причины крушения — умышленное перекрытие тормозов 3-го вагона от паровоза.

Расследование показало, что виноваты машинисты, развившие большую скорость. Пожар в вагонах возник от сильно нагревшихся от торможения тормозных колодок.

Исх. № 02330 от 31.07.1944 г.  
На Трансиранской железной дороге на участке обслуживаемом американцами 12.07.1944 в 4.00 на станции Себ-Заб произошло крушение товарного поезда следующего Ахваз—Андимешк. Машинист на перегоне допустил остановку, потом доставлял поезд по частям из-за маломощности паровоза. Допустил столкновение — разбиты и сгорели 16 вагонов с грузами для СССР: 40 штук шасси «Форд», 2 «Шевроле», 34 «Студебекер», 4 «Додж», 30 осей к «Додж», 10 кабин «Форд», 14 ящиков пушек 10-мм, 704 ящика ТНТ, цистерна бензина, 2800 ящиков сахара.

3.08.1944 г. было организовано крушение поезда № 5107 с военными грузами для СССР. Паровоз и вагоны разбиты, погибли советские граждане — машинист и его помощник и четверо иранских служащих. Движение было прервано на двое суток.

30.08.1944 г. в 2.00 в 3 км от станции Амраван в сторону Шахруда четверо неизвестных пытались разобрать рельсы. При попытке предотвратить диверсию они пытались убить путевого сторожа Касан Мирзу Баба, который доставлен в тяжелом состоянии на станцию Амраван. Неизвестные скрылись, оставив инструмент.

Был подожжен с нескольких сторон автосборочный завод в Хорремшехре. За двое суток огонь помимо строений уничтожил 354 несобранных автомобиля.



## ОРГАНЫ ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ В ИРАНЕ

### АВТОР В. ОВЧАРОВ

Первые воинские перевозки на территорию Ирана были спланированы службой военных сообщений Закавказского фронта летом 1941 г. и выполнены отделом военных сообщений Каспийской военной флотилии.

24–25 августа 1941 г. была осуществлена внезапная перевозка 105 горно-стрелкового полка, усиленного дивизионом 563 артиллерийского полка, из порта Баку на побережье Ирана (селение Хеви). Перевозка осуществлялась судами Каспийского флота и кораблями Каспийской военной флотилии. Высадка осуществлялась на необорудованный берег с использованием несамоходных барж и рыболовецких судов, которые к назначенному сроку были сосредоточены в районе порта Ленкорань. При высадке наших войск на территорию Ирана противодействия противника не отмечалось.

После окончания проведения операции советских войск по принуждению к миру правительства Ирана 21 октября 1941 г. 47 армия была выведена с территории Ирана. Вместо неё был организован штаб группы советских войск в Иране. В составе штаба было и отделение военных сообщений (ВОСО), организационно входящее в отдел тыла.

По штату в отделении ВОСО было всего три человека: начальник отделения, помощник начальника отделения и заведующий делопроизводством. Начальником отделения был назначен майор Акакий Васильевич Джобава. Перед отделением была поставлена задача: провести организационные и технические мероприятия на путях сообщений Северного Ирана, позволяющие выполнять перевозки импортных грузов, планируемых к поступлению по ленд-лизу.

Для выполнения этой задачи на сети железных дорог Ирана была развёрнута сеть Управлений комендатур военных сообщений:

- Управление коменданта железнодорожного участка и станции (ЗКУ);
- Управление коменданта железнодорожной станции (ЗК);
- Управление коменданта железнодорожной станции снабжения (ЗКС);

- Управление коменданта морского порта (ЗКмор).
- Несмотря на различное предназначение Управлений комендантов специальных станций и разный характер выполняемых ими задач, в процессе подготовки к работе им пришлось решать похожие проблемы:
- разрабатывать предложения по подготовке устойчивой работы станций;
  - проводить рекогносцировку отдельных пунктов и прилегающих к ним участков местности;
  - разрабатывать технологические процессы обработки поездов на станциях;
  - определять и подготавливать места погрузки (выгрузки) войск и воинских грузов;
  - заниматься вопросами технического прикрытия участков и железнодорожных станций, важных транспортных объектов и устройств, их защитой, охраной и обороной, и т.д.

В сентябре 1941 г., к моменту начала перевозок по ленд-лизу, на территории Ирана были развёрнуты:

- Управления военных комендантов железнодорожных участков и станций Тегеран, Казвин, Тебриз, Бендер-Шах;
- Управления военных комендантов морских портов Пехлеви, Бендер-Шах, Тебриз;
- Управления военных комендантов станций снабжения № 17 (Тебриз) и № 60 (Джुльфа).





Военным комендантом ЗКС-17 был назначен капитан Олег Петрович Чекалов. По штату в комендатуре значилось:

- военный комендант — 1;
- заместитель военного коменданта — 1;
- помощников военного коменданта — 3;
- военных диспетчеров — 3.

Военным комендантом ЗКС-60 был назначен военный техник 1 ранга Агаси Татевосович Габриэлян. По штату в комендатуре значилось:

- военный комендант — 1;
- военный комиссар — 1;
- помощников военного коменданта — 3;
- военных диспетчеров — 3;
- старших писарей — 3.

Кроме того, в состав Управления коменданта входил политотдел в составе пяти человек.

Органы военных сообщений, дислоцированные в Иране, решали задачи не только по организации и контролю перевозок импортных грузов. Не менее значимыми были и оперативные перевозки по передислокации воинских частей и учреждений по территории Ирана и в Советский Союз, а также перевозки по снабжению группы советских войск в Иране. Директивой Штаба советских войск в Иране от 25 ноября 1941 г. были утверждены станции снабжения группы войск на территории Ирана: Джульфа, Меранд, Софиян, Шараф-Хан и Тебриз.

В марте 1942 г. ЗКС были сокращены. На территории Советского Союза было принято решение о формировании ЗК Джульфа 3 разряда Закавказской ж.д. (станция на границе с Ираном). Военным комендантом был назначен старший лейтенант Андрей Дмитриевич Степанов (бывший заместитель военного коменданта ЗКУ Кировабад. До Великой Отечественной войны проходил службу на Красноярской ж.д. В сентябре 1939 г. открывал Управление коменданта железнодорожного участка и ст. Иланская, с 13 мая 1940 г. — военный комендант ЗК Ачинск. Приказом НКО от 20 марта 1941 г. № 0732 был назначен на воинскую должность военного диспетчера отдела ВОСО штаба Закавказского военного округа).

Тяжёлое положение на западных фронтах, увеличившийся поток грузов по ленд-лизу стали причиной проведения организационно-штатных мероприятий в организациях военных сообщений на территории Ирана. Приказом Народного Комиссариата Обороны от 17 июня 1942 г. № 00127 было утверждено

«Положение о Советском Транспортном Управлении в Иране» (СТУ). Согласно Положению, все органы военных сообщений на территории Ирана были подчинены начальнику СТУ. (Исключение составили ЗКмор, которые в течение всего периода времени пребывания советских войск в Иране подчинялись начальнику отдела ВОСО Каспийской военной флотилии).

На начальника СТУ в Иране были возложены нижеследующие задачи:

- осуществление контроля деятельности северных участков Трансиранской железной дороги;
- руководство строительством новых железных и грунтовых дорог по решению Советского Правительства;
- осуществление контроля автомобильного движения на ряде шоссейных дорог с установлением на них комендатур и руководство автомобильными перевозками импортных грузов советскими автобатольонами и частными арендованными машинами;
- осуществление контроля работы иранских портов Каспийского моря и обслуживание советских судов в портах Персидского залива;
- осуществление контроля воздушных путей и аэродромов в Тегеране, Пехлеви и Казвине;
- обеспечение охраны путей сообщения;
- координация действий по осуществлению перевозок с английскими, американскими и иранскими транспортными организациями.

Начальником СТУ в Иране был назначен генерал-майор технических войск А. Н. Королёв, начальником штаба — полковник С. Н. Костиков. Начальник СТУ подчинялся непосредственно начальнику тыла Красной Армии. В это же время в Иран входит 15 кавалерийский корпус (согласно штатному расписанию отделения военных сообщений в управлении тыла корпуса не имел).

Директивой по тылу штаба Закавказского фронта от 27 мая 1942 г. № 01 были определены железнодорожные участки базирования для советских воинских частей, расположенных в Иране. Установлены распорядительные станции для советских войск в Иране — ст. Джульфа с отделением на ст. Аляты. Тыловая граница в Иране — река Аракс. В СТУ разрабатывается и утверждается «Положение о линейной Советской железнодорожной комендатуре в Иране».

*Приказ по СТУ в Иране № 49 от 21.08.1942 г.*

- Прибывших в мое распоряжение командиров линейных советских железнодорожных комендатур назначить:*
  - Станция Тегеран.*  
*ЗКУ капитан Балашов И. А.*  
*ЗКУП лейтенант Иванов*  
*ЗКУП лейтенант Рыженков*
  - Станция Казвин.*  
*ЗКУ старший лейтенант Кудряшов А.М.*  
*ЗКУП лейтенант Дюндиков*
  - Станция Тавриз.*  
*ЗКУ капитан Дерюгин А. Т.*  
*ЗКУП лейтенант Кривенко*  
*ЗКУП лейтенант Шабаров.*
- Возложить на ЗКУ Тегеран обслуживание участков:*  
*Тегеран—Бонекух (включительно),*  
*Тегеран—Гярмсар—Шахруд,*  
*Тегеран—Кередж (включительно),*  
*Тегеран—Кум (исключительно).*
- Возложить на ЗКУ Казвин обслуживание участков:*  
*Казвин—Кередж (исключительно),*  
*Казвин—Миане (включительно).*
- Возложить на ЗКУ Тавриз обслуживание участков:*  
*Азербайджанской железной дороги,*  
*Ветки Софиян—Шариф-Хане,*  
*Резайе.*
- Возложить выполнение обязанностей ЗКУ Сарийского участка на подполковника Лифанова.*  
*Военную комендатуру станции Тегеран считать открытой с 25 июля 1942 г., станции Тавриз — 26 августа 1942 г., станции Казвин — 24 августа 1942 г.*  
*Начальник СТУ в Иране генерал-майор Королев.*

*Приказ СТУ в Иране № 94 от 9.11.1942 г.*

*Открытие управлений военного коменданта станции Бендер-Шах и станции Шахруд.*

Во исполнение Директивы начальника тыла фронта ЗК Джульфа расформировывается, на её базе формируются ЗКРС Джульфа и ЗКС Джульфа. Как раз в это время на территорию Закавказского фронта по эвакуации с Южного фронта прибывает Управление коменданта распорядительной станции № 43 (ЗКРС-43). Начальником службы ВОСО Закавказского фронта принимается решение по определению места дислокации ЗКРС-43 на ст. Аляты.

Военным комендантом ЗКРС-43 был назначен майор Василий Прокофьевич Винников. ЗКРС-43 содержалось по штату 047/718, организационно состояло из 11 военнослужащих. Сначала комендатура подчинялась СТУ в Иране. Однако начальник службы военных сообщений Закавказского фронта своей директивой от 6 августа 1942 г. № ВОСО/3/001122 определил, что «ЗКРС Аляты с 8 августа 1942 г. подчиняется лично мне». А директивой начальника службы военных сообщений Закавказского фронта от 2 сентября 1942 года ЗКРС-43 стало исполнять функции ЗКУ на 7 отделении службы движения Закавказской железной дороги им. Л. П. Берия.

Таким образом, в сентябре 1942 г. учреждения военных сообщений в Иране руководились тремя разными вышестоящими органами военного управления: службой военных сообщений Закавказского фронта, СТУ в Иране и отделом ВОСО Каспийской военной флотилии (что, безусловно, вносило определённые трудности в процесс транспортного обеспечения находящихся в Иране советских войск). Сложившаяся обстановка сказывалась и на здоровье личного состава комендатуры. В конце 1942 г. не вынес нагрузки и был отправлен в госпиталь на лечение военный комендант майор В. П. Винников. Но врачи уже были не в состоянии вернуть офицера в строй. 17 марта 1943 г. Василий Прокофьевич Винников скончался от разрыва сердца. Органы военных сообщений несли безвозвратные потери.

А тем временем шёл огненный 1943 г. Фронт испытывал недостаток в кадровых офицерах. Чтобы хоть как-то покрыть некомплект офицерских кадров в действующей армии, 2 мая 1943 г. выходит Постановление Государственного Комитета Обороны и Директива заместителя начальника Генерального Штаба Красной Армии № 3282/сс. Директива предписывает «произвести сокращение должностей заместителей командиров по строевой части рот, батарей, эскадронов и отдельных взводов воинских частей, военно-учебных заведений, запасных частей и тыловых учреждений всех родов войск, кроме ВВС... Высвобождаемый командный состав использовать на доукомплектование воинских частей и учреждений с назначением на должности, соответственно их подготовке».

Начальнику службы ВОСО Закавказского фронта была поставлена задача сократить личный состав подчинённых учреждений чуть ли не в два раза. Начались муки по перекраиванию уже устоявшейся сети линейных и полевых органов военных сообщений фронта. Так, принятым решением, ЗКРС-43 была сокращена 20 сентября 1943 г. На ст. Джульфа осталось Управление коменданта станции с советской стороны. С этого вре-



мени офицерам комендатуры начали выдавать постоянные пропуска на территорию Ирана для согласования пропуска импортных грузов на территорию Советского Союза и приёма снабженческих грузов на территории Ирана, поступающих для снабжения советских войск.

Было уменьшено количество офицеров и в комендатурах на территории Ирана. Так, например, в ЗКмор по штату осталось всего по три офицера.

Таким образом, к концу 1943 г. учреждения военных сообщений в Иране дислоцировались:

- ЗКУ — на станциях Тегеран, Казвин, Тебриз, Бендер-Шах;
- ЗК — на станции Миане;
- ЗКмор — в портах Пехлеви, Бендер-Шах, Ноушехр.

В январе 1944 г. Государственным Комитетом Обороны принимается решение о формировании на территории Ирана 4 армии. С 13 января 1944 г. управление армии размещается в г. Решт, а с 1 апреля 1944 г. — в г. Казвин. Отдел ВОСО при штабе тыла, содержащийся по штату 02/404, организационно включает в себя шесть офицеров и одного вольнонаёмного. Руководить отделом назначен подполковник Иуляну Кириллович Балаклеец.

Новый начальник ВОСО 4 армии предпринял попытку подчинить себе все организации военных сообщений, дислоцирующихся на территории Ирана, но был одёрнут из Москвы. Подполковнику И.К. Балаклею было указано, что все воинские перевозки, осуществляемые в интересах 4 армии, должны согласовываться с СТУ в Иране, и никак иначе.

В мае 1945 г. перевозка грузов по ленд-лизу была прекращена. Начался постепенный вывод советских войск с территории Ирана. В это самое время значительно сократился рабочий парк грузовых вагонов на северном участке Трансиранской железной дороги. Причиной неравномерного использования вагонного парка стало то, что американцы, контролирующие к этому времени тегеранский железнодорожный узел, начали уводить весь порожняк на юг, где он и отстаивался. Руководству СТУ в Иране пришлось немало потрудиться, чтобы не допустить срыва воинских перевозок из-за действий «союзников».

В августе 1945 г. Закавказский фронт был реорганизован. Были образованы Тбилисский и Бакинский военные округа. Советские войска, располагавшиеся в Иране, стали замыкаться на Тбилисский военный округ.

За период пребывания советских войск в Иране воинские морские и внутренние водные перевозки имели важное значе-

ние как в процессе доставки импортных грузов на территорию СССР, так и для обеспечения жизнедеятельности воинских частей и учреждений, находящихся на иранской территории.

Так в интересах 23 кавалерийской дивизии осуществлялись внутренние водные перевозки по оз. Урмия (другое название озера — Резайе). Для перевозок использовались суда Урмийского пароходства. В 1942 г. в интересах дивизии было перевезено от пристани Шарафхане до пристани Гельмахане и обратно 2592 тонны грузов, от пристани Шарафхане до пристани Хантахты и обратно — 4419 тонн грузов. Такие же объёмы перевозок были и в последующие годы. При этом возникали задержки с оплатой выполненных воинских перевозок. В этих сложных условиях, чтобы не допустить срыва снабжения дивизии, расчёт за перевозки был частично произведён ГСМ из лимита, выделенного 15 кавалерийскому корпусу (это при том, что наши войска сами испытывали дефицит в горючем).

На Каспийском море Иран не имел своего морского торгового флота. В связи с этим, все перевозки осуществлялись торговыми судами СССР и кораблями Каспийской военной флотилии.

Морские перевозки по ленд-лизу и снабжение наших частей в Иране осуществлялись до июля 1946 г. При этом самый большой объём перевозок выпал на 1944 г., когда было перевезено 1093145 тонн грузов из портов Ирана в порты Баку, Красноводск, Махачкала. Всего же объём воинских морских перевозок за годы войны составил около 2,5 млн тонн грузов.

В декабре 1942 г. по маршруту Красноводск–Пехлеви была произведена массовая перевозка польских войск. Было перевезено 26 воинских эшелонов в количестве 80000 человек. Осуществлялась перевозка морскими судами воинских команд и одиночно следующих военнослужащих.

Всего было перевезено:

- по маршруту Баку–иранские порты — 31329 человек;
- по маршруту Красноводск–иранские порты — 1685 человек;
- по маршруту иранские порты–Красноводск — 4434 человек.

При этом пик перевозок пришёлся на 1943 г., в течение которого из порта Баку на территорию Ирана морем было перевезено 26248 человек.

В мае 1944 г. органами военных сообщений была спланирована и успешно осуществлена перевозка специалистов ВВС армии США от ст. Тебриз до ст. Полтава. Для своего времени это была уникальная перевозка, потому и готовились к ней основательно.

Состав каждого эшелона включал в себя 14 пассажирских вагонов, один ледник и один крытый вагон для погрузки аме-

риканской полевой газолиновой кухни и продовольствия. При этом в состав пассажирских вагонов входили вагон-ресторан (в котором должны были питаться офицеры) и вагон-кухня, изъятый из военно-санитарного поезда. Воинским эшелонам были присвоены № 34037 и 34038.

Для проверки и обеспечения пропуска специальных эшелонов с офицерским и рядовым составом американцев был командирован начальник строевого отдела Управления ВОСО Закавказского фронта инженер-подполковник В. С. Готовчиц, который сопровождал первый эшелон от ст. Аляты до ст. Дербент, а второй эшелон от ст. Аляты до ст. Махачкала. Начальником первого эшелона был назначен инженер-майор Иван Васильевич Федосов — начальник 3 отделения Управления начальника передвижения войск на Закавказской железной дороге. Начальником второго эшелона был назначен подполковник Акоп Тигранович Баласанян, военный комендант ЗКУ Тбилиси. Всего для сопровождения каждого эшелона выделялась команда из девяти офицеров, 14 солдат и сержантов и 42 железнодорожников.

На ст. Хурдалан была организована встреча воинских эшелонов, их проверка и пополнение продовольствием.

С американской стороны был согласован распорядок дня для американских военнослужащих при следовании в составе воинских эшелонов. Подъём — 6.00, завтрак — 8.00, обед — 14.00, ужин — 19.00, отбой — 22.00. На стоянках эшелонов предусматривалось проведение физической зарядки для американских солдат. Трудно сейчас понять, почему американское командование согласилось на такой распорядок дня в ущерб привычному для их же солдат жизненному укладу. В итоге, в обоих воинских эшелонах согласованный распорядок держался только лишь в первые сутки пути, а затем перестраивался под образ жизни, более привычный для американца.

Офицеры американской армии питались в вагоне-ресторане бесплатно. В первом воинском эшелоне американские солдаты питались из общей кухни, взятой из военно-санитарного поезда, во втором эшелоне американцы питались из своей кухни.

Раздача пищи по вагонам производилась во время стоянок поезда. Американские офицеры получали к обеду вино и водку, солдаты к обеду получали американское консервированное пиво. При этом вино и водка допускались к обеду в ограниченном количестве (из расчёта одна бутылка на четыре человека). Американские офицеры просили добавки спиртного, более того, они готовы были платить за «русскую водку» свои собственные деньги. Но наши держались стойко и лишнего американцам не выдавали.

Средний возраст перевозимых американских военнослужащих был от 25 до 35 лет. Днём солдаты играли в карты, шашки и другие развлечения, читали книги. Через сеть агитационных пунктов эшелоны снабжались свежими газетами.

По прибытию в пункт назначения американское командование заявило, что «они не ожидали такой встречи и такого дружеского отношения и внимания к ним по их обслуживанию. До переезда в Советский Союз они ехали в тяжёлых условиях, и сейчас в поезде при следовании по Советскому Союзу они чувствуют уважение и заботу о них, и в поезде они находят себе полный отдых...».

Таковы строки из доклада начальника службы военных сообщений Закавказского военного округа полковника Мгвделадзе, представленного 19 мая 1944 г. командующему войсками Закавказским фронтом генерал-лейтенанту И.В. Тюленеву. Но, как вы понимаете, в официальном докладе не нашли отражение некоторые «мелочи», озвученные в рапортах офицеров-ВОСОВцев, сопровождающих воинские эшелоны.

Из доклада о перевозке американских специалистов от ст. Тавриз до ст. Полтава инженер-майора И. В. Федосова мы видим то, что не нашло отражение в докладе начальника службы военных сообщений Закавказского фронта.

В первом эшелоне (№ 34037) перевозилось 30 офицеров и 360 солдат армии США. Старший от американской стороны был подполковник Бос.

Перед погрузкой в эшелон на ст. Тебриз прошёл кратковременный, но очень сильный дождь. Грунтовая площадка мигом превратилась в месиво грязи. Так вот все американские солдаты, без команды, снимали грязные ботинки и в носках заходили в вагоны (для наших сопровождающих это было неожиданностью).

Сначала американцы планировали питаться из своей кухни, но осмотрев советскую кухню (из военно-санитарного поезда), пришли в восторг. Офицеры питались в вагоне-ресторане. При этом, отдавая дань уважения советской стороне, никто из американских офицеров не садился принимать пищу, пока за столом не появлялся начальник эшелона — инженер-майор И. В. Федосов.

Уже на второй день распорядок дня в эшелоне был изменён по просьбе американской стороны. Суть дела в том, что американцы привыкли к четырёхразовому питанию (между завтраком и обедом у них есть «второй завтрак»). Наши сильно и не спорили, тем более, что «второй завтрак» американцы организовывали за счёт своего сухого пайка. Перенос коснулся времени обеда и ужина. Причём подполковник Бос дважды обращался к начальнику эшелона, чтобы солдатам уменьши-



ли порции. Но наши гордо заявляли, что «у нас так питается каждый солдат».

В общем, во время следования эшелона, отношения между советскими и американскими военнослужащими были самые дружеские, атмосфера царила здоровая. Все американцы были настроены положительно по отношению к СССР.

Утром 11 мая в 7.00 утра эшелон прибыл на ст. Полтава-Киевская. К обеду эшелон был подан под выгрузку на железнодорожный подъездной путь, примыкающий к аэродрому.

Подполковник Бос и встречающий его американский полковник просили генерал-майора Перминова наградить всю администрацию воинского эшелона за хорошую организацию перевозки.

«В 14.00 11.5 мы простились с американцами на аэродроме. Подполковник Бос, прощаясь, расцеловал меня в присутствии американских офицеров, дал мне свой домашний адрес и просил приезжать после войны... Аналогичное прощание было и у других офицеров...».

Отправившись 6 мая 1944 г. в 20.40 со ст. Тавриз, с учётом пересечения государственной границы, на ст. Полтава воинский эшелон прибыл 10 мая в 22.00. При этом скорость движения воинского эшелона составила 960 км/сутки — скорость невиданная по нынешним временам, не говоря уже про разрушенные войной дороги Советского Союза.

Из доклада начальника воинского эшелона № 34038 подполковника А. Т. Баласаняна узнаем, что во втором эшелоне перевозилось 37 офицеров и 306 солдат и сержантов армии США. Старший от американской стороны был майор американских ВВС Ральф Данн.

После погрузки личного состава воинского эшелона на ст. Тебриз 11 мая 1944 г. был дан прощальный ужин (отдельно для солдат и отдельно для офицеров). Советскую делегацию на ужине возглавляли генерал-майор Каргин и генерал-директор движения 1 ранга Кикнадзе. Американскую сторону возглавлял полковник Боссе.

Уже на второй день пути американцы перешли на свой распорядок — четырёхразовое питание. Пищу для солдат и сержантов американцы готовили в своей полевой кухне.

Американцам очень нравились русские блюда: борщ, щи и мясо в разных видах, особенно им понравились русские напитки.

Завтрак, обед и ужин советских и американских офицеров проходили дружно. Подполковник А. Т. Баласанян (из чувства

кавказского гостеприимства) предложил поднять тосты за здоровье товарища Сталина, мистера Рузвельта и Черчилля. Американцы тосты поддержали, но «за здоровье мистера Черчилля пили неохотно».

Воинский эшелон сопровождал американский священник в чине капитана. «Почти все американцы просили на память фотографию товарища Сталина... Просили наши красные звёздочки, некоторые прикалывали их на левую сторону груди...».

Все американские военнослужащие собирали в виде коллекции советские деньги с подписями. Иначе, с их слов, им бы дома не поверили, что они воевали в России.

Американские военнослужащие были выходцами как с севера, так и с юга Соединённых Штатов Америки. Так вот южане были агрессивно настроены против негров. В беседе «подполковник из южной Америки открыто выразил недовольство по отношению к мистеру Рузвельту, заявив, что если его ещё раз выберут, то он будет до конца жизни президентом и даст полную свободу неграм...».

По пути следования эшелона происшествий не было. Исключение составил заключительный участок пути. Начальник воинского эшелона был предупреждён органами СМЕРШ и начальником возвращающегося первого эшелона (инженер-майором И. В. Федосовым) о готовящейся немецкой агентурой диверсии. При следовании по участку Лозовая — Полтава впереди воинского эшелона был пущен «контрольный паровоз». Эшелон дошёл до станции назначения без происшествий.

При расставании американскими офицерами был подарен американский доллар с подписями. Кроме того, было написано благодарственное письмо на английском языке:

«Первый американский отряд в России.

Мы, американцы, даём свои подписи в искреннем восхищении и уважении Ваших усилий и Ваших услуг. Мы желаем Вам доброго здоровья и счастья.

Да здравствует Россия».

Ниже следуют подписи 29 человек.







## ГЛАВА 5. ★ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ДЛЯ СССР

### ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И СОВЕТСКИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ТРАНЗИТОМ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ

На территории Ирана с 1935 года вело свою деятельность Всесоюзное объединение «Ирансовтранс», осуществлявшее организацию всех транспортных операций в интересах Советского Союза. «Ирансовтранс» на машинах частных владельцев организовывал доставку к пограничным пунктам СССР и в иранские порты Каспийского моря сахара, хлопка, кожи, сухофруктов и других товаров.

Осенью 1941 года список представителей высшего руководящего состава СССР в Иране, имеющих прямое отношение к организации транзита грузов в СССР, выглядел следующим образом:

1. Посол СССР в Иране Андрей Андреевич Смирнов,
2. Торгпред СССР в Иране Василий Петрович Мигунов,
3. Руководитель ВО «Ирансовтранс» НКВТ Лев Ефимович Краснов,
4. Военный атташе СССР в Иране полковник Борис Григорьевич Разин.

ВО «Ирансовтранс» с ноября 1943 года был подчинен Уполномоченному НКВТ. Уполномоченный НКВТ по транзиту грузов стал начальником ВО «Ирансовтранс». Личный состав насчитывал 1500 человек, в том числе 775 советских граждан. Все подразделения на местах (конторы ВО «Ирансовтранс») возглавлялись офицерами Красной Армии. «Ирансовтранс» стал основой для формирования Советского транспортного управления в Иране. СТУ в Иране находилось в ведении начальника тыла Красной Армии.

Грузы перевозились собственным автопарком трех организаций:

- с юга на север до Тегерана — автомобилями Дорожно-транспортного командования армии США и Коммерческой корпорации Соединенного Королевства (UKSS);
- по Северному Ирану до границы с СССР — ВО «Ирансовтранс» (позднее автомобильными батальонами Советского транспортного управления в Иране).

Недостаточная пропускная способность Трансиранской железной дороги вызывала необходимость организации в северной зоне Ирана на железнодорожных станциях Тегеран, Кередж, Шахи, Казвин, Зенджан, Миане и Шахруд перевалочных пунктов для дальнейшей переотправки грузов в СССР.

Автомобили перегонялись по следующим маршрутам:

Тегеран → Ашхабад  
Тегеран → Астара → Баку  
Джильфа → Орджоникидзе

Их отправкой занимались Управление шоссейного транспорта американской армии, Коммерческая корпорация Великобритании, «Ирансовтранс». Автоколонны грузовиков, сформированные американцами и англичанами, отправлялись в Тегеран или на транзитные пункты на границе советской зоны, где их передавали представителям РККА.

Беседа с майором армии США г. Корногом 6.01.1942 г. Присутствовали военный атташе США майор Андик, Алексеев, Полянский, Коротаев, Чернухин.

...

Майор Корног: «Лучше бы разгрузку прибывших автомашин производить в порту Бендер-Шахпур, по железной дороге транспортировать их до станции Андимешк и далее своим ходом. От советской стороны нужно командира и штат квалифицированных людей 25 человек, которые будут контролировать правильность сборки автомашин и знакомить ваших прибывающих шоферов с новыми марками машин.

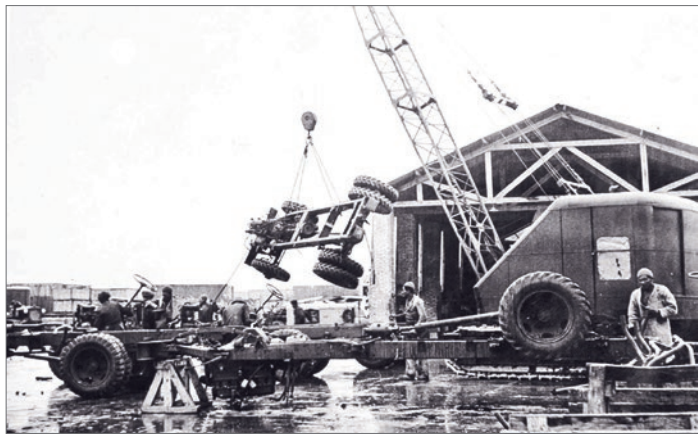
У автомашин мотор и задний мост собраны и поставлены на шасси, нужно только одеть кабину и кузов. Будем монтировать 2000 автомашин в месяц.

Машины поступят между 1 и 10 февраля 1942 года. В сутки будет производиться монтаж 70-80 автомашин — трехтонные «Студебеккер», «Додж», «Шевроле», «Даймонд», «Броклей».

Для сборки и проверки прибывающих в ящиках в виде сборочных комплектов автомашин в кратчайшие сроки были построены автосборочные заводы в порту Хорремшехр и в порту Бушир. В середине 1943 года приступили к работе автосборочные заводы в Шуайбе (Ирак) и в Андимешке. На всех автосборочных заводах администрация и инженерно-технический состав — офицеры и сержанты армии США, рабочие — местные жители, приемщики продукции — советские военные специалисты.

Собирали автомашины на берегу, вручную. Со временем для рабочих были построены бараки, налажен быт и питание.

Автосборочный завод в Басре (Шуайбе) представлял собой каркас из металлоконструкций, установленный на бетонное основание. Имелись краны, лебедки, агрегаты для зарядки аккумуляторов.



В Хорремшехре ящики с машинокомплектами с порта перемещались сразу на автосборочный завод, где собирались на производственных линиях и выкатывались на другом конце линии уже готовыми к движению на север.

Автосборочный завод в Рафадае (Бушир) работал аналогично.

Автосборочный завод в Андимешке был построен американцами рядом с железнодорожной станцией. Общая площадь — 100 000 кв. м. Сборочный корпус представлял собой одноэтажное здание из металлоконструкций площадью 4600 кв. м. Территория завода была выложена бетонными плитами. Вокруг завода и в здании проложены железнодорожные пути. Длина здания около 100 м, ширина — 15 м. Пол — бетонные плиты. В здании — три крана на гусеничном ходу грузоподъемностью около 5 тонн, три железнодорожных крана по 10 тонн.

Ежемесячно собиралось и отправлялось в СССР не менее 3000 автомобилей. В Андимешке за весь период работы было собрано почти 78 000 автомашин.

Всего было собрано 191 075 автомобилей, в том числе 184 112 — для СССР. При автосборочных заводах были созданы пункты приемки собранных автомобилей от американцев и англичан и лагеря формирования автоколонн.

Военный представитель от СССР — уполномоченный НКВТ СССР инженер-майор Карлашев Николай Спиридонович. Пункт приемки автомобилей в Андимешке возглавляли военинженер 3 ранга М. А. Сергейчик, военинженер 3 ранга Д. В. Волков. Начальником пункта приемки в Хорремшехре был назначен военинженер 2 ранга В. В. Маржецкий, в Шуайбе — военинженер 3 ранга Е. А. Канарчук.





**Трасса Тегеран–Ашхабад.**

Протяженность — 905 км. Состоит из трех участков:

- 1. Тегеран–Семнан** (через Демавенд, Фирузкух). Протяженность — 218 км. Проходит по горной местности с крутыми подъемами, спусками и виражами.
- 2. Семнан–Сабзевар** (через Ахуан, Дамаган, Дехмолла, Шахруд, Бестам, Меимдей, Миандеж, Хозинан, Мехр). Протяженность — 400 км. Проходит по ровной степи.
- 3. Сабзевар–Ашхабад** (через Кулит-Дар, Кучан, Имам-Кули, Баджигиран, Гаусан). Протяженность — 287 км. Проходит по горной местности с резкими поворотами, спусками и подъемами. На трассе 7 перевалов, в том числе труднопреодолимый Али-Ала. Ширина гравийного полотна 6-8 метров. Мосты каменные грузоподъемностью 20-40 тонн. Вода для питья имеется. Пункты ночевки — Тегеран, Фирузкух, Шахруд, Сабзевар, Кучан, Ашхабад. Там же заправка и связь.

**Трасса Андимешк–Кизил–Арват.**

Протяженность 1537 км. Состоит из пяти участков:

- 1. Участок Андимешк–Арак** (через Хоремабад, Боруджирд, Даван). Протяженность — 462 км. Проходит по горной местности с подъемами, спусками, виражами, местами — по равнине.
- 2. Арак–Тегеран** (через Кум, Лейкарабад, Хасанабад). Протяженность — 303 км. Проходит по ровной местности.
- 3. Тегеран–Шахи** (через Ашан, Фирузкух, Полдесевид, Шарш). Протяженность — 256 км. Проходит по горной местности.
- 4. Шахи–Горган** (через Нико, Ашреф, Бендер-Гяз). Протяженность — 164 км. Проходит по ровной местности.
- 5. Горган–Кизил–Арват** (через Кизил-Атрек, Чат, Кара-Кала). Протяженность — 352 км. Проходит по ровной местности. Пункты ночевки и заправки — Андимешк, Хоремабад, Арак, Кум, Тегеран, Шахи, Кизил-Атрек, Кизил-Арват.

**Трасса Андимешк–Джульфа.**

Протяженность 1290 км. Время в пути колонны — 7 дней. Состоит из четырех участков:

- 1. Участок Андимешк–Сиахдеген** (через Хоремабад, Боруджирд, Хамадан, Овач). Протяженность — 690 км. Проходит по пересеченной и открытой местности. Есть подъемы, спуски и виражи.
- 2. Сиахдеген–Миане**. Протяженность — 270 км. До Зенджана проходит по равнине, потом — по холмам.
- 3. Миане–Тавриз**. Протяженность — 185 км. Проходит по резко пересеченной местности.
- 4. Тавриз–Джульфа** через Маранд. Протяженность — 145 км. Проходит по пересеченной местности. На трассе 6 перевалов высотой 2000–2500 метров.





Как вспоминали участники тех событий, качество собранных автомобилей не всегда было высоким. Так, в Андимешке в конце мая 1942 года американцы представили к приемке 50 автомобилей. Наши специалисты ни одной машины не приняли, так как они имели по 25–45 дефектов. Американцы были недовольны, но советские приемщики упорно требовали сдачи исправных машин.

Расчет потребного количества бортовых вагонов для перевозки 2000 автомашин из Бендер-Шахпура до Андимешка. Принимаем, что из 2000 машин будут 1000 «Форд», 1000 «Студебекер».

1. Вагоны потребные для машин «Форд»: Каждые 2 машины упаковываются в трех ящиках следующих размеров:

- а) шасси 6,25х2х2,5 метра=500 ящиков,
- б) кабина 4х2х2 метра=500 ящиков,
- в) кузов 3,75х1,4х2,2 метра=500 ящиков.

Так как габаритные размеры бортового вагона 10х2,7х4 метра, то возможно на каждую бортовую платформу погрузить 2 шасси и 2 кузова, что составит 250 вагонов. На каждую бортовую платформу можно погрузить 5 ящиков кабин — 100 вагонов.

Всего для «Фордов» требуется 350 вагонов.

2. Вагоны потребные для машин «Студебекер»: Каждые 2 машины упаковываются в трех ящиках следующих размеров:

- а) шасси 6,75х2,5х3,25 метра=500 ящиков,
- б) кабина 4х2,65х2,75 метра=500 ящиков,
- в) кузов 4,5х2,65х1,6 метра=500 ящиков.

Так как габаритные размеры бортового вагона 10х2,7х4 метра, то возможно на каждую бортовую платформу погрузить 1 ящик шасси и 1 ящик кабины, что составит 500 вагонов. На каждую бортовую платформу можно погрузить 6 ящиков с кузовами — 84 вагона.

Всего для «Студебекеров» требуется 584 вагона.

Итого для переброски 2000 автомашин в течение одного месяца требуется под погрузку 934 вагона. Суточная потребность 934:30=32 вагона. Считая оборот вагона туда и обратно 5 дней, потребуется выделить 32х5=160 бортовых вагонов.

Член Советской правительственной комиссии по транспортным вопросам в Иране Джафаров. 9.03.1942.

Решение совещания по импортным автомашинам от 25 мая 1942 г.

1. Обязать тов. Горелышева и подполковника Кисленкова один раз в пятидневку делать анализ сводок с мест о ходе транспортировки автомашин и принимать соответствующие меры к устранению неполадок.

2. Добиться от 842 ОАТБ и ОАТБ майора Коноплева о выделении по 50 человек водителей от каждого батальона ежедневно. Просить об этом генерала Мельника.

3. 26 мая 1942 созвать совещание представителей UKSS и американских военных, потребовав от них обеспечить отправку автомашин из Бушира по 75 в день.

4. Подполковнику Кисленкову и тов. Горелышеву составить график подачи железнодорожных вагонов и поступления водителей на месяц, поставив в известность генерала Мельника и лейтенанта Мамулия.

5. Просить подполковника Кисленкова поставить вопрос перед командованием о переброске второго автобатальона в Иран.

6. Обеспечить отправку в Бушир бойцов для конвоирования наших автомашин.

7. Обязать тов. Соколова обеспечить подачу железнодорожных вагонов на ст. Полидохтар в соответствии с графиком поступления водителей.

8. Обязать т. Варшавского и Пряникова обеспечить нормальное питание прибывших бойцов в Тегеран, обеспечить их топчанами, матрацами и оказать необходимую помощь в организации, приобретении и хранении необходимых продуктов питания, а также приготовления завтраков и ужинов.

9. Поручить подполковнику Кисленкову и инженеру Горелышеву составить список потребного тропического обмундирования для бойцов находящихся на постоянной работе в южных районах Ирана.

Мигунов.

Загрузка импортных машин попутным грузом производилась почти сразу после сборки и подготовки к рейсу — в Андимешке, Хорремшехре, Бушире, Шуайбе (Ирак).





В английской зоне оккупации конвои грузовиков управлялись офицерами британской армии. В пунктах на границе англо-американской и советской оккупационной зоны автомашины и грузы передавались личному составу автомобильных частей СТУ в Иране.

Исх. № 712981с от 29/30.07.1942  
Автотракторное управление ГАБТУ Красной Армии  
Начальнику управления АБТВ Закавказского фронта.

Направляю «Положение о приеме, перегоне и отправке импортных автомашин в Иране». Передать в отдел военной приемки в Иране, 6 ОАП, 18 УАП.  
Начальник 5 отдела АТУ инженер-подполковник Лебедев.

«Утверждаю»  
Заместитель начальника ГАБТУ КА  
Генерал-майор Лебедев  
25.07.1942 г.

Положение о приемке, перегоне и отправке импортных автомашин в Иране.  
Приемка импортных автомашин на сборочных заводах, перегонка их по трассе Андимешк—Джульфа с последующей железнодорожной транспортировкой в СССР производится отделом военной приемки импортных автомашин и отдельным автополком с разделением обязанностей между ними следующим образом:

Отдел военной приемки иностранных машин:

1. Подчинен начальнику Автотракторного управления ГАБТУ Красной Армии.
2. Отвечает за качество всех принимаемых в Иране импортных автомашин:
3. Постоянное месторасположение отдела — Андимешк.
4. Принимает по нарядам уполномоченного НКВТ в Иране со сборочного завода импортных автомашин и запчасти к ним на основе технических условий приемки.
5. Сдает по акту принятые автомашины и запчасти к ним 6 отдельному автополку для перегона их на станцию Джульфа с последующей переотправкой машин в Советский Союз.
6. Ведет точный ежедневный учет машин из числа принятых от сборочного завода и отправленных самоходом в Джульфу.
7. Через уполномоченного НКВТ ведет все переговоры по всем вопросам, связанным с приемкой автомашин.

8. Доносит один раз в пятидневку начальнику АТУ ГАБТУ КА и в НКВТ о прибывших автомашинах, отдельно по маркам по установленной форме.

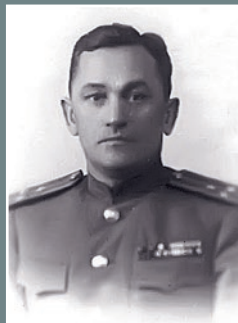
Отдельный автомобильный полк по перегону машин:

1. Подчинен начальнику АТУ ГАБТУ Красной Армии.
2. Дислокация штаба полка — Казвин.
3. Принимает в Андимешке от начальника отдела приемки по установленным актам импортные автомашины и запчасти.
4. Обеспечивает перегон ТВ Джульфу всех собираемых в Андимешке автомашин.
5. Транспортирует на перегоняемых автомашинах прибывшие запчасти и всякого рода другие грузы согласно указанию уполномоченного НКВТ и начальника отдела военной приемки.
6. Отвечает при перегоне за технически правильную эксплуатацию машин, соблюдение установленного обкаточного режима.
7. Организует нормальное движение импортных машин по трассе перегона, обеспечивая на всем пути движения питание водителей, осмотр и заправку автомашин.
8. Организует пункт профилактического осмотра автомашин с заменой смазки и исправлением обнаруженных недостатков и происшедших поломок машин на трассе.
9. Дислоцирует на станции Джульфа склад полка.  
Начальник склада отвечает за:
  - а) Приемку прибывших из Андимешка автомашин и запчастей.
  - б) Техосмотр машин с исправлением недостатков, ремонтом всех поломок и заменой смазки.
  - в) Хранение машин на складе.
  - г) Отправку запчастей и автомашин железнодорожным транспортом и самоходом согласно указаниям начальника АБТВ Закавказского фронта в строгом соответствии с указаниями начальника АТУ ГАБТУ Красной Армии.
  - д) Укомплектование автомашин водителями с обязательной проверкой знаний принимаемых автомашин.
  - е) Представление ежедневных донесений начальнику АБТВ Закавказского фронта о количестве прибывших и отправленных автомашин и запчастей по маркам и имеющемуся остатке на следующий день, о номерах автоколонн, количестве прибывших и убывших из Тавриза автомашин по маркам.



## КИСЛЕНКОВ АЛЕКСАНДР МАТВЕЕВИЧ

Родился 24 марта 1903 года в д. Холохольня Крапивенского района Тульской области.  
В РККА с 10.10.1924 г. — курсант Московской инженерной школы.  
С 28.08.1928 — командир взвода, роты отдельного саперного батальона 2 СК.  
С 12.10.1932 — слушатель ВТА КА.  
С 04.1938 — начальник отделения инженерно-строительного факультета ВТА КА.  
С 26.08.1938 — старший помощник начальника 3 отделения ГШ КА.  
С 17.07.1941 — начальник 2 отделения 4 отдела Автодорожного управления ГШ КА.  
С 14.05.1942 — заместитель начальника СТУ в Иране — начальник автомобильного отдела.  
С 30.10.1945 — начальник 1 отдела Управления ремонта Главного автомобильного управления КА.  
Умер 24.06.1946.  
Старший лейтенант (1936), капитан (1938), майор (1939), подполковник (1942), полковник (3.04.1945)



## ВАСИЛЬЕВ АНАТОЛИЙ ГАВРИЛОВИЧ

Родился 17 апреля 1905 года в г. Рыбинск Ярославской области.  
В РККА с 1.06.1919 г. — курьер, делопроизводитель, Главный склад связи МВО.  
С 09.1927 — курсант Ленинградской военно-инженерной школы.  
С 05.1931 — командир взвода автотранспортного батальона, начальник боепитания батальона, начальник штаба 3 автополка.  
С 09.1938 — слушатель ВТА КА.  
С 08.1941 — помощник начальника 1 отделения 2 отдела Автодорожного управления ГУ тыла КА.  
С 25.12.1941 — старший помощник начальника 2 отдела Автодорожного управления ГУ тыла КА.  
С 4.06.1942 — начальник дорожного отдела 38 армии Воронежского фронта.  
С 31.03.1943 — помощник начальника отдела Автотранспортного управления ГУ АТ и ДС КА.  
С 8.07.1943 — старший помощник начальника 4 отдела дорожно-строительного управления ГУ АДС КА.  
С 11.10.1943 — начальник отдела строительства и ремонта дорог СТУ в Иране.  
С 4.01.1945 — начальник 1 отдела ДЭУ ГДУ КА.  
С 4.06.1946 — начальник 2 отделения 1 отдела УБП штаба тыла ВС.  
С 1.09.1949 — старший офицер 1 отдела Управления мобилизационного планирования вооружения и оперативного тыла ГШ ВС.  
Уволен в запас 4.12.1958 г.  
Лейтенант (1936), старший лейтенант (1937), капитан (1938), майор (1940), подполковник (14.09.1942), полковник (8.03.1946).  
Награжден орденами Ленина (1948), Красного Знамени (3.11.1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «За победу над Германией», «За победу над Японией».



10. Ведет точный учет всех поступивших и отправленных со склада автомашин и запчастей по маркам с представлением письменного отчета начальнику АТУ о движении машин и запчастей два раза в месяц.
11. Доносит начальнику АТУ один раз в месяц о работе полка.

18 Учебный автомобильный полк:

1. Подчинен начальнику управления боевой подготовки ГАБТУ Красной Армии.
2. Дислокация — г. Нахичевань.
3. Готовит водителей для импортных автомашин всех марок.
4. Через УБП ГАБТУ КА получает программы обучения водителей и календарные сроки их выпуска.
5. Отвечает за качество подготовки водителей и их сроки выпуска.
6. По заявкам начальника склада обеспечивает отправляемые автомашины подготовленными водителями.
7. Отвечает за своевременное обеспечение заявок начальника склада на потребное количество водителей.

Начальник АБТВ Закавказского фронта

1. Выполняет все распоряжения начальника АТУ ГАБТУ Красной Армии.
2. Является представителем АТУ на месте.
3. Ежедневно доносит на основании полученных сведений от полка о движении автомашин и запчастей на складе в Джульфе.

Начальник АТУ ГАБТУ КА генерал-майор Тягунов.  
20.07.1942 г.

Схема перевозок:

1. Поступление грузов в Иран.  
Океанский груз поступал в порты Персидского залива: Хорремшехр, Бендер-Шахпур, Басра (с речной пристанью Танума), Бендер-Бушир, речная пристань Ахваз. Наибольшее значение по количеству переработанных грузов занимал порт Хорремшехр. Порт Бендер-Бушир работал только до середины второго квартала 1943 года.
  2. Вывоз с юга в Союз и на перевалочные пункты на территории Ирана.
- А) Железной дорогой:
1. Хорремшехр—Ахваз—Тегеран.
  2. Бендер-Шахпур—Ахваз—Тегеран.

3. Тегеран—Миане (до начала 1943 года движение в сторону Тебриза происходило только до Зенджана).
  4. Тегеран—Бендер-Шах.
  5. Тегеран—Шахруд.
- Средняя глубина перевозки — до 1400 км.

Б) Автомобильным транспортом:

1. Водительским составом автомобильных частей СТУ:
  - а). Бендер-Бушир—Джульфа Советская—Ашхабад и Кизыл-Арват.
  - б). Андимешк—Джульфа Советская.
  - в). Хорремшехр—Джульфа Советская.По указанным выше маршрутам на общую глубину до 2200 км работал на перегонке собранных импортных машин с грузом водительский состав автомобильных частей СТУ.
2. Наемным водительским составом из числа иранского населения.  
Перегонялись собранные на автосборочных заводах в Андимешке, Хорремшехре и Рафадаие импортные машины с импортным грузом в Джульфу Иранскую.
3. Машинами ЮКСС (UKSS — английская объединенная королевская коммерческая корпорация).  
Перевозка грузов по маршрутам: Ханикен—Тавриз, Ханикен—Пехлеви, Ханикен—Ноушехр, Захедан—Новый Кучан, Захедан—Баджгиран.  
По последним двум маршрутам поступал груз непосредственно из Индии и из индийского порта Карачи (в Карачи направлялся американский груз, переотправлявшийся туда вследствие невозможности (со стороны союзников) переработать его в портах Персидского залива).
4. Английскими военными колоннами:  
Перевозка грузов по маршрутам: Ханикен—Тебриз и Андимешк—Тебриз.
5. Американскими военными колоннами:  
Перевозка грузов из Хорремшехра и Андимешка в Казвин. Американские машины начали работать только с марта 1943 г.

3. Вывоз с перевалочных пунктов на конечные пункты и в Союз.
  - 1) Автомобильным транспортом частей СТУ:  
По маршрутам: Зенджан (в дальнейшем — Миане) — Тебриз, Миане—Джульфа Советская, Казвин—Астара Советская, Казвин—Пехлеви, Пехлеви—Порт Ильича, Пехлеви—Астара Советская, Тегеран—Ноушехр, Кередж—Ноушехр, Шахи—Ноушехр, Бендер-Шах—Ки-



## АКУЛОВ ФЕДОР НИКАНОРОВИЧ

Родился 1 февраля 1914 года в г.Томск. В РККА с 05.1935 по 02.1937 г., с 12.1939 по 11.1946 г. Окончил КУКС СибВО в 1939 г.

Участник Финской войны с 12.1939 по 04.1940 г. — шофер отдельного автобатальона.

С 07.1941 — командир автовзвода, 22 автополк, 119 СД Северо-Западный фронт.

С 08.1942 по 07.1946 — командир 1 автороты 6 отдельного автополка СТУ в Иране.

Младший лейтенант (02.1940), лейтенант (4.11.1943).

Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

Из аттестации от 6.08.1944 г. (за период 1942 — июль 1944 г.):

«...В работе энергичен и решителен. Инициативен, требователен к себе и подчиненным, хорошо знает свою работу. План перевозок импортных грузов ежемесячно перевыполняется, а также план дорожных работ по перевозке гравия. Автопарк находится в хорошем состоянии. Аварий и вывода машин из строя нет. Автомашины ремонтируются аккуратно и в срок. Подразделение лейтенанта Акулова всегда находится в боевой готовности к выполнению заданий командования.

Вывод: занимаемой должности командира роты соответствует.

Командир 1 батальона старший лейтенант Воронин».

## БЛЫНСКИЙ МАТВЕЙ СЕРГЕЕВИЧ

Родился 10 февраля 1922 года на хуторе Дубняк ст. Красная Заря Орловской области.

В РККА с 5.05.1941 г.

С 05.1941 — курсант ШМАС г. Гатчина.

С 08.1941 — командир отделения 58 БАО 5 РАБ, Ленинградский фронт.

С 01.1942 — комсорг батальона, 19 автополк МВО.

С 03.1942 — командир отделения, 28 автополк СКВО.

С 08.1943 по 04.1945 — помощник начальника штаба отряда, 1 отдельный спецавтоотряд по перегонке импортных автомобилей из Ирана.

С 04.1945 по 08.1946 — курсант 2-ого автомобильного училища.

Уволен в запас 3.01.1955 г.

Сержант (08.1941), старший сержант, старшина, младший лейтенант (9.08.1946), лейтенант (10.10.1950).

Награжден медалями «За боевые заслуги» (19.11.1951), «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».



зыл-Арват, Шахруд—Ашхабад, Кучан—Ашхабад, Баджги-ран—Ашхабад.

- 2) Автомобильными отрядами, состоящими из вольнона-емных иранских водителей:  
По маршруту: Казвин—Пехлеви.
- 3) Зафрахтованными машинами:  
Машины частных иранских купцов работали на марш-рутах: Миане—Тебриз, Казвин—Пехлеви, Тегеран—Но-ушехр, Шахи—Ноушехр, Шахруд—Кучан, Шахруд—Бад-жгиран, Мешхед—Баджгиран.
- 4) По Тебризской железной дороге — из Тебриза на За-кавказскую железную дорогу.

**Б) По воздуху:**

Перевозки грузов производились только в особых случа-ях при наличии специального задания (например срочная транспортировка ценностей, медикаментов и пр.).

**В) Морским транспортом:**

Груз перевозился судами Каспийского флота и Касптан-кера с курсированием от портов Бендер-Шах, Ноушехр, Пехлеви на Красноводск, Баку, Махачкала.

В связи с уменьшением к концу 1944 года поступления им-портных грузов с юга, в целях экономии средств и необ-ходимости более полно использовать железную дорогу была прекращена работа:

- американских военных машин — с декабря 1944 г.
- английских военных колонн — с середины 1944 г.
- машин ЮКСС — с октября 1944 г.
- зафрахтованных машин — с ноября 1944 г.
- всех автомобильных отрядов с личным составом из иранцев — полностью к марту 1945 г.

Основную роль в перевозке грузов для СССР сыграла же-лезная дорога. Однако и удельный вес автотранспорта был также высок.

Максимальное единовременное количество автотранспор-та, участвовавшего в перевозках (к середине 1944 года):

- машин авточастей СТУ в Иране — до 4000 единиц
- машин ЮКСС — до 2000 единиц
- английских военных машин — до 600 единиц
- американских военных машин — до 1500 единиц
- зафрахтованных — до 500 единиц
- собранных из импорта (перегонка) — от 7000 до 9000 в месяц.

По месячному тоннажу машины СТУ занимали особое место среди всего автотранспорта занятого перевозками.

Как и железнодорожный транспорт, автомашины СТУ пере-везли громадное количество грузов также и в порожних на-правлениях (гравий для дорог, грузы Торгпредства, «Ирансов-транса», «Ирансовнефти», людские перевозки и пр.).

*Послу СССР в Иране тов. Смирнову.*

*Сообщая Вам о прибытии автомашин из Бушира в Тегеран по состоянию на 3.04.1942 г.*

*Прибыло автомашин — 1009 штук. Из них «Форд» — 394, «Додж» — 459, «Студебекер» — 156, Отправлено — 893, из них «Форд» — 378, «Додж» — 373, «Студе-бекер» — 142.*

*Остаток: 116 автомашин. Из них передано «Додж» в обмен на «Студебекер» — 79. Остаток — 37. Из них брак, требующий ка-премонта — 10, Остаток на 3.04.1942 — 27 машин. Отремонти-ровано в мастерских «Ман» — 70, «Матиг» — 78, «Гельцер» — 9. Итого: 157.*

*Из пришедшей первой партии 400 штук все прошли средний и мелкий ремонт из-за недоброкачественной сборки автомашин в Бушире, небрежного вождения машин. Отмечена езда без заправки маслом, что свидетельствует о варварской лихаче-ской небрежной езде шоферов. Дисциплина в пути в колоннах отсутствует, из 20 колонн только два шефа конвоя привели 2 колонны в полном порядке, остальные имеют аварийные авто-машины. Квалификация шоферов — 50% квалифицированные, 30% средней квалификации, 20% — низкой квалификации. UKSS (Британская объединенная коммерческая корпорация) собрала весь сброд шоферов вплоть до уголовных элемен-тов и доверила им вождение машин, которые должны пойти на поле боя. 90% из шоферов с недобросовестным отношени-ем — аварийщики, лихачи, воры, жулики, 5% — среднего отно-шения к делу — менее испорченные, но обязательно лихачи и только 5% с добросовестным отношением. Много автомашин обворовано шоферами в пути, как правило, украдены проб-ки бензобаков, масленки, ключи, другие инструменты. ЗИПы или разукомплектованы или их не оказалось. В актах мы ука-зываем недостачу инструмента и запчастей. Качество сборки автомашин ухудшилось. Из 20 «Студебекеров» все требовали ремонта моторов.*

*Член Советской транспортной комиссии в Иране инженер Алентаев.*



## БАЛИЦКИЙ ПЕТР ПЕТРОВИЧ

Родился 9 июня 1910 года в с. Добра Маньковского района Киевской области.

В РККА с 5.04.1932 по 7.05.1958 г. Окончил курсы младших воентехников в 1938 г., КУКС ИТС ав-тослужбы в 1943 г. Участник боев у озера Хасан с 29.07.1938 по 11.08.1938 г. — командир взвода 8 ОАТБ.

С 03.1940 — командир взвода, командир роты 409 ОАТБ 35 армии.

С 09.1942 — командир роты, 235 отдельная рота автоцистерн.

С 09.1943 — техник по ремонту импортных автомашин «Ирансовтранс» НКВТ, г.Тегеран.

С 11.1943 — начальник Центрального склада «Ирансовтранс» НКВТ.

С 06.1944 по 04.1945 — начальник пункта СВАДК в г. Малаир, Иран.

Младший воентехник (1938), лейтенант (07.1940), старший лейтенант (04.1942), капитан (05.1945), майор (01.1950).

Награжден орденами Красного Знамени (06.1952), Красной Звезды (1947), медалями «За боевые заслуги» (03.1945), «За победу над Германией».

## АРГУЗОВ МИХАИЛ ВЛАДИМИРОВИЧ

Родился в 1901 году в с. Мокшаны Пензенской области.

Участник Гражданской войны 1919–1921 гг., на фронте с 02.1943 по 08.1943 г.

С 08.1943 — командир 1 отдельного специального автоотряда по перегону импортных автомашин из Ирана.

С 1946 — помощник командира по техчасти 25 автополка СВГК.

Инженер-подполковник. Награжден орденом Красного Знамени (3.11.1944), медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией».

## РАЗУМОВСКИЙ ВАЛЕРИАН ПЕТРОВИЧ

Родился 29 мая 1893 года в г. Ардатов Горьковской области.

В РККА с 29.11.1918 г. Участник Гражданской войны.

С 4.01.1940 — преподаватель Камышинского пехотного училища.

С 7.08.1942 — заместитель командира полка 6 автополка, Иран.

С 25.12.1943 — командир 18 автополка, Иран.

С 25.03.1946 — командир 19 автополка.

Уволен в запас 17.02.1951 г.

Майор (28.01.1938), подполковник (28.03.1945),

награжден орденом Ленина (21.02.1945), двумя орденами Красного Знамени (3.11.1944, 20.06.1949), орденом Отечественной войны 2 степени (2.05.1945), медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавка-за», «За победу над Германией».



В Тегеране проводилась профилактика и ремонт импортных автомашин, учет и проверка грузов, подготовка водителей иранцев. В Тебризе — профилактика и ремонт импортных автомашин следующих в Джульфу Иранскую. В Баджгиране — перевалка грузов, прибывших из Семнана и Мешхеда в направлении на Ашхабад.

Автоперевозки были начаты весной 1942 года, когда 23 февраля 1942 года из Бушира отбыла первая колонна из 50 собранных в Иране автомашин «Додж» — через Казерун, Шираз, Исфаган, Тегеран, Кередж, Казвин, Миане, Тебриз, Джульфа Иранская, Джульфа Советская — на фронт. В дальнейшем ежедневно предстояло отправлять по 100–120 грузовых автомобилей с полной загрузкой.

Телеграмма № 2275 от 1.08.1942 г.

1 августа 1942 г. в 8.10 в Тавриз на самолете «Локхид» из Тегерана прилетела группа американцев — генерал Сполдинг, генерал Фейманвилл, полковник Шинглер, полковник Корног, майор Ондрик, майор Вайт, старший лейтенант Кин, младший

лейтенант Стюарт в сопровождении представителя СТУ в Иране капитана Худосовцева для контроля прохождения грузов по маршруту Тегеран—Тебриз—Пехлеви. Сполдинг прилетел из Вашингтона по личному указу президента США с целью лично осмотреть возможные пути прохождения грузов от Персидского залива до границ СССР и далее выяснить все возможности для ускорения прохождения грузов и немедленно вернуться для доклада в Вашингтон. В 10.25 вылетели из Пехлеви. В беседе с начальником штаба 15 кавалерийского корпуса полковником Рыжовым генерал Сполдинг подчеркнул, что американские поставки на этом участке будут всемерно усилены и рассказал о налетах американской авиации на промышленные центры Германии. Американцы проверили работу авторемонтных мастерских в Тегеране.

2 августа 1942 года Сполдинг, Вайт, Ондрик, двое водителей в сопровождении инженера-эксперта СТУ в Иране капитана Аршинова выехали в Тегеран—Фирузкух—Шахи—Бендер-Шах на машинах для проверки состояния автодорог и состояния портов Бендер-Шах и Ноушехр.

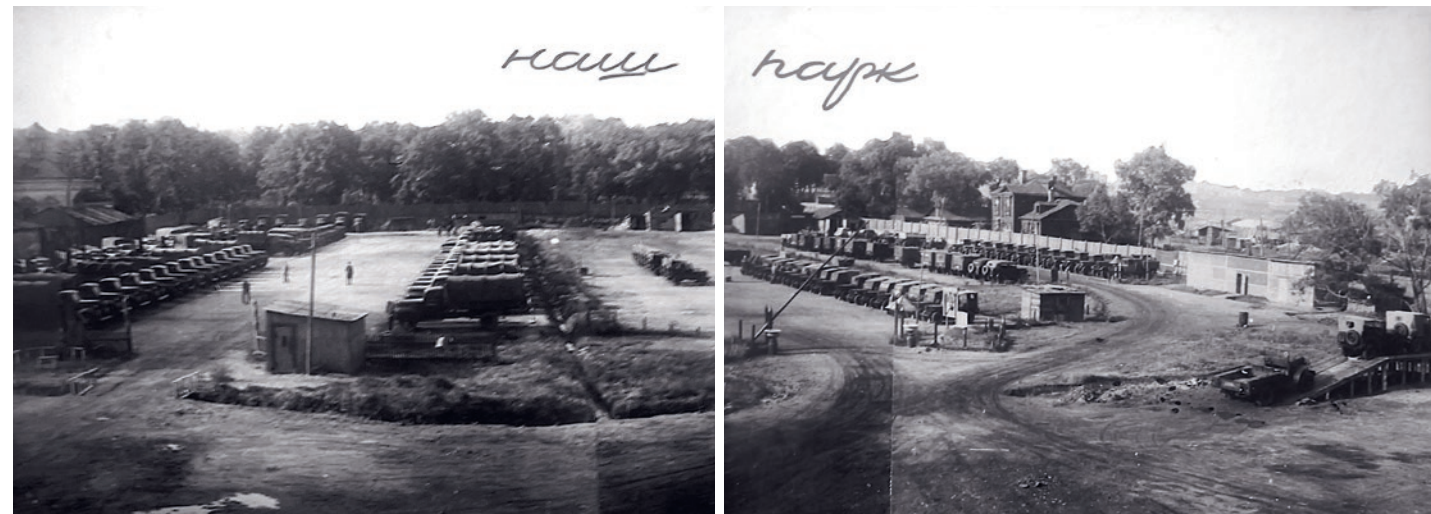


Фото из альбома 127 АТБ 1943-1944 гг.

## ПЕРЕГОН АВТОМОБИЛЕЙ ЧЕРЕЗ ИРАН

Плохое состояние и низкая пропускная способность доставшихся для эксплуатации автодорог конечно потребовали определенных усилий личного состава частей СТУ в Иране для того, чтобы транзит ленд-лизовских грузов в СССР шел по плану, без сбоев. Но еще одной проблемой стал тот факт, что автомашины, в которых остро нуждались на фронте, простаивали на заводских площадках на юге Ирана в ожидании водителей-перегонщиков. Личный состав и транспорт имеющихся автобатальонов работал в северной части Ирана. С автосборочных заводов юга автоколонны формировали англичане и американцы. Они вели колонны с грузами до границы англо-американской зоны оккупации с советской. «Ирансовтранс» с арендованным транспортом стал с трудом справляться с возрастающим объемом перевозок по вполне объективным причинам.

Исх. № 8/8 от 14.03.1942 г.

Торгпреду СССР в Иране тов. Мигунову.

В связи с прибытием в последние дни большого количества американских автомашин на приемочном пункте — аэродроме произошел полнейший беспорядок:

1. На аэродроме никому неизвестно, сколько прибыло автомашин.
2. Большое количество автомашин ежедневно курсирует по городу.
3. О недостатке запчастей и разукомплектованности автомашин приемочная комиссия не может объяснить с шоферами из-за отсутствия переводчика иранского языка.
4. Нет учетчика, который мог бы учесть сколько машин поступило, когда и какие марки, а также их отправку.
5. 13.03.1942 г. с разгрузкой грузов, которые пришли на 60 автомашинах, получился скандал. Командир батальона снял с разгрузки бойцов. «Ирансовтранс» грузчиками не обеспечили. Автомшины остались с грузами до утра.
6. На аэродроме процветает ужасное воровство. Как правило на пришедших автомашинах что-нибудь украдено. Воруют даже с тех машин, которые приемочной комиссией уже приняты и которым уже сделали сервис.

Считаю необходимым на аэродроме провести следующие мероприятия:

1. Выделить в помощь приемочной комиссии к тов. Иванову переводчика иранского языка.
2. Направить на аэродром учетчика.

3. Пришедшие автомашины не выпускать с аэродрома неорганизованно. Самовольные поездки шоферов прекратить, поставить часового у железнодорожного переезда.
4. Усилить военную охрану на аэродроме.
5. Шоферов держать в стороне от ангаров, складов материалов и автомашин.
6. Договориться с иранской полицией, чтобы шоферов аварийщиков, воров и безобразников немедленно сажали в тюрьму, это будет дисциплинировать других.
7. Ирансовтранс укомплектовать аэродром энергичными приемщиками и необходимым контингентом грузчиков и не допускать задержку автомашин под погрузкой и разгрузкой.
8. Необходимо усилить приемочную комиссию специалистами. Существующее количество приемщиков не в состоянии обеспечить приемку. Член Советской правительственной комиссии по транспортным вопросам в Иране Алентаев.

**Доклад о перегоне и транспортировке машин иномарок с 1 марта по 5 мая 1942 года.**

В соответствии с приказом войскам Кавказского фронта от 23.01.1942 г. № 0038 18 ОУАП был передислоцирован из Тбилиси в Нахичевань. Из состава полка был сформирован особый 842 ОАТБ и откомандирован в Тебриз для перегонки автомашин из Ирана в Джульфу. В Джульфе организована автобаза для дальнейшей транспортировки автомашин по железной дороге. С 12 марта 1942 г. 18 ОУАП готовит водителей на иномарки. Перегон проводится автоколоннами по 50-60 автомашин. Создано 11 колонн, 5 — на трассе Андимешк—Джульфа, 6 — на трассе Бушир—Джульфа.

Трасса Бушир—Джульфа протяженностью 2045 км. Время в пути 10 дней, в движении — 110 часов со скоростью 20 км/час. Трасса Андимешк—Джульфа протяженностью 1290 км. Время в пути 7 дней, в движении — 67 часов со скоростью 19 км/час. До Тегерана — водители иранцы, сопровождение и конвой — советские бойцы 60 человек из 15 кавалерийского корпуса. Из Тегерана — советские водители 842 ОАТБ. Так как сборка автомашин в Андимешке увеличилась до 100 автомашин в сутки, необходимо создание еще одного автобатальона.

С начала перегонки и до 25 мая 1942 г. сдано в Джульфе 2532 автомашины (в 56 автоколоннах). По маркам: 642 «Форд», 1169 «Додж», 720 «Студебекер». Потери в пути — 7 аварий. Первая



автоколонна прибыла в Джульфу Советскую 12 марта 1942 года.

В 18 ОУАП переменный состав водителей-курсантов 1000 человек. Первые импортные автомашины переданы в полк 14 марта 1942 года — 5 «Форд», 2 «Додж», 1 «Студебекер». Потом стало 30 автомашин при потребности 100. Переменный состав — призывники из военкоматов Грузии и Азербайджана. Исх. СТУ № СТУ/9с от 27.05.1942 г.

Заместителю начальника ГУ тыла Красной Армии генерал-лейтенанту Виноградову.

Сокращение в мае 1942 года перевозок импортных и транзитных грузов в СССР объясняется:

1. Неудовлетворительным состоянием автопарка автобатов. 60% автомашин стоит из-за отсутствия резины и запасных частей. Штабы ЗакВО и САВО не обеспечивают автобаты резиной и запчастями.
2. Использованием автобатов не по прямому назначению. Например 58 автомашин 287 ОАТБ по распоряжению штаба ЗакВО с 1.05.1942 г. работают на постройке дороги Астаба—Пехлеви. 586 и частично 588 ОАТБ используются на перевозке продовольственного фуража 15 кавалерийского корпуса.
3. Недостаточной подачей порожняка Закавказской железной дорогой на перегон Тебриз—Джульфа.
4. Недостаточной подачей тоннажа Каспийским флотом для отгрузки грузов из южно-каспийских портов. Вследствие этих причин на выходных сухопутных пунктах и портах южного Каспия по состоянию на 26 мая 1942 г. имеется следующее количество грузов ожидающих отправки в СССР: Мешед — 908 тонн. Тебриз — 442 тонны.

В портах южного Каспия:

- грузов — 11910 тонн,
- крупного рогатого скота — 300 голов,
- мелкого рогатого скота — 4917 голов.

На основных перевалочных пунктах грузов:

Андимешк — 624 тонны.  
Казвин — 211 тонн.

Для увеличения перевозок в СССР прошу:

1. Выделить из состава Каспийского флота постоянное потребное количество судов для перевозки грузов из портов южного Каспия.
2. Подчинить в оперативном отношении автобаты подлежащие укомплектованию машинами «Додж» СТУ в Иране.

3. Предложить управлению Закавказской железной дороги подавать регулярно потребное количество подвижного состава на перегон Тебриз—Джульфа.
4. Ускорить формирование и отправку в мое распоряжение советской дорожной комендатуры.
5. Дать распоряжение штабу Закавказского ВО выделить в 10-дневный срок СТУ в Иране положенные по штату 3 легковых автомашины.

Начальник СТУ в Иране генерал-майор технических войск  
Королев.

В автомобильных частях, находившихся в Иране, была произведена замена отечественных автомашин на машины иностранных марок. Отечественные автомашины переданы Главному автодорожному управлению Красной Армии, в 44 армию и 15 кавалерийский корпус 27 июля 1942 года.

Приказ начальника АТУ ГАБТУ Красной Армии  
№ 012 от 1 августа 1942 г.

О повышении ответственности личного состава за сохранность автомобилей при приемке и их перегоне.

При перегоне импортных автомашин 842-м автобатальоном и в настоящее время 6-м автотранспортным полком имеют место частые аварии, причем отдельные водители совершают их по нескольку раз.

В актах на приемку импортных автомашин от начальников эшелонов (сопровождающих команд) войсковые части отмечают пропажу ключей зажигания, инструмента, оборудования, помятость крыльев и кузовов, порванные брезенты верхов и т.д., свидетельствующие об отсутствии бережливого отношения к доверенному имуществу со стороны команд 18-го отдельного учебного автополка, сопровождающих машины от ст. Джульфа Закавказской железной дороги.

Начальники колонн не обеспечивают должной дисциплины при движении машин на перегонах, не инструктируют надлежащим образом водителей в отношении точного выполнения обкаточного режима, движения машин в колонне с установленными техническими скоростями, соблюдения пониженных скоростей на спусках, в населенных местах и т.д., что влечет за собой рост числа аварий.

Начальники колонн, допустившие упадок воинской дисциплины, и водители-аварийщики не привлекаются к ответственности и фактически остаются безнаказанными, что также способствует росту аварий.

Приказываю:

1. Командиру 6 автополка регулярно проводить тщательный инструктаж водителей, начальников колонн и начальников эшелонов в отношении:
  - а) порядка вождения машин в колонне по горным, узким дорогам, на подъемах и спусках, в населенных пунктах, в дневное (ночное) время и т.д.;
  - б) точного соблюдения обкаточного режима при перегоне машин;
  - в) порядка погрузки автомашин на железнодорожные платформы, охраны их в пути, разгрузки и сдачи в пунктах назначения;
  - г) проведения воспитательной работы по разъяснению особо бережного отношения и бдительного охранения доверенного имущества в пути его следования.
2. Водителей 6 автополка, оказавшихся недостаточно подготовленными для вождения импортных автомашин на больших перегонах, передать в 18 ОУАП для дальнейшего обучения и назначения.
3. Не оставлять безнаказанными ни одного случая аварии.
4. Водителей-аварийщиков и начальников колонн (эшелонов), не обеспечивших безаварийных перегонов автомашин, от работы отстранять и предавать суду военного трибунала согласно приказу НКО № 0169.
5. Премиировать за хорошую работу водителей и начальников колонн, особо отличившихся мастерским вождением машин, бережливым отношением к доверенному имуществу, высокой дисциплиной и четким порядком движения в колоннах.

Начальник АТУ ГАБТУ КА генерал-майор  
технических войск Тягунов.

Приказ НКО СССР № 0888 от 13.11.1942 г.

О подчинении СТУ в Иране 6 ОАП, 12 и 39 ДСБ.

...Для лучшей организации и содержания автодорог в Иране и перегонки импортных автомашин приказываю находящиеся на территории Ирана 6 ОАП, 12 и 39 ДСБ подчинить начальнику СТУ в Иране.

Приказ по СТУ № 68 от 8.04.1943 г.

...Для выполнения плана на апрель 1943:

3. По перегонке автомашин нанять достаточное количество шоферов, укомплектовать 6 автополк, подготовить иранских шоферов в школах, полно использовать для перевозок грузов импортные машины.

Приказ по СТУ № 86 от 10.05.1943 г.

...Приказываю:

1. Перегонку импортных автомашин силами 6 АП производить только на участке Тегеран—Джульфа и Тегеран—Астара.
2. Перегонку боевых машин («Скаут-Кар» и другие спецмашины) производить силами 6 АП с юга по заявкам Уполномоченного НКВД инженер-полковника Зорина.

Исх. № 1190140 от 14 мая 1943 г. Наркому внешней торговли СССР Микояну

О поступлении импортных автомашин из Ирана.

Докладываю, что с начала поступления импортных автомашин из Ирана принято следующее количество:

Джульфа — 5999 машин,  
Астара — 873 машины.

Для приема поступающих машин ГАУ КА в Джульфе и Астаре организовано два специальных склада, а для перегонки автомашин своим ходом по трассам Джульфа—Орджоникидзе и Астара—Орджоникидзе работает автомобильная бригада.

Перегон машин в указанные два пункта потребовали от НКВД и ГАБТУ КА:

- а) организации пунктов питания и заправки машин горючим на трассах Тебриз—Джульфа и Тегеран—Астара.
- б) организации пунктов питания и заправки машин горючим на трассах Джульфа—Орджоникидзе и Астара—Орджоникидзе.
- в) дробления личного состава 6 автополка и 1 автобригады.

В связи с незначительным поступлением машин в Астара, а также и тем обстоятельствам, что склад в Джульфе и автобригада вполне справляются с приемкой и своевременной отгонкой машин, не допуская скопления, считаю целесообразным одновременно подачу машин в два пункта.

Прошу Вашего указания о прекращении отправки машин из Ирана в Астара и направлении всех поступающих машин только в Джульфу.

Начальник ГАУ КА генерал-лейтенант Белокосков.

После детального обсуждения сложившейся обстановки руководители «Ирансовтранса» обратились к наркому внешней торговли А. И. Микояну с просьбой дать им хотя бы частично штатный транспорт. А. И. Микоян предложил ГКО создать специальный автомобильный отряд для Ирана, причем с водительским составом по вольному найму из местного населения. Это предложение было принято.



В Северном Иране силами автомобильного отдела СТУ в Иране были организованы краткосрочные курсы шоферов для иранских граждан. Это сняло проблему комплектования колонн водителями, не стало необходимости держать в Иране большое количество рядовых шоферов-красноармейцев.

Приказом № 52 от 15 августа 1943 года по тылу Красной Армии был сформирован 1-й отдельный специальный автомобильный отряд и направлен в распоряжение начальника «Ирансовтранса». Непосредственным подбором офицерских кадров для него занималось Главное автомобильное управление Красной Армии.

*Приказ начальника тыла Красной Армии № 052 от 12.08.1943 г. Об организации перегона импортных автомашин своим ходом из Ирана.*

*Для лучшей организации перегона импортных автомашин своим ходом из Ирана к границам СССР и сокращения сроков нахождения автомашин в пути приказываю:*

1. Начальнику ГАУ КА сформировать к 15.08.1943 г. по штату № 032/90 отдельный автоотряд, на который возложить перегон автомашин по Ирану силами иранских шоферов.
2. Автоотряд подчинить Уполномоченному НКВД по транзиту в Иране полковнику Зорину, которому руководить работой отряда согласно утвержденного Положения.
3. Дислокация отряда – район г. Тавриз.

*Начальник тыла Красной Армии генерал-полковник и/с Хрулев.*

Штат автомобильного отряда из иранских водителей на 250 автомашин, входивших в 10 автоколонн, включал 285 вольнонаемных работников: 10 помощников начальника колонны, 265 шоферов и 10 ремонтников.

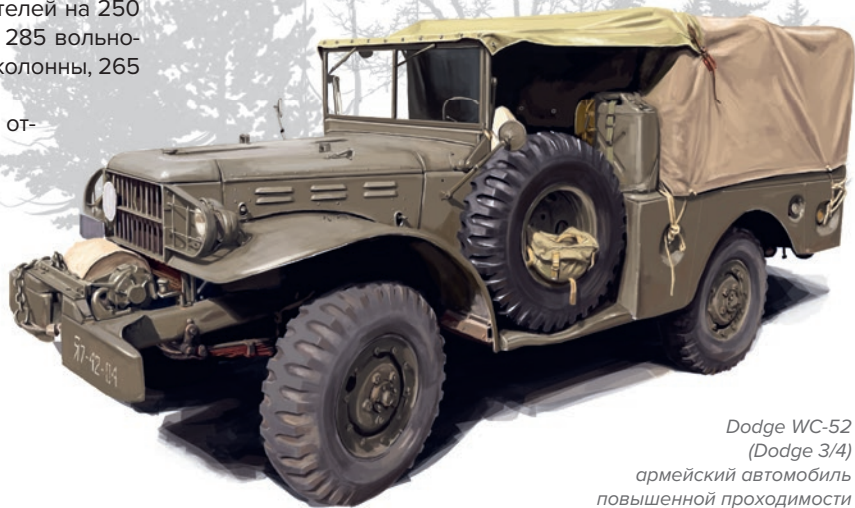
Штат отдельного специального автомобильного отряда по перегонке импортных автомашин (ОСАО) № 032/90 на август 1943 года включал 3433 человека личного состава: офицеров — 132, сержантов — 301, вольнонаемных — 3000.

Именно по такому штату в Иране были созданы спецавтоотряды для перегонки своим ходом с юга Ирана в СССР собранных на автосборочных заводах грузовых и специальных автомобилей.

Перегон машин более чем на 2000 км через горы и равнины, часто по бездорожью, был чрезвычайно сложным.

Автоколонны состояли из 40–70 грузовиков. Командовали колоннами советские офицеры и сержанты, шоферы — иранцы и арабы, наскоро обученные вождению машин. Охрану трассы южнее Тегерана несли в основном индийские воинские части. В пути происходила обкатка, а машины шли гружеными до предела — везли запчасти, оружие, продукты, медикаменты.

Менталитет и особенности характера представителей местного населения — иранцев и арабов, волею судьбы попавших за руль импортных грузовиков, наложил свой отпечаток на процесс перевозки грузов. В подавляющем большинстве неграмотные простые иранцы с трудом осваивали автомобильную технику. Если научить их водить автомобиль более-менее получалось, то устранить в пути даже несложную неисправность большинство из них было не в состоянии. Перегонку автомобилей иранские водители вели с известной восточной медлительностью, не торопились, любая неисправность ставила водителя в тупик и соответственно задерживала всю колонну. Поэтому рейс с юга Ирана (Хорремшехр) к границам СССР (Джульфа), общей протяженностью около 2000 км, продолжался нередко более 30 суток. К сожалению, были случаи, когда кое-кто из водителей пытался похитить грузы и сами автомобили. Дисциплина марша была весьма низкой, чаще не от недисциплинированности водителей, а от слабого знания техники, неумения соблюдать скоростной режим в колонне, элементарной невнимательности, что приводило к большому числу аварий, и, следовательно, порче и гибели автомашин и перевозимых грузов. Далеко не простыми были и сами трассы перегона, так на от-



*Dodge WC-52  
(Dodge 3/4)  
армейский автомобиль  
повышенной проходимости*

резке дороги Ахваз—Хорремабад из 250 км пути 162 км — это спуски, подъемы и повороты.

На отрезке Хорремабад—Мелайер на 173 км пути — 65 км горных участков, 35 км спусков и подъемов, 25 км горных перевалов на высоте 2100 метров над уровнем моря.

Но при всех имеющихся проблемах и сложностях работа шла.

#### **Из отчетов Джульфинской автобазы 6-го отдельного автополка:**

*«...Отправлено с 20 по 30 июня 1942 г.: 1175 автомашин «Додж» в Москву и Сталинград.*

*Прибыло в Джульфу с 20 по 30 июня 1942 г.: 878 автомашин: 1 «Форд», 790 «Додж», 2 «Студебекер», 85 «Шевроле».*

*Отправлено в Москву, Сталинград с 1 по 10 июля 1942 г.: 525 автомашин, в том числе 233 «Форд», 144 «Додж», 148 «Шевроле».*

*Прибыло в Джульфу с 1 по 10 июля 1942 г.: 444 автомашины, в том числе 264 «Форд», 138 «Додж», 3 «Студебекер», 25 «Шевроле», 14 «ГМС».*

*Прибыло с 11 по 20 июля 1942 г.: 513 автомашин, в том числе 66 «Форд», 358 «Додж», 13 «Шевроле», 78 «ГМС».*

*Отправлено с 11 по 20 июля 1942 г.: 450 автомашин, в том числе 94 «Форд», 259 «Додж», 5 «Студебекер», 17 «Шевроле», 75 «ГМС».*

*Прибыло с 20 по 31 июля 1942 г.: 192 автомашины, в том числе 1 «Форд», 97 «Додж», 1 «Шевроле», 92 «ГМС».*

*Отправлено в Нахичевань и Тбилиси: 255 автомашин, в том числе 6 «Форд», 149 «Додж», 1 «Шевроле», 99 «ГМС».*

*Отправлено в Тебриз: 15 «Додж».*

*Всего отправлено с 13 марта по 16 августа 1942 г.: 6952 автомашины, в том числе 1041 «Форд», 4601 «Додж», 931 «Студебекер», 191 «Шевроле», 188 «ГМС».*

*Всего поступило на Джульфинский автосклад 6 ОАП по 15.09.1942 г.: 7899 автомашин, в том числе 1093 «Форд», 4860 «Додж», 1189 «Студебекер», 40 цистерн «Студебекер», 263 «Шевроле», 355 «ГМС», 99 «Виллис».*

*Командир 6 ОАП подполковник Смирнов*

Авторемонт выполнялся в авторемонтных мастерских — объединенных трех немецких предприятиях в Тегеране: гараже «Ман», гараже «Гельцер» и мастерских «Матиг». Филиал в Тебризе был открыт в апреле 1942 года. Управление мастерскими возложено на руководителя чехословацкой строительной фирмы «Лана» И. И. Титера. Согласно договору фирма «Лана» дает оборотные средства для авторемонтных мастерских, 75% чистого дохода поступает Советской транспортной



комиссии в фонд обороны СССР, 25% — фирме «Лана». До 15 июня 1942 г. в авторемонтных мастерских был произведен ремонт и обслуживание 4115 автомашин, прибывающих из Бушира и Андимешка.

С 5 декабря 1942 г. в г. Ново-Кучане были организованы авторемонтные мастерские для ремонта машин автомобильных батальонов СТУ в Иране и профилактики импортных автомашин. Начальником АРМ назначен командир парковой роты 578 ОАТБ техник-лейтенант Паниев Иван Александрович.



## 1-Й ОТДЕЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОТРЯД

Отряд был необычной воинской частью, так называемой «кадрированной» — он состоял только из офицеров и сержантов. Офицеров выделило Управление кадров Главного автомобильного управления Красной Армии, а сержанты по приказу ГАУ КА были отобраны в Ереване из состава автомобильных полков Закавказского фронта. Предусматривалось, что в качестве шоферов-перегонщиков будут работать по найму иранские граждане.

По штату отряд состоял из 60 автомобильных колонн по 50 автомашин. Каждая из колонн укомплектовывалась двумя офицерами (начальник колонны и его заместитель по технической части) и пятью сержантами — командирами отделений. Водительский состав принимался на работу по договору вольного найма — каждая колонна пополнялась иранскими подданными — переводчиком и 50-70 шоферами. Ремонтные бригады — 7 человек вольнонаемных. Заработная плата по иранским меркам была более чем хорошей: шоферы — 2500 реал в месяц, слесари по ремонту — 2000 реал в месяц.

Командиром отряда был назначен инженер-подполковник М. В. Аргузов, заместителем командира по технической части — инженер-подполковник Н. Загорянский, заместителем командира по хозяйственной части — подполковник А. Сулимов, начальником штаба — полковник А. Ивлиев.

В начале сентября 1943 года офицеры и сержанты 1-го специального автомобильного отряда прибыли в Тегеран, а 19 сентября приступили к непосредственному выполнению своей трудной и ответственной задачи по перегонке через Иран импортных автомобилей с грузом. Сначала на перегоне были задействованы 6 ОАП и 1 ОСаО. С декабря 1943 года — только 1 ОСаО.

*Приказ по 1 ОСаО № 79/01 от 6.11.1943 г.*  
*1-й отдельный специальный автомобильный отряд к выполнению задач перевозки импортных грузов приступил 19.09.1943 г. Офицерский и сержантский состав опыта перегона автомашин в условиях Ирана не имел, с состоянием трассы ознакомился впервые в рейсе. Водители-иранцы исключительно низкой квалификации, неспособны в пути устранить простые неисправности. В первом рейсе много нарушений дисциплины, начальники колонн и часть сержантов отстранены от должностей, откоман-*

Исх. № 060 от 25.08.1942 г. г.Тебриз. Сведения о перевезенных грузах колоннами 842 ОАТБ и 6 ОАП на 25.08.1942 г.			
Наименование груза	Вес в кг	Наименование груза	Вес в кг
Сахарный песок	2310496	Шпат	38250
Маратолам	276762	Сизаль	411931
Краска	42750	Экстракт	50554
Кожа подошвенная	123733	Клещевина	76800
Олово	208483	Бобы	145875
Свинец	81606	Медикаменты	76830
Каучук	595356	Мешковина	570963
Алюминий	33450	Сурьма	8350
Ртуть	1540	Цепи	8000
Колючая проволока	173218	Моторное масло	7140
Обувь	97261	Покрышки и камеры	1740
Автозапчасти	518187	Алколь	27414
Черный орех	2208	Вискозин	570
Джут	12038	Автол	2250
Фасоль	68162	Резина	222999
Полевые провода	927090	Телефонные аппараты	11218
Шпалы	20960	Брезент	1600
Инженерные принадлежности	1000	Железнодорожные принадлежности	246402
Авиамасло	11000		

*Исх.№ 1172 от 4.11.1943 г.*

*Начальнику штаба 15 кавкорпуса.*

*...Распоряжением т. Молотова и Микояна на СТУ возложено построить в месячный срок в Зенджане, Миане, Бастанабаде и Тебризе пункты ночлега и отдыха для английских военных колонн перевозящих транзитные грузы из Ханекина в Тебриз. Для выбора места пунктов ночлега и подыскания готовых помещений мною командировается представитель СТУ техник-лейтенант Осмаков с двумя английскими офицерами. Ставя об этом Вас в известность прошу приказать начальникам гарнизонов Зенджан, Миане, Бастанабад оказать помощь тов. Осмакову в подыскании готовых помещений. Одновременно прошу предоставить возможность Осмакову совместно с англичанами осмотреть в Тебризе помещения бывшего итальянского консульства или другие помещения на предмет использования для пунктов ночлега.*

*Начальник штаба СТУ в Иране полковник Костиков.*



*дированы, разжалованы и отправлены в действующую армию. 1-й рейс. Перегон автомашин: 1251 «Студебекер», 100 «Додж», 709 «Шевроле», 883 «Форд», 3 «Интернационал», 68 «Виллис», 35 «ГМС». Всего 3049 штук.*

*2-й рейс. Перегон автомашин: 933 «Студебекер», 202 «Додж», 470 «Шевроле», 953 «Форд», 5 «Интернационал», 12 «Виллис», 19 «ГМС». Всего 2594 штук.*

*За 1-й рейс перевезли 6876 тонн груза. Занаряжено в рейс 3638 иранских водителей, прибыло 3049 человек.*

*За два рейса 89 аварий и поломок:*

- нарушение правил движения и дисциплины марша — 74,
- по вине завода — 7,
- езда без воды и масла — 2,
- несоблюдение правил буксировки — 2,
- столкновение с американской машиной по вине американского водителя — 4.
- по вине иранских водителей — 66 (3 катастрофы, 22 аварии, 41 поломка).

*Командир 1 ОСаО инженер-подполковник Аргузов.*

*Начальник штаба подполковник Ивлиев.*

За 2-й рейс 3807 автомашин перевезли 11296,7 т груза

За 3-й рейс 3870 автомашин перевезли 11059,2 т груза

Работало 70 автоколонн.

За 4-й рейс 4204 автомашины перевезли 14547,8 т груза

За 5-й рейс 4334 автомашины перевезли 10932,5 т груза

За 6-й рейс 4429 автомашин перевезли 12501 т груза

За 7-й рейс 4461 автомашина перевезла 10299 т груза

За 8-й рейс 4779 автомашин перевезли 10374 т груза

За 9-й рейс 4798 автомашин перевезли 11356 т груза

За 10-й рейс 4521 автомашина перевезла 10218 т груза

Всего за 10 рейсов перегнали 42 252 автомашины. В октябре 1943 г. — 5643 автомашины, ноябре 1943 г. — 3869, декабре 1943 г. — 6095, январе 1944 г — 6911, феврале — 6814, марте — 10753, апреле — 6048, мае — 4806, июне — 7524, августе — 9594, сентябре — 8313, октябре — 4621, ноябре — 4376, декабре 1944 г. — 5840 автомашин.

Работало 75 автоколонн, в среднем по 1-2 рейса в месяц. К 1 мая 1944 года были закончены 9-й и 10-й рейсы.

11-й рейс — 4344 автомашины.

12-й рейс — 3839

13-й рейс — 3635

14-й рейс — 3674

15-й рейс — 3693

16-й рейс — 3841

17-й рейс — 4050

18-й рейс — 4605

19-й рейс — 4443

20-й рейс — 42659

21-й рейс — 3720

22-й рейс — 3243

23-й рейс — 2935

24-й рейс — 2752

За 24 рейса перевезли 243 000 тонн груза, сэкономили 669 тонн горючего.

Средняя продолжительность рейса в днях:			
Рейсы	Хорремшехр	Андимешк	Шуайба
1-3	22	17	23
4-5	20	15	21
6-7	18	14	19
8-10	14	12	15

Не сразу все получалось, но набравшись опыта, начальники автоколонн смогли резко сократить время, затрачиваемое на один рейс по маршруту Тегеран–Хорремшехр–Тегеран–Джильфа–Тегеран. Если раньше, до прибытия 1-го специального автомобильного отряда, на такой рейс иранские водители, нанятые «Ирансовтрансом», затрачивали 28-30 суток, то к концу 1944 года колонны отряда во главе с советскими офицерами затрачивали на это в среднем 12-14 суток, т. е. в два раза меньше. Начальники многих колонн заканчивали рейс за 11-12 суток. Рекорд наиболее быстрой и безаварийной перегонки автомобилей поставила колонна, где начальником был старший лейтенант Н. А. Седышев — один из рейсов она завершила за 8 суток.



Количество колонн довели до 75, количество машин в колонне до 65. Все колонны стали делать в месяц по два рейса. Перегоняли также специальные автомашины — санитарные, автокраны, автомастерские и т. д. В октябре 1944 года перегнали 800 бронемашин из Бендер-Шаха в Астаре за 30 дней. Перевезено грузов за 20 рейсов 202 475 тонн.

До 20 апреля 1944 года отряд размещался в Тегеране в арендованных трех домах, потом — в полевом лагере в 6 км западнее города: 40 английских палаток для личного состава, пищеблок, клуб, штаб, баня, прачечная, электростанция, склады и т.п. Для зимнего времени были построены утепленные бараки.

Проблемы, которые встречали водителей в пути, — чрезвычайно высокая температура до +65° жары летом, движение по заснеженным перевалам зимой, круглосуточная работа, питание в течение 25 дней сухим пайком.

В ноябре 1944 года были случаи нападения на колонны с целью ограбления:

- 11.11.1944 г. в 19.00 в 10 км от Джоловгира двое неизвестных напали на отставшую автомашину (отстала из-за пробитой прокладки головки блока). Ножевые ранения получил шофер Аббас.
- 15.11.1944 г. в 19.30 в 20 км севернее Хорремшехра обстреляли автомашину. Командир отделения сержант Романчук был ранен двумя пулями и направлен в госпиталь.

*Приказ по 1 ОСАО № 01 от 1.01.1945 г.*

*...20.12.1944 года сдана на границе СССР 100 000-я автомашина с военным грузом.*

*По 31.12.1944 г. перегнали 101 907 автомашин, в том числе 47854 «Студебекер» 3 и 5 т., 6914 «Додж», 19554 «Шевроле», 24764 «Форд», 613 «GMC», 704 «Виллис», 237 «Интернационал», 1267 специальных и боевых автомобилей.*

Командование СТУ в Иране наиболее отличившихся офицеров, сержантов и водителей представляло к награждению правительственными наградами, своей властью награждало ценными подарками и денежными премиями.

Представлены к награждению правительственными наградами — 10 офицеров, премированы ценными подарками 25 офицеров, 13 сержантов.

Представлены к ордену Отечественной войны 2 степени:

Заместитель командира отряда по политчасти подполковник Курочкин П. И.

Начальник штаба отряда подполковник Ивлиев А. А.

К ордену Красной Звезды:

Начальник автоколонны капитан Догинов В. Е.

Начальник автоколонны старший лейтенант Жабинец И. А.

К медали «За боевые заслуги»:

Начальник автоколонны капитан Левин С. М.

Начальник автоколонны старший лейтенант Серков А. М.

Начальник автоколонны старший лейтенант Бусыгин А. Н.

Начальник автоколонны младший лейтенант Гуров С. Д.

Командир отделения старший сержант Беляев И. А.

Командир отделения старший сержант Калинин В. М.

Командир отделения старший сержант Дьяков Д. А.

Представлены к наградам 11.12.1943:

К ордену Красной Звезды:

Командир взвода 18 ОАП младший лейтенант Мамедов Абдул Иса Оглы, 1916 г.р.

К ордену «Знак Почета»:

Командир 1 роты 39 ОДСБ инженер-капитан Мустафаев Лютфали Кафар Оглы, 1901 г.р.

### РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ 1-ГО ОТДЕЛЬНОГО СПЕЦИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ОТРЯДА (на 2.01.1945 г.):

Командир отряда инженер-подполковник Аргузов Михаил Владимирович.

Родился в 1901 году в с. Михайловка Пензенского района Пензенской области. Участник Гражданской войны 1919—1920 гг. Окончил Военную Академию им. Сталина.

Заместитель командира по политчасти подполковник Курочкин Пантелей Иванович. Родился в 1900 г. в г. Болхов Орловской области. Участник Гражданской войны в 1919 г. Убыл к новому месту службы 3.11.1944 г.

Заместитель командира по политчасти (с 3.11.1944 г.) капитан Руденко Григорий Дмитриевич.

Заместитель командира по технической части инженер-подполковник Загорянский Николай Александрович.

Родился в 1894 г. в г. Буйнакск Дагестанской АССР. Участник Гражданской войны.

Заместитель командира по МТО подполковник и/с Сулимов Павел Игнатович 1904 г. р.

Начальник штаба полковник Ивлиев Алексей Андреевич

Родился в 1899 г. в Тульской области. Участник Гражданской войны 1918—1923 гг. Окончил Военную Академию им. Сталина. Инженер по эксплуатации и ремонту инженер-капитан Свиренко Тарас Васильевич.

Парторг майор Мамедов Джамаль Фазали Оглы.

Родился в 1910 г. в Касум-Измайлловском районе Азербайджанской ССР. Был редактором дивизионной газеты. На фронте с 22.06.1941 г. Ранен 12.1942, 02.1943. Награжден орденом Отечественной войны 2 степени, медалью «За оборону Кавказа».

Начальник автоколонны старший лейтенант Павлов Александр Николаевич.

Родился в 1912 г. в г. Красноярск. Призван Большемуртинским РВК. Выбыл 17.11.1944 в ОК АБТУ.

## 2-Й СПЕЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОТРЯД

В ноябре 1943 года в составе СТУ в Иране сформирован 2-й специальный автомобильный отряд для выполнения задачи по перегонке через Иран импортных автомобилей с грузом.

*Приказ по 2 автоотряду № 1 от 30.11.1943 г. Тегеран.*

*На основании приказа по СТУ в Иране № 0253 от 19.11.1943 вступил в командование 2 автоотрядом СТУ с 19 ноября 1943 г. Командир 2 автоотряда СТУ гвардии майор Мирзоян.*

### РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ 2-ГО СПЕЦИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ОТРЯДА

Командир отряда с 19 ноября 1943 г. гвардии майор Мирзоян.

Командир отряда с 24 декабря 1943 г. капитан Григорьев.

Командир отряда с 8 февраля 1944 г. майор Мертвищев.

Помощник командира отряда по технической части старший техник-лейтенант Касьянов Стефан Семенович.

Помощник командира отряда по технической части старший техник-лейтенант Яцук.

Помощник командира отряда по технической части с 25 мая 1944 г. старший техник-лейтенант Жигунов.

Начальник ремонтной мастерской

старший техник-лейтенант Пименов Алексей Петрович.

Начальник колонны № 1 старший лейтенант Воронков Василий Григорьевич, с 20.12.1943 — диспетчер отряда.

Начальник колонны № 2 младший техник-лейтенант Куницын Василий Митрофанович, с 1944 пом. нач. по техчасти.

Начальник колонны № 3 гвардии младший лейтенант Ивакин Михаил Васильевич (с 1944 — помощник начальника колонны по техчасти).

Начальник колонны № 4

техник-лейтенант Барышников Алексей Николаевич.

Начальник колонны № 5

лейтенант Трехин Борис Александрович.

Начальник колонны № 6

техник-лейтенант Рофман Наум Яковлевич

(с 1.01.1944 — помощник командира отряда по техчасти).

Начальник колонны № 7

техник-лейтенант Матуль Борис Николаевич.

ВРИО начальник колонны № 8

старшина Райбург Абрам Иосифович.

Начальник колонны № 8

старший лейтенант Головченко Александр Иванович

Начальник автоколонны № 9

с 7.12.1943 г. техник-лейтенант Арутюнян Сурен Аршакович.

Начальник колонны № 9

лейтенант Денисенко Николай Кузьмич.

Начальник колонны № 1

с 20.12.1943 г. лейтенант Лысяный Федор Степанович.

Начальник ремпункта с 20.12.1943 г. —

младший техник-лейтенант Бусыгин Борис Михайлович.

С 27.12.1943:

Начальник колонны № 2

старший лейтенант Ерофеев Игнатий Захарович.

Начальник колонны № 3

младший лейтенант Коляда Николай Алексеевич.

Начальник колонны № 4

лейтенант Рыбин Николай Дмитриевич.

Начальник колонны № 5 лейтенант Пугин Алексей Ефимович.

Начальник колонны № 9

старший лейтенант Амирджанян Мисак Авшарович.

Начальник колонны № 9

старший лейтенант Линко Ефим Степанович

Охранники колонн: старшина Райбург Абрам Иосифович, старший сержант Полеванов Яков Иванович, красноармейцы: Задорожный Георгий Дмитриевич, Штокалов Ким Николаевич, Мо-всесян Владимир Сугумович, Шпак Иван Алексеевич, Пилипенко Василий Демьянович, Плетнев Иван Данилович, Ширай Яков Михайлович, Кленин Анатолий Григорьевич.

*Приказ по 2 автоотряду № 4 от 30.11.1943 г.*

- Вольнонаемный водительский состав 219 человек зачислен в штат отряда с месячным окладом 2500 реалов.*
- Назначаю помощниками начальников колонн с окладом 3000 реалов в месяц:*
  - колонна № 1 — Бабула Курани Керим Ума.*
  - Колонна № 2 — Курды Стани Июда.*
  - Колонна № 3 — Садыхов Садых Абдула.*
  - Колонна № 4 — Азизян Вараздат.*
  - Колонна № 5 — Меграби Гулам Гаджи Баба.*
  - Колонна № 6 — Есаян Григорий Михайлович.*



*Колонна № 7. — Миржонян Альберт.  
Колонна № 8 — Мухтар Джафар Буримух  
(уволен за хищение груза 10.12.1943).*

*Приказ по 2 автоотряду № 5 от 30.11.1943 г.  
Сего числа выезжают в командировку в г. Хорремшехр для получения автомашин офицеры 10 чел., сержант — 1, вольнонаемные водители — 219 чел., помощники начальников колонн — 8 чел. под командованием техника-лейтенанта Арутюняна.*

*Приказ по 2 автоотряду № 6 от 1.12.1943 г.  
1. Зачисляю в штат вольнонаемных водителей — 72 человека.  
2. Назначаю на должности помощников начальников колонн:  
Колонна № 9 Алискер Мамедов Худгель.  
Колонна № 10 Авакян Амбарцум Григорьевич.*

В первый же день работы 30 ноября 1943 года командир отряда проверил квалификацию водителей и сразу же 7 человек были уволены за слабую езду. 3 декабря 1943 года уволили еще 5 человек. К сожалению, такая практика продолжалась еще несколько месяцев. Сколотить работоспособный коллектив водителей из местных иранцев оказалось делом непростым. Причиной тому была прежде всего неграмотность простых сельских жителей, ранее с техникой не имевших дела, волей случая получивших возможность окончить краткосрочные водительские курсы, организованные автоотделом СТУ в Иране. Но благодаря упорству командиров положение постепенно выправлялось. Хорошо работали иранцы слесарь-автомеханик Абдуш Ависулам Исмаил, шофер командирского «Виллиса» Мамед Аликпер Вакиль Паша, помощники начальников колонн, на должности которых назначались наиболее грамотные водители, пользующиеся авторитетом среди своих товарищей.

В достаточно короткий срок слаживание нового подразделения было проведено, и 17 декабря 1943 года колонна № 6 в составе 24 машин и 25 водителей выбыла в рейс Казвин—Пехлеви. На следующий день сформированные колонны пошли в рейсы на Астару и Казвин.

#### Из отчетов 2 автоотряда:

«...18.12.1943 г. — колонна № 7 в составе 21 автомашины, 22 водителей — в рейс Казвин—Астара.

18.12.1943 г. — колонна № 8 в составе 18 автомашин, 19 водителей — в рейс Казвин—Астара.

25.12.1943 г. прибыли из рейса Хорремшахр—Джульфа Иранская—Казвин:

колонна № 1 — 24 автомашины «Студебеккер», 24 водителя, одна автомашина оставлена в Тегеране по неисправности.

Колонна № 2 — 23 автомашины, 24 водителя, 2 «Студебеккера» оставили в Тегеране по аварии. Прибыли 20.12.1943 г.

Колонна № 3 — 23 автомашины. 2 автомашины оставлены в Тегеране по неисправности. Прибыли 22.12.1943 г.

Колонна № 4 — 25 автомашин, 1 — неисправна. Прибыли 23.12.1943 г.

Прибыли из рейса Хорремшехр—Астара Иранская—Казвин:

Колонна № 5 — 24 автомашины, прибыли 18.12.1943 г.

колонна № 6 — 24 автомашины, прибыли 17.12.1943 г.

Колонна № 7 — 24 автомашины, прибыли 18.12.1943 г.

Колонна № 8 — 18 автомашин, прибыли 18.12.1943 г.

колонны № 9 и 10 — 53 автомашины, прибыли 21.12.1943 г.

С 19.12.1943 по 26.12.1943 г. все колонны снова убыли в рейс Казвин—Астара.

Колонна № 1 убыла 22.12.1943, вернулась 26.12.1943 г.

С 3.12.1943 по 1.01.1944 г. при перевозке грузов по маршрутам Хорремшахр—Джульфа, Хоррремшахр—Астара, Казвин—Астара, Казвин—Пехлеви перевезли:

колонна № 1 — 244,52 тонны, № 2 — 254,5 т., № 3 — 234,5 т., № 4 — 166 т., № 5 — 240 т., № 6 — 322,5 т., № 7 — 345 т., № 8 — 198 т., № 9 — 341 т., № 10 — 296 т.

За хорошее вождение колонн премированы начальники колонн: техник-лейтенант Арутюнян (1000 реал, колонна № 9), техник-лейтенант Матуль (500 реал, № 7) и техник-лейтенант Рофман (500 реал, № 6).

*Приказ по 2 автоотряду № 30 от 31.12.1943.*

*За сохранение матчасти машин и безаварийную работу награждаю денежной премией в 500 и 800 реалов (помощников начальников колонн — 1000 реалов):*

*колонна № 1 — 21 человек, № 2 — 10, № 3 — 20, № 4 — 5, № 5 — 9, № 6 — 23, № 7 — 9, № 8 — 13, № 9 — 19, № 10 — 4, слесарей — 4 чел. (350-700 реал), шофер «Виллиса» Мамед Аликпер Вакиль Паша — 800 реал.*

Вообще стимулирование труда водителей было регулярным. Приказами по части за образцовую и безаварийную работу водители и слесари-ремонтники премировались в размере от 400 до 800 реал. Например, приказом № 16 от 16.01.1944 г. были выплачены премии вольнонаемным (168 человек водителей и 5 слесарей) по 400 реал. Такие приказы издавались от двух до четырех раз в месяц. Премировались и советские военнослужащие. Так, приказом от 23.02.1944 г. за образцовую работу были

награждены часами начальники автоколонн № 10 Денисенко, № 9 Арутюнян, № 4 Рыбин, охранник красноармеец Задорожный и помощник начальника колонны по техчасти Барышников.

2 автоотряд с 13.12.1943 г. дислоцировался в г. Казвин, с 15.06.1944 г. передислоцирован в г. Кередж, с 2.07.1944 г. снова передислоцирован в г. Казвин.

22.08.1944 г. 2-й автоотряд был расформирован, личный состав направлен в 26-й автоотряд, 27-й автоотряд, 6-й ОАП.

Последний приказ по 2-му автоотряду № 230 состоялся 29 сентября 1944 года.

## АВТОДОРОЖНАЯ СЕТЬ ИРАНА

Общий километраж грунтовых и шоссейных дорог Ирана, по которым проходила перевозка импортных грузов для СССР, составлял 6389 км, в том числе в северной зоне Ирана — 2947 км, южной — 3442 км.

#### 1. Северная зона Ирана.

- Тегеран—Казвин—Тебриз—Джульфа — 776 км.
- Казвин—Пехлеви—Астара — 374 км.
- Кередж—Ноушехр — 108 км.
- Тегеран—Шахруд—Себзевар—Кучан — 815 км.
- Мешхед—Кучан—Баджгиран — 220 км.
- Бендер-Шах—Горган—Тенгли—Тепе — 109 км.
- Шахруд—Горган — 200 км.
- Шахи—Ноушехр — 155 км.
- Ноушехр—Решт — 190 км.

#### 2. Южная зона Ирана.

- Хорремшехр—Хамадан, Такестан (Сиях-Деген) — 860 км.
- Ханикен—Керманшах—Хамадан — 393 км.
- Бушир—Исфагань—Тегеран — 1182 км.
- Захидан—Мешхед — 1007 км.



Фото из альбома 127 АТБ 1943–1944 гг.



К осени 1941 года пропускная способность шоссейных дорог Ирана оценивалась в 23 000 тонн в месяц. Первые грузовые караваны через Иран пошли уже в ноябре 1941 года, тогда было поставлено около 3 000 тонн грузов, а с мая 1942 года поставки составляли уже 80 000 тонн ежемесячно, а с конца 1943 года — 200 000 тонн в месяц.

Американская строительная фирма «Фолспен» приступила к сооружению шоссе от Хорремшехра на север и к строительству железнодорожной ветки от Ахваза к порту Ахваз с ответвлением на Танум.

Реконструировались и строились новые дороги и подъездные пути к железнодорожным станциям и складам, строились и ремонтировались мосты и трубы, подпорные стенки, расширялось дорожное полотно (особенно в горах), на дорогах работали автогрейдеры, зимой велась очистка дорог от снега, были организованы авторемонтные пункты вдоль всего пути следования.

*Приказ начальника 15 управления военно-полевого строительства Закавказского фронта № 1 от 12.05.1942 г.*

*О строительстве дороги Астара—Пехлеви.*

*Во исполнение Постановления ГКО № 1650сс от 25.04.1942 и приказа Командующего войсками Закавказского фронта № 00347 от 30.04.1942 приказываю:*

- 1. Руководство строительством дороги Астара—Пехлеви протяжением 150 км возложить на командира 39 ОДСБ капитана Кадымова.*
- 2. 348 ОСБ, 287 ОАТБ и 4 отдельные роты, сформированные специально для дорожных работ, подчинить командиру 39 ОДСБ.*
- ...*
- 4. Утвердить 5 строительных участков по строительству дороги и одно прорабство по заготовке лесоматериалов: 1 участок г. Пехлеви—с. Пунель. 2 участок с. Пунель—с. Пуштанруд. 3 участок с. Пуштанруд—с. Ширабад. 4 участок с. Ширабад—с. Человенд. 5 участок с. Человенд—г. Астара.*
- ...*
- 7. Срок окончания работ 20.07.1942.*
- 8. Присвоить строящейся дороге 5 класс с шириной полотна дороги 7,5 м при ширине проезжей части 4,5 м. Начальник 15 УВПС военинженер 2 ранга Ананьев.*

За первую половину 1942 года удалось проложить по территории Ирана разветвленную систему автомобильных дорог, построить пункты питания, отдыха и технической профилактики, наладить охрану колонн во время движения и мест стоянки, что было немаловажно — на дорогах случались нападения вооруженных банд, совершавших диверсии и грабежи.

*Исх. № СТУ-15с от 8.06.1942. СТУ в Иране.*

*Заместителю наркома внешней торговли СССР Крутикову.*

*Шоссейные дороги Ирана по типу покрытия относятся к щебеночно-гравийным, имеют ширину проезжей части от 3,5 до 7 м, земляного полотна 4-10 м. Состояние дорог удовлетворительное, но за последнее время под воздействием усилившегося движения на дорогах северной части Ирана появляются выбоины, колеиности, так как служба ремонта и содержания дорог в Иране поставлена слабо.*

*Узкими местами являются горные участки с большим количеством кривых радиусом до 10 м, спусков и подъемов до 10-12%, которые в некоторых местах бывают длиной по 40-50 км. На некоторых дорогах как на дороге Кередж—Ноушехр нередко обвалы и сползание разрушенных горных пород, в зимнее время перевальные участки заносятся снегом. Из-за пыли машины следуют одна за другой на расстоянии 100-150 м. От водителей требуется большая опытность вождения, а матчасть должна быть технически совершенно исправна.*

*Начальник СТУ генерал-майор Королев.*

Работа проходила в тяжелейших климатических условиях, много было заболеваний малярией. Метеоусловия были непривычными — так погода в Андимешке (рядом с г. Дизфуль) — летом и осенью до октября характерна температурой +60° днем, +40° ночью, зимой в январе-феврале +20°. Март и апрель — частые проливные дожди. Пыльные бури характерны в любое время года.

Дороги в период максимальных перевозок позволили пропускать в сутки от 500 до 1500 тяжелых автомашин, следовавших со скоростью не менее 30 миль в час. Для ремонта и содержания дорог были сформированы два управления военно-автомобильных дорог (ВАД) с 10-ю дорожно-комендантскими районами, три ОДСБ, один ОДЭБ.

Дороги Бендер-Шах—Тенгли-Тепе, Шахруд—Баджгиран и Мешхед—Дугай с августа 1944 года были переданы на обслуживание иранским дорожным органам.

С ноября 1944 в связи с полным прекращением автоперевозок по восточным дорогам их обслуживание и содержание тоже было передано иранцам. Усилия, затраченные личным составом дорожных частей СТУ в Иране на ремонт и содержание автодорог, оцениваются в 185 миллионов риал.

К середине 1945 года на дорогах северной зоны работало 30 автогрейдеров, 25 тракторов, 6 бульдозеров «Катерпиллер», 9 снегоочистителей «Даймонд», 5 снегоочистителей других типов, 15 самосвалов, 3 камнедробилки, 5 поливочных машин (которые сконструировали сами).

Местное население работало в карьерах, на погрузке-вывозке гравия, россыпи гравия, ремонте искусственных сооружений (мостов, тоннелей и др.). Контрольные обходы автодорог выполнялись нарядом в составе сержанта (красноармеец) и двух иранцев. Дорожники построили или заменили новыми 346 мостов, отремонтировали 76 мостов.

## ДОРОЖНО-КОМЕНДАНТСКАЯ СЛУЖБА В ИРАНЕ

В 1942—1943 гг. дорожно-комендантскую службу на автодорогах Ирана и содержание автодорог в рабочем состоянии обеспечивали 11, 10 и 39-й отдельные дорожно-строительные батальоны, 11, 67 и 70-й отдельные дорожно-эксплуатационные батальоны. Шести батальонов на такой огромной территории конечно же не хватало. Они могли справиться с регулированием массового потока автомашин только на отдельных, самых опасных горных участках дорог. На качественный ремонт быстро изнашивающегося гравийного полотна на таком большом протяжении сил просто не хватало. Дорожно-комендантская служба на автодорогах Северного Ирана была развернута полностью только к концу 1943 года. С 1 марта 1944 года в состав СТУ в Иране прибыли два специализированных воинских подразделения военно-автомобильных дорог (ВАД) № 32 и № 33:

**ВАД № 32** (начальник ВАД подполковник А. Е. Объедков) обслуживала маршрут Казвин—Ленкорань (на территории СССР) и Кередж—Чалус с комендатурами Ленкорань, Астара Иранская, Решт, Рудбар, Чалус. Задачей было обеспечение двух шоссейных дорог, самых напряженных, проходивших через опасные горные перевалы: дороги от Казвина через

Менджиль, Решт, Пехлеви до Астары Иранской протяженностью свыше 500 км, и дороги от Кереджа до порта Ноушехр на юге Каспийского моря, протяженностью свыше 200 км. На укомплектование комендатур был направлен личный состав расформированного 11 ОДЭБ.

**ВАД № 33** (начальник ВАД подполковник В. Ф. Оприц) обслуживала маршрут Тегеран—Казвин—Тебриз—Джульфа Иранская с комендатурами Казвин, Зенджан, Миане, Бустанабад, Тебриз протяжением более 800 км. Штаб ВАД-33 размещался в городе Тебриз. На укомплектование комендатур был направлен личный состав расформированного 67 ОДЭБ.

Практической деятельностью ВАД руководил дорожный отдел СТУ в Иране, укомплектованный офицерами автомобильной и дорожной службы, имевшими большой опыт работы на фронтах.

**Задачи ВАД:**

- регулирование движения на всех дорогах,
- контроль за выполнением графика движения автоколонн,
- поддержание порядка на дороге,
- охрана линий связи,
- контроль исправности транспорта.

Наряду с основными задачами военно-автомобильным дорогам были переданы в подчинение территориальные бензозаправочные пункты (БЗП), и начальники ВАД стали отвечать за обеспечение транспорта горючим на своих маршрутах. Южнее Тегерана, т.е. в англо-американской зоне, служба ГСМ организовывалась силами и средствами американцев.

В службе регулирования было задействовано до 600 человек. За 1944 год по частям СТУ в Иране было зарегистрировано 150 аварий и 50 катастроф, в том числе:

- авточасти советских войск в Иране — 21 авария и 20 катастроф;
- «Ирансовтранс» — 56 аварий и 21 катастрофа;
- американские и английские водители в северной зоне — 44 аварии и 13 катастроф;
- иранские водители — 31 авария и 12 катастроф. В том числе:
  - превышение скорости — 212 случаев,
  - сон за рулем — 22,
  - езда в нетрезвом состоянии — 36,
  - передача руля — 7,
  - технические неисправности — 51,
  - несоблюдение дисциплины на марше — 6,
  - езда по левой стороне — 3,
  - низкая квалификация водителей — 32.



Нередко косвенной причиной аварии были условия, в которых приходилось работать водителю: тропическая жара летом, отравление бензиновыми парами, обморожения зимой.

Офицеры и сержанты ВАД несли службу обеспечения на всем протяжении дороги, отвечали за содержание и ремонт участков дорог и искусственных сооружений (мосты, туннели, перевалы), а также охрану объектов. Личный состав СВАДК был вооружен пистолетами-пулеметами «Томпсон».

На них же лежала организация строгой и четкой службы регулирования на отдельных участках с целью обеспечения порядка и правил движения автоколонн и отдельных групп автотранспорта и безопасности движения на всем протяжении дороги, особенно на узких, трудных участках и на горных перевалах. Они же создавали и оборудовали пункты подтягивания колонн и профилактического осмотра автомашин, а также пункты для отдыха и приема пищи водителями и личным составом. Такие пункты, как правило, совмещались с полевыми пунктами заправки горяче-смазочными материалами и водой.

Пункты питания начальники дорог развернули в населенных пунктах, через которые проходили колонны. Так, на западной окраине Тегерана был оборудован пункт питания вольнонаемных шоферов, перегонявших машины с грузом из автосборочных заводов на юге Ирана в Джульфу. Здесь же питалась и военная охрана колонн. Пропускная способность пункта — 500 человек в сутки. На северном участке такие пункты были развернуты в местечке Менджиль на самом напряженном по движению участке, а также в Астаре Иранской. Пропускная способность их — до 700 человек в сутки каждого. В городе Казвин питательный пункт был самым большим, он работал круглосуточно, пропуская до 1000 человек. В западном направлении пункты питания на 500 человек имелись и в Миане и в Джульфе. Водители, как правило, получали пищу из трех блюд по особым талонам, выдаваемым автомобильной частью.

Движение и содержание дорог на восточном направлении — Шахруд—Ашхабад и Бендер-Шах—Горган—Кизыл-Атрек — обеспечивалось отдельными дорожно-строительным и дорожно-эксплуатационным батальонами. Оба они в организацию ВАД не входили, а действовали самостоятельно под руководством дорожного отдела СТУ в Иране.

Организационная структура ВАД № 32 и ВАД № 33 была следующей: управление дороги и политотдел, дорожно-эксплуатационный отдел, технический отдел, линейный аппарат, службы обеспечения. Вся трасса шоссейной дороги, переданная в ведение ВАД, разбивалась на 4-5 дорожно-комендантских участков, в зависимости от общего состояния дороги и важности того или другого ее отрезка. Дорожно-эксплуатационный от-

дел руководил деятельностью дорожно-комендантских участков, составлял план ремонта участков дороги своими силами и вольнонаемными рабочими-иранцами, осуществлял материальное обеспечение работ. Технический отдел ведал штатной техникой ВАД, ее использованием на работах, отвечал за ее исправность. Службы обеспечения были укомплектованы интendantскими, финансовыми и медицинскими работниками, обслуживающими личный состав. Линейный аппарат состоял из 4-5 дорожно-комендантских участков (ДКУ), автотранспортной службы (20 бортовых автомашин, 5 прицепов-автогрейдеров, 3 мотокатка) и пяти взводов (около 150 человек), два из которых обслуживали пункты питания и отдыха, а три несли службу регулирования (контрольно-пропускные пункты, посты регулирования, подвижные контрольные посты).

В каждом дорожно-комендантском участке, кроме военного коменданта участка, заместителя по политической части, начальника штаба по службе регулирования движения, имелось производственно-техническое отделение, в обязанности которого входила забота о ремонте и содержании участка дороги. Дорожно-комендантские участки военно-автомобильных дорог укомплектовывались военнослужащими, признанными негодными для строя, — в основном бывшими фронтовиками, имевшими ранения и контузии. Остальной состав представляли 18-20-летние девушки-комсомолки.

Напряженный темп движения автоколонн в обе стороны требовал, особенно на сложных участках дорог, предельного внимания, точного выполнения правил и инструкций. Работники дорожных комендатур позаботились и о культурном отдыхе шоферов. Комсомольцы ВАД организовали группу самодеятельных артистов, которые выступали на питательных пунктах во время кратких передышек шоферов после заправки автомашин и приема пищи. Военные водители всегда с интересом смотрели такие незатейливые, но отлично поднимающие настроение концерты.

Шоссейные дороги Ирана не выдерживали такого небывалого движения тяжелых грузовых автомашин. На щебеночно-гравийном покрытии полотна быстро образовывались, особенно после дождей или в сырую погоду, «гребенка», выбоины. Не скрепленный вяжущими веществами гравий и щебень выбрасывался скатами машин за обочину дороги. Полотно дороги приходило в негодность, скорость движения автотранспорта падала. Кроме того, автомашины поднимали облако мельчайшей едкой пыли. В безветрие оно долго не оседало, ограничивало видимость, и колонна вынуждена была растягиваться. Для борьбы с тряской приходилось срезать «гребенки» грейдерами и засыпать новый слой гравия или щебня. Дорожные комендатуры имели по 3-5 прицепных грейдеров, т.е. один

грейдер на 40-50 км пути. Импортные автогрейдеры появились в незначительном количестве лишь в конце 1944 года. Для ремонта шоссейных дорог и заготовки материала военно-дорожные комендатуры привлекали иранцев, оплачивая их работу в местной валюте. Щебень и гравий доставляли от места добычи на возвращающемся обратно порожняке. Но это, безусловно, вызывало задержку и простой автомашин, так как много времени уходило на погрузку вручную гравия или щебня. В итоге это отрицательно сказывалось на планах перевозки основных, военных грузов.

В 1944 году дорога Казвин—Астара и далее до Баку по решению Советского правительства была реконструирована — покрыта асфальтом. Работы производили советские дорожно-строительные организации из своих материалов. Остальные участки шоссе, особенно от Казвина до Джульфы, поддерживали в рабочем состоянии иранские дорожно-строительные организации.

Пыль, сильно снижающая видимость, вызывала необходимость поливки некоторых участков дороги водой. Для этого автодорожники создавали примитивные поливальные приспособления.

*Приказ по СТУ № 44 от 24.03.1943 г. г. Тегеран.*

*Для усиления содержания и ремонта дороги Казвин—Решт—Астара приказываю:*

1. 39 ОДСБ СТУ передать в подчинение начальника СВАДК.
  2. Начальнику СВАДК расставить дорожные роты 39 ОДСБ на дороге Казвин—Астара, уделив главное внимание участку дороги Рутбар—Пехлеви—Астара.
  3. К 5.04.1943 произвести тщательную рекогносцировку всей дороги и представить план работ по ремонту дороги как силами 39 ОДСБ, так и наемными иранскими рабочими.
- Начальник СТУ генерал-майор Королев.*

*Приказ по СТУ № 48 от 25.03.1943 г.*

*В связи с изменениями направления основного потока транзитных грузов для СССР и для улучшения обслуживания авто-трасс приказываю:*

1. 1-е отделение СВАДК передислоцировать из г. Шахруд в Пехлеви с задачей обслуживания дороги (искл.) Менджиль—Решт—Пехлеви—Астара, Решт—Шахзевар, общим протяжением 394 км.
  2. 2-му отделению СВАДК обслуживать дорогу Джульфа Иранская—Тебриз (искл.), Миане—Бастанабад (искл.)—Астара, общей протяженностью 474 км.
- Отделение дислоцировать в г. Тебриз.*

3. 3-му отделению СВАДК обслуживать дорогу (искл.) Сиахдаген—Казвин—Тегеран, Казвин—Менджиль, общей протяженностью 278 км. Отделение дислоцировать в г. Казвин.
4. 4-му отделению СВАДК обслуживать дорогу (искл.) Кередж—Чалус (искл.) Шахзевар—Бабальсер—Шахи—Фирузкух (искл.)—Тегеран, общей протяженностью 665 км. Отделение дислоцировать в г. Чалус.
5. 5-му отделению СВАДК обслуживать дорогу Миане—Зенджан (искл.)—Сиахдаген, общей протяженностью 269 км. Отделение дислоцировать в г. Зенджан.

*Начальник СТУ генерал-майор Королев.*

*Приказ по СТУ № 144 от 28.07.1943 г.*

*Прибывшие в мое распоряжение 10 и 11 ОДСБ и 11 ДЭБ подчинить начальнику СВАДК в Иране.*

- А) На 10 ОДСБ возложить ремонт и содержание шоссейной дороги Казвин—Тебриз. Штаб г. Зенджан.
  - Б) На 11 ОДСБ возложить ремонт и содержание шоссейной дороги Тебриз—Джульфа. Штаб г. Маранд.
  - В) На 11 ДЭБ возложить ремонт и содержание шоссейной дороги Пехлеви—Астара и дорожно-комендантскую службу и службу регулирования на дороге Казвин—Астара.
- Генерал-майор Королев.*

*Приказ по СТУ № 146 от 31.07.1943 г.*

*На 67 ОДЭБ возложить ремонт и содержание шоссейной дороги Яблоновка (СССР)—Баджгиран—Шахруд, Султанабад—Мешхед, Дугай—Мешхед. Штаб г. Ново-Кучан.*

*Акт проверки СТУ в Иране*

*(произведенной опергруппой начальника тыла КА в составе генерал-майора технических войск Гориккера М. Л., полковника Каланина А. П., подполковника Ерюхина А. А. и др. 17.08.1943 г.)*

*...СТУ и СВАДК размещаются в трех арендуемых частных зданиях на разных улицах города.*

*Построена гравийная дорога Пехлеви—Астара 147 км силами 39 ОДСБ и 588 ОАТБ.*

*Построена гравийная дорога Тенгели—Тепе 49 км силами 70 ОДЭБ (САВО).*

*Отремонтированы после весенних паводков дороги Шахруд—Мешед и Миане—Тавриз.*

*Для перевозки автомашинами транзитных грузов, идущих в СССР, используются дороги:*

*Тегеран—Джульфа — 776 км, Казвин—Пехлеви—Астара — 372 км (287и 586 ОАТБ),*





Фото из альбома 127 АТБ 1943–1944 гг.

Кередж–Ноушехр — 164 км,  
 Ноушехр–Шахи — 164 км,  
 Кучан–Ашхабад — 150 км,  
 Шахруд–Ново-Кучан — 410 км,  
 Мешед–Султанабад — 230 км.  
 Всего: 2266 км.  
 Дороги гравийные облегченного типа.  
 Использование автотранспорта:  
 6 автополк (Тебриз) — 60 «Форд», 9 «Додж», 4 «Шевроле», 2 «ГМС».  
 528 ОАТБ (Н. Кучан) — 168 «Студебекер».  
 520 ОАТБ (Ноушехр) — 200 «Интернационал», 19 «МАК».  
 287 ОАТБ (Казвин) — 230 «Интернационал».  
 586 ОАТБ (Решт) — 245 «Додж».  
 578 ОАТБ (Тебриз) — 190 «Студебекер», 36 «Додж».  
 288 ОРПГ (Казвин) — 51 ЗиС-5, 24 «Студебекер».  
 Всего: 1238 автомашин.  
 287 и 586 ОАТБ — Казвин–Пехлеви.  
 520 ОАТБ Тегеран–Ноушехр, Шахи–Ноушехр.  
 528 ОАТБ — Кучан–Ашхабад, Баджгиран–Ашхабад, Казвин–Пехлеви (с 10.08.1943).  
 578 ОАТБ — Миане–Тавриз.

## ИТОГИ. ХРОНИКА РАБОТЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ СТУ В ИРАНЕ

На 1 февраля 1942 года в порты Персидского залива морем были доставлены 180 автомашин «Студебекер», 1318 «Форд», 862 «Додж». Всего автомашин из США — 2360 штук. Перегон автомашин был возложен на 18 запасной автомобильный полк (дислокация г. Нахичевань) с выделением из него отдельного автобатальона, которому был присвоен № 842. 842 ОАТБ с 5 февраля 1942 года дислоцировался в г. Тебриз.

С марта 1942 года по 1 июля 1942 года автоперевозки выполнялись ОАТБ, входившими в состав соединений Закавказского фронта и Средне-Азиатского военного округа. В июне 1942 года Советскому транспортному управлению в Иране были приданы 287, 578, 586 ОАТБ, имевшие совершенно изношенную матчасть — советские автомашины ГАЗ-АА и ЗиС-5. Неходовые отечественные автомашины были сданы Закавказскому фронту, взамен получены 300 автомашин «Додж», прибывших морем и собранных в Иране. СТУ в Иране силами этих ОАТБ приступило к вывозу в СССР транзитных грузов с 1 июля 1942 года.

Авточасти СТУ в Иране, занятые на перевозках с 1.07.1942 по 1.07.1945 г.г.:

- на 1.07.1942 г. — три ОАТБ — 300 автомашин,
  - на 1.01.1943 г. — пять ОАТБ — 538 автомашин,
  - на 1.07.1943 г. — пять ОАТБ — 720 автомашин,
  - на 1.01.1944 г. — пять ОАТБ, один автополк, три автотранспортных отряда с наемными иранскими шоферами — 3000 автомашин,
  - на 1.07.1944 г. — пять ОАТБ, два автополка, три автотранспортных отряда — 4000 автомашин,
  - на 1.01.1945 г. — четыре ОАТБ, два автополка — 2800 автомашин,
  - на 1.07.1945 г. — два ОАТБ — 400 автомашин.
- Средняя грузоподъемность одной автомашины — 4 тонны.

В «пиковый» период перевозки грузов для СССР (1944 г.) в подчинении СТУ в Иране находились два автомобильных полка, которые имели по штату по 1017 транспортных машин и пять отдельных автотранспортных батальонов.

6-й автомобильный полк дислоцировался в г. Тебриз. Главная его задача заключалась в перевозке грузов с конечной железнодорожной станции Миане до Тебриза, к месту их погрузки в железнодорожные вагоны Советского Союза. Часть водителей перегоняла автомашины и грузы с юга Ирана в Джульфу.

18-й автомобильный полк размещался в Пехлеви и обеспечивал перевозку грузов от железнодорожной станции Казвин через Решт, Пехлеви до станции Астара Иранская.

Приказ СТУ № 189 от 10.09.1943 г.

1. Прибывший в распоряжение СТУ 18 автополк дислоцировать в Пехлеви с задачей перевозки транзитных грузов:
  - А) двумя батальонами из Казвина в порт Пехлеви.
  - Б) двумя батальонами из Казвина на станцию Астара Советская.
2. 287 ОАТБ к 15.09.1943 передислоцировать из Казвина на ст. Кередж с задачей перевозки грузов из Тегерана и Кереджа в порт Ноушехр.

Из расчета стоимости перегонки автомашин из Тегерана до Джульфы  
 и до Астары (на 8.04.1942):  
 «...Расстояние Тегеран—Тебриз — 650 км, Тебриз—Джульфа — 150 км, Тегеран—Джульфа — 800 км, Тегеран—Астара — 550 км. Расход горючего у автомашин «Форд», «Додж», «Студебекер» примерно 35 литров на 100 км».

287-й и 520-й автобатальоны перевозили грузы от перевалочной базы в Казвине до станции Астара Иранская.

528-й автобатальон транспортировал грузы, предназначавшиеся для республик Средней Азии, от железнодорожной станции Шахруд через Кучан, Баджгиран до Ашхабада и от конечной железнодорожной станции Трансиранской железной дороги на юго-восточном побережье Каспия — Бендер-Шах в Кизыл-Арват через пограничный пункт Кизыл-Атрек. В Ашхабад он перевозил также грузы, доставленные на зафрахтованных автомашинах из Индии (из районов впоследствии вошедших в состав Пакистана), от станции Захедан до Мешхеда, где они перегружались на автомашины автобатальона.

572-й и 586-й автобатальоны перевозили грузы с железнодорожных станций Тегеран и Кередж в порт Ноушехр на юге Каспийского моря.

Для обеспечения ремонта машин автомобильных частей в подчинении СТУ в Иране находились 321-й и 322-й отдельные ремонтно-восстановительные батальоны.



Фото из альбома 127 АТБ 1943–1944 гг.

### РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ АУТОБАТАЛЬОНОВ

#### 586 ОАТБ

Командир батальона с 20.10.1942 г. капитан Мкртчян Семен Аветисович.  
 Заместитель командира майор Сурмава Баграт Сагомонович.  
 Помощник командира по технической части воентехник 1 ранга Козлов Григорий Натанович.  
 Начальник штаба старший лейтенант Айвозян Мкртыч Аршакович.  
 Офицерский состав 586 ОАТБ на июль 1942 г. — 99% армяне, призванные из запаса. Из 34 офицеров — 3 украинца, 2 русских, 2 грузина, 2 еврея, 25 армян.  
 Всего личный состав — 34 офицера, 39 сержантов, 113 водителей, рядовых 80. Всего 266 человек.  
 Автомашин «Додж» — 100, ГАЗ-АА-ПАРМ — 1 шт., автокухня — 2 шт., М-1 — 1 шт. Всего 104 автомашины.



578 ОАТБ

Командир батальона капитан Бобрышев Николай Николаевич. Офицеры – русские, армяне, азербайджанцы, грузины.

287 ОАТБ

Командир батальона майор Андреев Василий Андреевич. Заместитель командира старший лейтенант Степаненко Никита Афанасьевич. Помощник командира по технической части командир запаса Мухин Константин Макарович. Начальник штаба интендант 3 ранга Молодик Александр Филимонович. Автомашины на июль 1942 г.: 100 «Додж», 1 М-1, 1 «Шевроле»-пикап, 1 ГАЗ-АА (санитарная), 1 ГАЗ-АА (дезкамера), 1 ГАЗ-АА (летучка), 1 ГАЗ-АА (душевая), 2 мотоцикла.

578 ОАТБ

Командир батальона лейтенант Сахновский Ефим Львович. Начальник штаба младший лейтенант Мзареулов Давыд Константинович.

288 ОАТР

Командир роты лейтенант Жестков Иван Николаевич. Заместитель командира лейтенант Дмитриев Николай Дмитриевич. Заместитель командира по технической части воентехник 2 ранга Данченко Федор Малахович.

Опыт транспортировки грузов на дальние расстояния заставил дополнительно создать пункты профилактики импортных машин, следующих своим ходом с полной нагрузкой с автосборочных заводов на юге Ирана к границам Советского Союза. Один из них был оборудован в юго-западной части Тегерана. Прибывшая сюда колонна автомашин подвергалась полному техническому осмотру, и, если возникала необходимость, отдельные автомашины ремонтировались. Затем колонна направлялась горюче-смазочными материалами и следовала далее через Кередж, Казвин, Миане, Тебриз в Джульфу Иранскую, где также проходила профилактический осмотр. Подобные пункты были организованы в Андимешке, Хорремабаде, Казвине, Тебризе и в Баджгиране. Кроме того в штате СТУ в Иране находилась отдельная рота подвоза ГСМ в составе 100 автомашин «Студебекер».

Всего, в распоряжении СТУ в Иране в разные периоды находилось до 5200 транспортных автомашин для доставки грузов к границам Советского Союза. Учитывая большое расстояние и природные условия Ирана, для того чтобы обеспечить организованную и слаженную работу такого конвейера, требова-

лись специалисты высокой квалификации. Эту задачу весьма успешно решал небольшой штат автомобильного отдела СТУ в Иране (начальник отдела полковник А.М. Кисленков). Это их профессионализмом и настойчивостью были обусловлены практически идеальные показатели технической готовности всего автопарка СТУ в Иране — до 95% (вместо 80% по плану). Причем эти показатели не были ниже 85-90% по каждой автомобильной части.

Мастера-умельцы ремонтно-восстановительных батальонов в кратчайшие сроки освоили ремонт импортных автомашин, научились изготавливать на месте целую номенклатуру деталей и запасных частей к автомобилям, вносили рационализаторские предложения.

В 528 автобатальоне передовые водители выступили инициаторами движения, «Возить больше и быстрее», стали возить на трехтонных грузовиках грузы весом не в три тонны, как положено по грузоподъемности машин, а значительно больше: пять, шесть и даже семь тонн. Усилили рессоры, тщательнее проводили техосмотры. В этом же батальоне развернулось движение под лозунгом «Делать по 500 км пробега в сутки». Водители работали день за днем, месяц за месяцем, без отдыха. При этом надо учесть, какие сложные горные перевалы приходилось им преодолевать при постоянно изменяющихся температурных и климатических условиях.

Никто не жалел свои силы, не думал об отдыхе, понимая что на фронте и в тылу все должно быть направлено на достижение одной главной цели — победы над врагом.

Опыт эксплуатации показал, что при среднем плече перевозок 293 км на протяжении одного рейса 293х2=586 км при средней грузоподъемности 4 тонны одна машина способна сделать 7 рейсов в месяц и перевезти 28-30 тонн в месяц.

Межремонтный пробег автомашин составил (вместо 25 000 км по нормам, установленным приказом начальника тыла Красной Армии № 6):

- «Додж» и «Форд» — 45 000 км,
  - «Интернационал» — 55 000 км,
  - «Студебекер» — 50 000 км.
- Таким образом, было сэкономлено до 40% денежных средств, рабочей силы, запчастей и ремонтных материалов. Этому способствовали:
- высокая квалификация водителей, особенно 6 ОАП, 287, 528, 578 и 520 ОАТБ;
  - постоянная забота о сохранении матчасти;
  - хорошее обеспечение частей запчастями и материалами и качество ремонтов и техосмотров;

- использование высококачественного бензина с октановым числом 72-80;
- смена масла каждые 1000 км.

В 6 ОАП, 287, 528, 578 и 520 ОАТБ автомашины «Студебекер» имели до 70000 км пробега без среднего и капитального ремонта при вполне удовлетворительном техническом состоянии.

520 ОАТБ эксплуатировал автомашины «Интернационал» с первой половины 1943 года. К концу 1944 года автомашины имели пробег от 70 000 до 90 000 км с удовлетворительным состоянием. Ремонт велся только своими силами. Коэффициент технической готовности автопарка был 0,87-0,9, что является идеальным.

Ремонт сначала велся силами ОАТБ, с 1944 года ремонт был обеспечен 322, 321 и 320 ОРВБ.

РАБОТА АВТОЧАСТЕЙ СТУ ЗА 1942–1945 ГГ.			
	Импортных автомашин	Перевезено грузов в т.	Сделано тонно-км
Перегнано от Персидского залива до Джульфы Советской, Астары Советской, Ашхабада на расстояние от 2000 до 2300 км	53 000	132 500	278 250 000
Перевезено автотранспортом частей СТУ в Иране			
транзитных грузов	–	1 680 307	427 398 573
коммерческих грузов	–	146 053	28 169 782
армейских грузов	–	175 192	31 565 262
гравия на дороги и погрузочные площадки	–	255 762	7 573 040
ГСМ на бензозаправочные пункты	–	151 551	37 887 750
Всего	53 000	2 541 365	810 844 407

ПЕРЕГОНКА И ДОСТАВКА ИМПОРТНЫХ АВТОМАШИН НА ГРАНИЦУ СССР					
год	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	Всего:
шт.	10 793	59 347	94 442	17 409	181 991

ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК АВТОЧАСТЯМИ СТУ В ИРАНЕ 1.07.1942 – 1.07.1945			
За год	По плану в тоннах	Фактически в тоннах	% к плану
1942	56 360	61 391	109
1943	472 088	492 649	104,4
1944	989 859	1 064 942	107,6
На 1.07.1945	60 160	61 325	102
Всего	1 578 467	1 680 307	106,4



Армейский автомобиль повышенной проходимости Willys MB

Название «Джип» утвердилось в годы Второй мировой войны как прозвище лёгких многоцелевых военных автомобилей Bantam BRC-40, Willys MA, Willys MB и однотипных с ними машин Ford GPW



**Приказ заместителя наркома обороны СССР  
№ 0230 от 3 апреля 1943 г.  
Об организации перегона импортных автомашин  
из г. Джульфы в г. Орджоникидзе.**

Для хранения и использования поступающих через Иран импортных автомашин приказываю:

1. Все импортные машины, сосредотачиваемые в г. Джульфа, перегонять своим ходом в г. Орджоникидзе.  
Организацию перегона машин возлагаю на начальника Главного автомобильного управления Красной Армии.

2. Перегонку машин производить по маршруту: Джульфа — Ереван — Казах — Тбилиси — Орджоникидзе.

Для чего:

- а) Начальнику Главного управления автотранспортной и дорожной службы Красной Армии т. Кондратьеву организовать военно-автомобильную дорогу на участке Ереван — Орджоникидзе, использовав дорожно-эксплуатационные части Закавказского и Северо-Кавказского фронтов.

На ВАДе к 8 апреля 1943 года обеспечить службу регулирования, связь, техническую помощь, заправочные пункты ГСМ и питания личного состава, участвующего в перегоне машин;

- б) Начальнику управления снабжения горючим Красной Армии т. Кормилицыну к 8 апреля обеспечить содержание запасов ГСМ и тары в г. Джульфе, Ереване, Казахе, Тбилиси и Орджоникидзе. На снабжение импортных машин топливом выдавать смесь, состоящую из 20% «КБ-70» и 80% автобензина;

- в) Начальнику ГУПС Красной Армии т. Павлову создать по маршруту следования машин продовольственные запасы из сухого пайка и бесперебойное снабжение продовольствием перегонщиков машин по норме № 1 приказа НКО № 312 1941 года.

3. Для хранения импортных автомашин и запасных частей к ним сформировать в г. Джульфе, Астаре и Орджоникидзе центральные автомобильные склады по штату № 032/33, подчинив их во всех отношениях начальнику ГАВТУ КА.

Выдачу машин с указанных складов производить с личного разрешения начальника ГАВТУ.

4. Увеличить военную приемку автомашин в Джульфе до 17 человек (штат № 01/372).

5. Перегон машин возлагаю на командира 1-й автомобильной бригады Ставки Верховного Главнокомандования подполковника т. Гончарова. С указанной целью — штаб 1-й автобригады и 28-й автомобильный полк Ставки Верховного Главнокомандования передислоцировать из г. Калинина в г. Ереван. Кроме того, в состав 1-й автобригады включить 12-й и 18-й учебные автомобильные полки, 12-й учебный автополк передислоцировать из Степанована в г. Ереван.

6. Командиру 1-й автомобильной бригады при организации перегона автомашин:

- а) организовать контрольные посты из командиров штаба в Джульфе, Ереване, на Семеновском перевале, в Казахе, Тбилиси, на Крестовском перевале и в Орджоникидзе;
- б) перед началом перегона произвести тщательную рекогносцировку маршрута перегона;
- в) для перегона формировать ротные колонны по 80 автомашин, выпуская их поэшелонно (20 машин) с интервалами в 20-30 минут хода.

На бортах машин иметь литеровку колонн, эшелонов и номера машин.

Для поддержания порядка, восстановления и эвакуации машин организовать службу технического замыкания, имея в хвосте каждого эшелона по 2-3 незагруженных автомашины, а в хвосте ротной колонны — подвижные ремонтные средства;

- г) суточный пробег автомашин производить в среднем по 150-200 километров, совершая его в дневное время. Через каждые два часа движения организовать привалы по 40-60 минут, во время которых производить технический осмотр машин, устранять недостатки и подтягивать эшелоны и колонны.

На местах ночлегов организовать особо тщательную охрану, тщательный технический осмотр, дозаправку машин, питание и отдых личному составу;

- д) на всем маршруте перегона организовать связь и управление, используя местные средства связи.

Ежедневно к 24.00 доносить начальнику Главного автомобильного управления для доклада мне о ходе перегона машин;

- е) сдачу машин на центральный автомобильный склад в Орджоникидзе производить с шоферами 12-го и 18-го учебных автополков; шоферов 28-го автополка, перегоняющих машины, направлять в Джульфу для перегона последующих машин.

7. Командующему войсками Закавказского фронта генералу армии т. Тюленеву обеспечить материально и оказать необходимую помощь в перегоне машин из Джульфы в г. Орджоникидзе.

Зам. Народного комиссара обороны генерал-полковник А. ХРУЛЕВ

\* Норма № 1 устанавливалась приказом НКО № 312 от 22 сентября 1941 г. для суточного довольствия красноармейцев и начальствующего состава боевых частей действующей армии.



Автомобильные части СТУ в Иране перевезли в СССР 2 541 365 тонн различных грузов. Обратными рейсами на 80% обслужили перевозками части находящихся в Иране частей и соединений Красной Армии и заработали для государства более 60 миллионов риал на перевозках коммерческих грузов (поступающих в адрес Торгпредства СССР в Иране). Государственный план перевозок за 3 года автомобильные части СТУ в Иране выполнили на 106,4% при высоких технических и эксплуатационных показателях автотранспорта.

В 1943—1944 гг. в порядке помощи населению Ирана, пострадавшему от неурожая, из Советского Союза была доставлена пшеница: в северные провинции автобательонами СТУ в Иране было доставлено 100 000 тонн, в Тегеран — 25 000 тонн и в южные провинции — 4 500 тонн.

За успешную работу по обеспечению транзита военных грузов через Иран большая группа советских военнослужащих и специалистов, в том числе и личный состав автомобильных частей, а также сотрудники «Ирансовтранса» Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1944 года были награждены орденами (193 человека) и медалями (204 человека). В числе награжденных медалью «За трудовое отличие» были и иранские подданные — в основном железнодорожники и водители, активно помогавшие нам перевозить импортные грузы для фронта через территорию Ирана.

Начальник СТУ в Иране практиковал и награждение подчиненных ценными подарками:

*Приказ по СТУ № 92 от 5.11.1942 г.*

*В честь 25 годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции за образцовую работу по выполнению плана перевозок, погрузочно-разгрузочных работ награждаю:*

- шерстяным отрезом на военный костюм — 3 человека,
- карманными часами — 4 человека,
- шерстяным свитером — 5,
- прибором для бритья с опасной бритвой — 19,
- автоматической ручкой — 13,
- портсигаром — 11,
- прибором для бритья с безопасной бритвой — 20,
- зажигалкой — 20,
- перочинным ножом — 19,
- объявляю благодарность — 37.

*Начальник СТУ генерал-майор Королев.*

*Приказ по СТУ № 30 от 22.02.1943 г.*

*За образцовую работу по выполнению плана перевозок, перегонку импортных автомашин, ремонт автотранспорта и его сбережение, строительство и содержание дорог награждаю:*

- карманными часами — 3 человека,
- шерстяной рубашкой — 43 человека,
- безопасной бритвой — 30 человек,
- опасной бритвой — 8,
- автоматической ручкой — 7.

*Объявляю благодарность — 134 человека.*

*Командиру 809 рабочей роты передать карманные часы, 5 шерстяных рубашек, 2 бритвенных прибора, 5 безопасных бритв, 2 опасных бритвы для премирования отличников погрузочно-разгрузочных работ.*

*Зам. начальника СТУ полковник Доронин.*

Советские специалисты автомобильных и дорожных частей, несмотря на огромные трудности, делали все возможное, чтобы без перебоев доставлять в СССР грузы, поступающие по ленд-лизу.

К 1945 году южный путь через Иран потерял свое значение, фронт проходил уже на территории европейских государств и импортные грузы пошли через Черное море.

Сборку автомобилей в Иране и Ираке стали сворачивать, предприятия демонтировать. 15 октября 1944 года был выведен личный состав из советского военного лагеря в Шуайбе. 24 октября 1944 года после отправки груза с последнего прибывшего в Басру транспортного судна прекратили свою деятельность советские приемщики «Ирансовтранса» в Басре. В это же время был закрыт английский автосборочный завод в Рафадае. В середине октября перестал работать авиасборочный центр в Шуайбе. Ликвидированы агентства «Ирансовтранса» в Тануме и Ханикене. В ноябре 1944 года были собраны последние автомашины в Андимешке. Завод демонтировали, и советские специалисты уехали в СССР. Порт Бендер-Шахпур принял последнее судно с грузами для СССР в декабре 1944 года.

В Хорремшехре автосборочный завод № 2 продолжал работать до апреля 1945 года: по плану в январе 1945 года предстояло собрать 4800 автомашин, в феврале — 4800, в марте — 2100, в апреле — 660 штук.

В марте 1945 года две автосборочные линии завода № 2 в Хорремшехре были разобраны и отправлены в Одессу. 3-я автосборочная линия в апреле 1945 года провела сборку плановых 660 штук автомашин, была разобрана и отправлена в СССР. Прибывшие в апреле 1945 года морем 176 автомашин и в мае 1945 года 54 автомашины были отправлены в Бендер-Шах в ящиках по железной дороге и были собраны уже на территории СССР.

Всего до 9 мая 1945 года НКО СССР через Наркомвнешторг получил 312 600 импортных автомобилей (преимущественно американских). Четыре советских автозавода (Московский и Ульяновский заводы имени Сталина, УралЗиС и ГАЗ) поставили 205 000 автомашин. Потери в боях и по износу составили 351 800 автомашин. К концу войны автопарк Красной Армии состоял на 58,1% из автомашин отечественного производства, на 32,8% из ленд-лизовских поставок, на 9,1% — трофейных. Импортные автомобили в основном использовались в боевых операциях, 62% поступившей техники это были тягачи для буксировки 76 и 122-мм орудий, шасси под БМ-13. Последний транспорт с автомобилями вышел из Канады 31 марта 1946 года.

Не все автомобили, поставляемые по ленд-лизу, шли в СССР своим ходом. Значительная часть импортной автомобильной техники поставлялась в разобранном виде — машинокомплектами, железнодорожным транспортом. В СССР была организована сборка импортных автомобилей уже с ноября 1941 года — на Горьковском автозаводе.

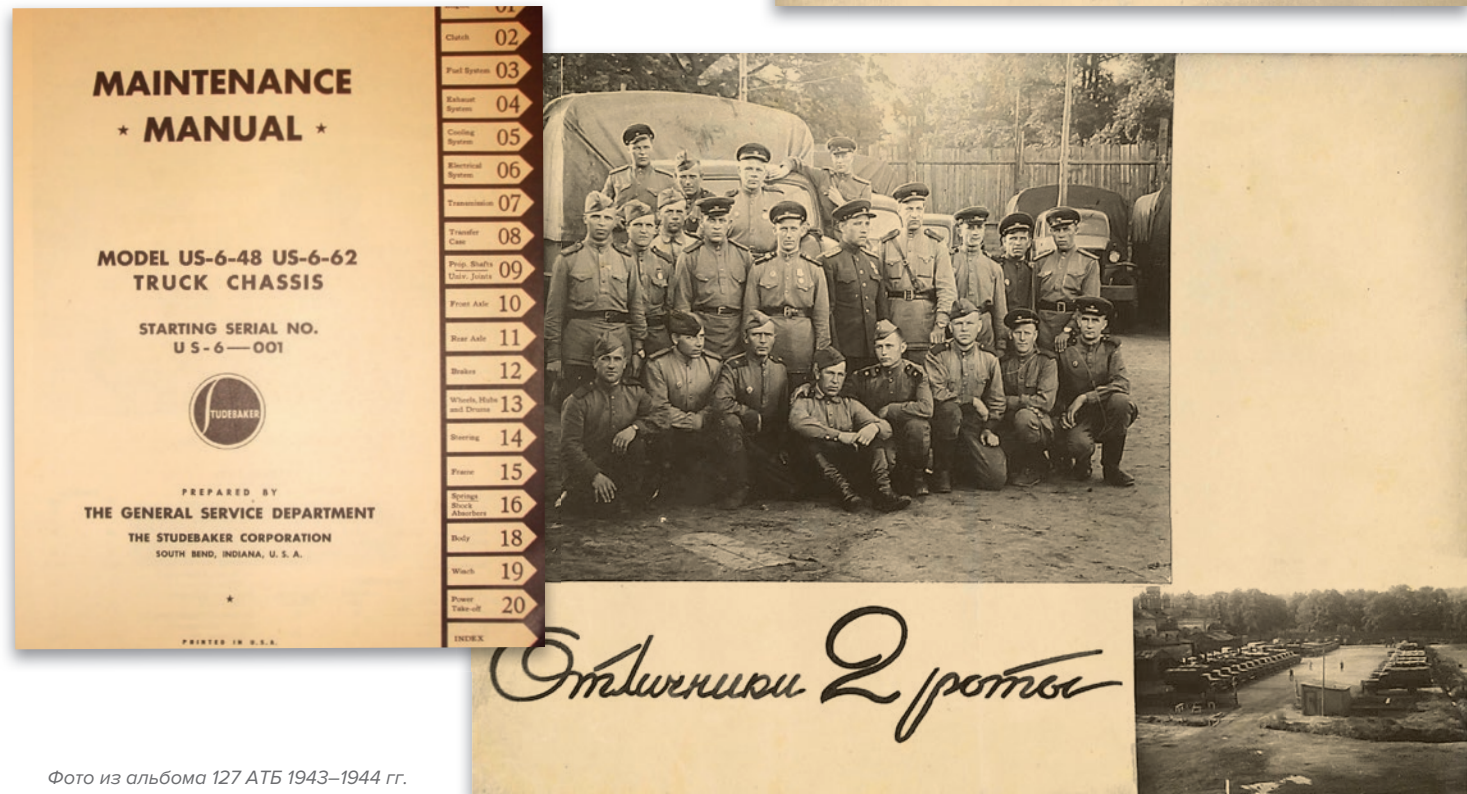


Фото из альбома 127 АТБ 1943—1944 гг.



С октября 1944 года началась сборка импортных грузовиков в Минске и первые 50 машин ушли на фронт из Минска уже в ноябре 1944 года. На московских заводах ЗиС и КИМ кроме сборки машин проводился и капитальный ремонт машин, прибывающих с фронта. Задания на сборку и ремонт импортной техники получали и небольшие предприятия и мастерские. Московский и Горьковский автозаводы выполняли сборку импортных автомашин параллельно с выполнением основного плана. Специально были созданы сборочные заводы в Коломне, Одессе. Нередко сборка импортной техники производилась непосредственно в воинских частях; так техника, прибывшая по Тихоокеанскому маршруту и направленная в воинские части и соединения Забайкальского и Дальневосточного фронтов, там и собиралась.



Фото из альбома 127 АТБ 1943-1944 гг.

При всей важности, своевременности и необходимости поставок в СССР импортной автомобильной техники существовало и множество проблем, связанных с ее эксплуатацией и ремонтом. Большая номенклатура моделей машин значительно усложняла процесс комплектования воинских частей, организацию эксплуатации и ремонта. Главной проблемой стало обеспечение запасными частями, покрышками, различными материалами.

Другой немалой проблемой была низкая квалификация водительского состава. Техническая подготовка советских водителей оставляла желать лучшего. А импортная техника более высокого технического уровня производства требовала и знаний и умений. Специалисты Главного автомобильного управления Красной Армии перевели на русский язык и издали инструкции и руководства по эксплуатации и ремонту импортных автомобилей. Массовым тиражом были выпущены краткие брошюры с предельно упрощенным содержанием и инструкциями, с последовательностью самых «ходовых» ремонтных операций. В 1943 году было принято специальное решение о предва-

рительном обучении автоспециалистов перед направлением на фронт. Также в организованные на фронтах ремонтные части была направлена необходимая техническая документация на русском языке.

Автомобильный ленд-лиз имел огромное значение для воюющего СССР. Импортные автомобили, в подавляющем большинстве поступившие во фронтовые подразделения, зарекомендовали себя достаточно надежными и прочными машинами и, как говорится, «с достоинством и честью перенесли все тяготы военной службы».

Справка ГАБТУ Красной Армии  
об отгрузке заграничных танков и автомашин.  
9 декабря 1941 г.

- В Америке будет закупаться ежемесячно 10 000 автомобилей, из них будут доставляться через Иран 2000 штук. Путь Нью-Йорк — Персидский залив составляет около 55 дней. Англия обязалась поставить нам 2000 автомашин.
- В Америке до 9 декабря с.г. закуплено 10 500 грузовых автомашин (считая уже полученные 500 автомашин фирмы «Мармон-Херингтон» и 5000 разведывательных машин типа «Пигмей» (1000 типа Бантам и 4000 типа Виллис). Из них доставлено в порты 5080 грузовых автомашин, погружено на пароходы 2577 штук, из которых 2077 штук находится в пути. Разведывательных машин доставлено в порты 744 штуки, из них находится в пути 72 штуки.

В декабре ожидается прибытие 900 штук автомашин, в январе около 5000 штук.

....

- Первые пароходы в Иран придут в начале февраля 1942 года. На месте выгрузки машины будут собираться и затем своим ходом их необходимо перегонять к нам в Советский Союз. Для перегонки машин потребуется 2000 шоферов. Бензин для доставки автомашин будет закупаться Нарком-внешторгом в Иране.

Зам. начальника ГАБТУ КА  
генерал-майор технических войск Лебедев.

Фото из альбома 127 АТБ 1943-1944 гг.

Приказ НКО СССР № 0510 от 23 июня 1942 г.  
О мероприятиях по подготовке экипажей на танки и шоферов на автомашины.  
Для обеспечения экипажами танков и шоферами автомашин приказываю:

....

- 191 танковую бригаду резерва Ставки ВГК перевести на штат № 010/254 численностью переменного состава 800 человек для перегонки прибывающих иностранных танков и именовать 191 учебной танковой бригадой легких танков. Дислокация бригады — Палидахор (Закавказский фронт).

....

- Сформировать 6-й автомобильный полк по штату № 010/324 численностью 2846 человек для перегонки иностранных машин по Ирану. Формирование 6-го автополка возлагаю на Военный совет Закавказского фронта с дислокацией по решению Военного Совета Закавказского фронта.

Народный комиссар обороны СССР И. Сталин.



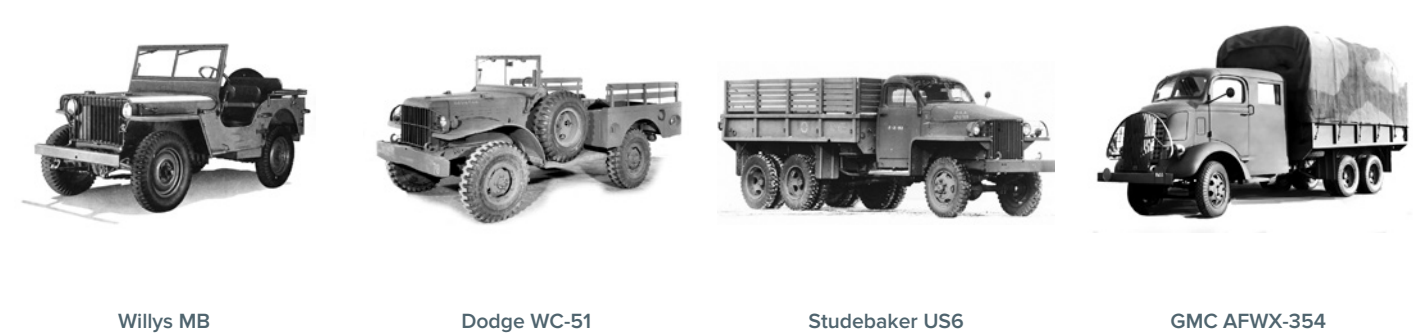
Studebaker US6  
Трехосный грузовой автомобиль  
фирмы Studebaker Corporation  
Был самым массовым транспортным средством,  
поставлявшимся Советскому Союзу по ленд-лизу





ПОСТУПЛЕНИЕ ИМПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ КРАСНОЙ АРМИИ В 1941-1945 ГГ.						
Марка автомобиля	Колесная фор- мула	Снаряженная масса, кг	Грузо- подъем- ность, т	Мощность дви- гателя, л.с.	Максим. скорость, км/час	Расход топлива на 100 км, л
ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОИЗВОДСТВА США						
Виллис MB	2x2	1020	0,25	60	104	13
Форд GPA	2x2	1595	0,25	60	89	12
Бантам BRC	2x2	950	0,25	45	86	13
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОИЗВОДСТВА США						
Додж WC-62	3x3	3150	1,5	92	80	29
Додж WC-51	2x2	2315	0,75	92	83	26,5
Додж WF-32	2x1	2980	2	95	86	25,5
Додж T-203-B	2x2	3700	2	85	70	34
Форд-6 2G8T	2x1	2620	20	90	81	23
Форд-Мармон	2x2	3100	2,5	95	76,5	33
МАК NR-4	3x2	9750	10	130	60	40
Шевроле 4409 (3116)	2x1	2675	1,5	90	80	25
Шевроле G-7107	2x2	3520	1,5	93	76	35
Студебекер US6-62	3x3	4505	2,5	95	69	38
Интернационал М-5-6-318	3x3	5260	2,5	100	68	42
GMC AFWX-354	3x2	4800	2,5	97	70	37
GMC ACKWX-353	3x3	4630	3	97	65	37
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОИЗВОДСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ						
Форд	2x2	4080	1,5	90	69	28
Бедфорд	2x1	3060	3	72	65	25
Остин К-3	3x2	4480	3	72	67	34
Додж Т-110-2-5	2x1	3600	3	95	69	28,5

ПОСТУПЛЕНИЕ ИМПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ КРАСНОЙ АРМИИ В 1941-1945 ГГ.						
Марка автомобиля	Годы поставки					
	1941	1942	1943	1944	1945	всего
ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ						
Виллис MB (Форд GPW)	–	5400	13900	14300	6200	39800
Бантам BRC	–	500	100	–	–	600
Всего	–	5900	14000	14300	6200	40400
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ						
Форд-6	–	7600	18600	29000	5800	61000
Додж WC-62	–	8000	1500	100	–	9600
Додж WF-32	–	–	1400	300	–	1700
Додж WC-51	–	-	4300	10700	4600	19600
Бедфорд	–	1100	–	–	–	1100
Форд-Мармон	200	300	–	–	–	500
Остин	200	300	–	–	–	500
Студебекер US-6	–	3800	34800	56400	19200	114200
GMC	–	1400	4900	400	–	6700
Интернационал	–	900	4800	100	300	3100
Шевроле	–	2700	13100	25100	6800	47700
Форд WOT-8	–	400	500	–	100	1000
Другие марки	–	100	–	–	200	300
Всего	400	26600	80900	122100	37000	267000
СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ						
Мастерские и другие специальные автомобили	–	–	200	300	–	500
Итого	400	32500	95100	136700	43200	307900





ТРАНЗИТ ИМПОРТНОЙ БРОНЕТЕХНИКИ ЧЕРЕЗ ИРАН

По Южному маршруту поставлялись не только автомашины и самолеты, так- же в СССР поступали танки и бронеавтомобили.

Исх. № 063 от 8.01.1943 г. Заместителю начальника АБТУ Закавказского фронта полковнику Дементьеву.  
Представляю сведения о поступлении импортных танков и других брониро- ванных машин, поступивших из Америки и Канады через Иран и переданных мной в 191 УТБр. Все машины в течение 2-3 дней после их прибытия в Баку сдавались в 191 УТБр.  
Начальник отдела военной приемки иностранных автомашин БТУ ГАБТУ КА в Баку инженер-майор В. Билеткин



Полугусеничный бронетранспортёр М3А1 (Half-Track Personnel Carrier M3)

дата	корабль	танки				броневые автомобили			International Harvester
		М3 легкий	М3 средний	М4А2 Sherman	Valentine VI	М3А1	М2	Bren Carrier	
7.08.1942	Шаланда № 24	24			1				
7.08.1942	Шаланда № 29	16			18				
21.08.1942	Шаланда № 15	6			11				
23.08.1942	Шаланда № 31	14			8				
31.08.1942	Пароход «Терек»	20			2				
2.09.1942	Шаланда № 31	24							
13.09.1942	Шаланда № 21				16				
16.09.1942	Шаланда № 24				20				
17.09.1942	Шаланда № 19				14				
26.09.1942	Шаланда № 24					25			
27.09.1942	Шаланда № 15	10				25			
29.09.1942	Шаланда № 14	10							5
8.10.1942	Шаланда № 29					2		19	
18.10.1942	Шаланда № 22	2			14				
19.10.1942	Шаланда № 29				2	16	20		
22.10.1942	Шаланда № 19				4	7	21		
28.10.1942	Шаланда № 22	15				1		4	
29.10.1942	Шаланда № 19					14			
2.11.1942	Пароход «Энгельс»				6				
8.11.1942	Шаланда № 19	1			4	9			
14.11.1942	Шаланда № 23	20							
14.11.1942	Шаланда № 15	30			10				
17.11.1942	Шаланда № 19					11			
21.11.1942	Пароход «Энгельс»							2	
28.11.1942	Шаланда № 19				25				

5.12.1942	По железной дороге				33				
13.12.1942	Шаланда № 19	6	8		11				
15.12.1942	Пароход «Сократ»	5							
15.12.1942	По железной дороге					15			
16.12.1942	Шаланда № 28	24	12		4				
18.12.1942	Шаланда № 14							20	
21.12.1942	По железной дороге					18			
27.12.1942	Шаланда № 19	15	4	10	1			2	
28.12.1942	Пароход «Сократ»							2	
28.12.1942	Шаланда № 28	36	2		7				
28.12.1942	По железной дороге					24			
29.12.1942	Пароход «Чванов»				1				
31.12.1942	Пароход «Казахстан»							12	
Итого за 1942 год		298	26	10	179	200	41	61	5
4.01.1943	По железной дороге					6			
5.01.1943	По железной дороге					9			
5.01.1943	Шаланда № 28	26	1	2	9				
5.01.1943	Шаланда № 19	24			3	1		12	
5.01.1943	Шаланда № 31	24			13				
6.01.1943	Пароход «Сократ»							4	
Итого		74	1	2	25	16		16	

СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ ТЕХНИКИ В 21 ОУТП ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА НА 5.01.1943 Г.		
Марка танка	По штату в 21 ОУТП	В наличии на 5.01.1943 г.
Танк М3 средний	15	–
Танк М3 легкий	12	13
Танк МК-3 Валентайн	–	9
Танк Т-60	–	26
Танк Т-30	–	1
Танк Т-40	35	1
Танк Т-26	–	1
Танк БХМ-3	–	3
Танк ХТ-133	–	10
Танк БТ-5	–	1
Тягач Т-26	–	1
Танкетка Т-37	–	4
Танкетка Т-38	-	1
Броневомобиль БА-20	–	1
Всего	62	72

СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ В ВОЙСКАХ ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА НА 25.01.1943 Г.			
Марка танка (броневомобиль)	Количество на 25.01.1943 г.	Марка танка (броневомобиль)	Количество на 25.01.1943 г.
Т-26	52	М3 средний	6
Т-30	2	М3 легкий	116
Т-34	24	МК3 Валентайн	57
Т-37	6	МК7 Валентайн	19
Т-38	7	М4-А2	16
Т-40	1		
Т-60	46		
Т-70	1		
БТ-5	5		
БТ-7	4		
БА-10	4		
БА-20	11		
Всего: 367 шт.			

Начальник отдела снабжения БТиМВ Закавказского фронта инженер-майор Каплинский





## ГЛАВА 6. ★ ЮЖНАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА ИРАН–АЗЕРБАЙДЖАН

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПОСТАВКИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ЧЕРЕЗ ИРАН

Июнь 1941 года стал для Военно-Воздушных Сил Красной Армии настоящей катастрофой. Большие потери в советских ВВС в самые первые дни войны были трудновосполнимы. Причин тому несколько. Несмотря на численное преимущество в начале войны советским ВВС был присущ ряд организационных и технических проблем. Советские ВВС значительно уступали Люфтваффе в части тактики, технического состояния, боевой практики и подготовки летного состава. Большая часть самолетного парка — это устаревшие типы самолетов: И-15бис, И-153, И-16, СБ, ТБ-3 (переворужение на новые типы — МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2 только началось); практический опыт большинства летчиков оставлял желать лучшего. Слабая система управления, несогласованность действий и недостатки в организации связи, снабжения, наземных служб привели к низкой боевой готовности авиационных частей. Понесла потери и советская авиационная промышленность, большая часть заводов которой находилась в западной части страны. Потери от бомбежек и вынужденная эвакуация привели к спаду производства. Эвакуация авиапредприятий вглубь страны — за Урал и

в Восточную Сибирь, восстановление производства на новом месте потребовало времени, так как многие заводы пришлось отстраивать практически с нуля, при нехватке оборудования и квалифицированных кадров. Все это привело к господству в воздухе немецкой авиации.

Только к концу 1941 года появились первые признаки того, что советские ВВС начали оправляться от понесенных летом тяжелых поражений. Произошло это благодаря наличию больших резервов техники и личного состава во внутренних округах и на Дальнем Востоке. Но техники все же не хватало. Любая помощь от союзных государств Советскому Союзу и его Красной Армии становилась крайне необходимой, особенно в вооружении, продовольствии, некоторых видах стратегического сырья и материалов. Поставки по программе ленд-лиза включали также и авиационную технику, оборудование и запасные части. Уже в июле–сентябре 1941 года в северные порты Советского Союза из Великобритании были отправлены несколько пароходов с грузами, в том числе с самолетами, прибывшими в Великобританию из США. Самолеты, прибывшие в Мурманск и

Архангельск, в кратчайшие сроки были собраны и начали боевые вылеты на Карельском фронте.

Согласно Московскому протоколу от 1 октября 1941 года о военных поставках по ленд-лизу США и Великобритании обещали направлять в Советский Союз ежемесячно 400 самолетов, в т.ч. 100 бомбардировщиков и 300 истребителей. Самолеты первоначально доставлялись на кораблях в порты Мурманск и Архангельск для окончательной их сборки на территории СССР, с октября 1942 года начала работать Красноярская воздушная трасса перегона самолетов по воздуху из Аляски в Красноярск.

С осени 1941 года начались поставки самолетов морскими судами в Персидский залив с последующей сборкой их на территории Ирака (авиабазы Маргил, Шуайба) и Ирана (Абадан), после чего они по воздуху перегонялись в СССР.

По данным Наркомвнешторга СССР за октябрь, ноябрь и декабрь 1941 года Англия должна была поставить в СССР 800 самолетов, а фактически получили 669. Из США с октября 1941 по 30 июня 1942 года должно было поступить 900 бомбардировщиков и 900 истребителей. Фактически было доставлено 267 бомбардировщиков и 278 истребителей.

Для организации транзита грузов в СССР через Ирак и Иран Советское правительство назначило своим уполномоченным военинженера 1 ранга Ивана Семеновича Кормилицына. Начался подбор группы специалистов для работы в Иране.

*Исх. № 331020с от 22.01.1942. Штаб ВВС Красной Армии Начальнику УК ВВС КА Орехову.*

*Препровождаю список лиц предназначенных в Басра, Хамадан и Пехлеви. Сообщаю что отправка первой группы в Басра самолетом состоится 24 января 1942 г., для чего группу надлежит собрать к 12.00 23 января 1942 г. для инструктирования.*

*ВРИД начальника штаба ВВС КА генерал-майор авиации Беляев.*

*Исх. № 433528сс от 22.01.1942 г.*

*Начальнику общего отдела ГУ ВВС КА полковнику Дорошенко. Сообщаю список руководящего состава, убывающего 24.01.1942 г. самолетом в Басра согласно приказа НКО СССР № 006 от 7.01.1942 г.:*

- 1. Полковник Муравьев Виктор Сергеевич.*
- 2. Полковой комиссар Ташин Виктор Викторович.*
- 3. Военинженер 2 ранга Трекин Андрей Андреевич.*
- 4. Военинженер 3 ранга Половинкин Валентин Сергеевич.*
- 5. Военинженер 3 ранга Яцкевич Александр Филиппович.*

- 6. Военинженер 2 ранга Радоминов Евгений Гаврилович.*
- 7. Лейтенант Колосков Федор Михайлович.*
- 8. Воентехник 1 ранга Здорик Юрий Михайлович. Начальник УК ВВС КА бригадинженер Орехов.*

2 февраля 1942 года из Москвы в Баку вылетел транспортный самолет с представителями Советской транспортной комиссии в Иране. Сначала сели в Сталинграде, оттуда 3 февраля вылетели в Баку и уже оттуда — в Тегеран. Л. И. Зорин выехал в Бушир для организации работ по сборке, приемке и отправке в СССР грузовых автомашин. Авиаспециалисты во главе с И. С. Кормилицыным вылетели в Багдад (Ирак) для переговоров о поставке вооружения и потом в Басру, где должна была начаться сборка самолетов.

*Приказ по авиабазе Абадан № 1 от 7.02.1942 г.*

*Считать прибывшими в Тегеран (Иран) полковника Муравьева, полковника Ташина, военинженера 2 ранга Радоминова, военинженера 2 ранга Кисельникова, военинженера 3 ранга Половинкина, военинженера 3 ранга Яцкевич, уполномоченного НКВТ Кормилицына, сотрудника базы Шибалова, Зорина, Мельник, Левченко, переводчицу Рюмину, Грачеву, Горкину, Ветрова, командира самолета «Дуглас» майора Мамонова, штурмана капитана Задаренок, бортехника воентехника 1 ранга Цыновник, бортрадиста младшего лейтенанта Антонова.*

*Командир базы полковник Муравьев.*

*Приказ по авиабазе Абадан № 2 от 12.02.1942 г.*

*Считать прибывшими на аэродром Шуайба с размещением в английском лагере полковника Муравьева, полковника Ташина, военинженера 2 ранга Радоминова, военинженера 2 ранга Кисельникова, военинженера 3 ранга Половинкина, военинженера 3 ранга Яцкевич, уполномоченного НКВТ Кормилицына, сотрудника базы Шибалова, Зорина, Мельник, Левченко, переводчицу Рюмину, Грачеву, Горкину, Ветрова, командира самолета «Дуглас» майора Мамонова, штурмана капитана Задаренок, бортехника воентехника 1 ранга Цыновник, бортрадиста младшего лейтенанта Антонова.*

*Командир базы полковник Муравьев.*

В конце февраля 1942 года Л. И. Зорин прибыл в порт Маргил вместе с шестью авиационными инженерами, прибывшими из Москвы в Тегеран для организации работы по сборке и перегонке самолетов.



К сожалению, военинженер 1 ранга И. С. Кормилицын 28 февраля 1942 года погиб в авиационной катастрофе во время перелета из Абадана в Тегеран. Дальнейшее руководство начатой операцией было поручено военинженеру 3 ранга (в дальнейшем — инженер-полковнику, а с ноября 1944 года — генерал-майору) Леониду Ивановичу Зорину. Его заместителем являлся уполномоченный НКВТ по югу Ирана инженер-полковник М. Ф. Ленгник.

Работа Южной воздушной трассы началась в феврале 1942 года. Первый самолет «Бостон-3» советская военная комиссия приняла от англичан в феврале 1942 года. В начале советские специалисты могли принимать самолеты лишь на одном аэродроме — Маргиле. Сборку самолетов осуществляли английские специалисты. До 1 мая 1942 года они собрали 92 самолета «Бостон-3». Аэродром Маргил не справлялся со сборкой поступающих самолетов, так как просто не был приспособлен для такого количества самолетов. Надо было думать о создании более мощной авиабазы. Подходящим местом оказался военный аэродром английской армии в Шуайбе, примерно в 20 милях от порта Басра вглубь Аравийской пустыни. Не останавливая сборку в Маргиле, советские специалисты начали оборудовать авиационную базу в Шуайбе и направлять туда прибывшие из-за океана на кораблях ящики с самолетами. Рядом с аэродромом Шуайба был развернут палаточный советский военный лагерь. Обслуживание лагеря англичане поручили подразделению индийских войск.

Разница в общении англичан и советских военнослужащих с индийцами была огромна. Англичане общались с местным населением с позиции колонизаторов, наши — на равных. Все разговоры велись через советских переводчиц — в то время их было пятеро. Обслуга лагеря — индусы и арабы старались как-то облегчить быт девушек, помогали чем могли, угощали фруктами. Позднее на территории лагеря были построены каменные небольшие домики, и быт несколько улучшился.

В мае 1942 года огромная естественная равнина в Шуайбе была превращена в кратчайший срок в крупный военный аэродром с полевыми мастерскими. Обслуживающий персонал аэродрома полностью был английским. Для ускорения процесса собранные в Маргиле самолеты перегонялись в Шуайбу для окончательной доукомплектовки вооружением, проверки в полете всех систем и оборудования и последующей передачи советским летчикам. Позднее управление авиабазой перешло к американцам. Американцы сразу взялись за дело. В сравнении с английским руководством многие вопросы стали решаться быстрее и с большим успехом.



На авиабазе Абадан, 1942 г.

Из воспоминаний Л. И. Зорина:

*«...Особенно выделялся тридцатилетний летчик-испытатель майор Алисон. С утра до полных сумерек кроме жаркой части дня он стремился облетать как можно больше самолетов. Свободное время проводил среди наших летчиков, делился опытом, терпеливо объяснял особенности конструкций американских самолетов. В июне 1942 года майор Алисон был откомандирован в Китай командиром боевой эскадрильи; при прощании он пожелал нашим летчикам успеха и сказал, что будет драться с японцами для скорейшей победы над общим врагом. Так оно и было, через некоторое время от американской администрации стало известно о боевых успехах этого достойного офицера».*

Напряженная обстановка на советско-германском фронте требовала все больше самолетов. Встал вопрос о создании еще более мощной авиабазы, на которой вся работа проводилась бы американскими специалистами и под руководством американского командования.

Разнообразие типов поступающих на сборочные площадки самолетов, трудности климатических и бытовых условий требовали наличия квалифицированного летного и технического персонала.



## МУРАВЬЕВ ВИКТОР СЕРГЕЕВИЧ

Родился 11 ноября 1906 года в г. Ростов-на-Дону.  
В РККА с 13.06.1927 — курсант Ленинградской ВТШЛ.  
С 20.10.1928 — курсант 1 Качинской ВАШЛ.  
С 1.12.1929 — летчик-инструктор АБр ВВА им. Жуковского.  
С 17.06.1931 — командир отряда АБр ВВА им. Жуковского.  
С 01.1932 — командир отряда 23 ТБАЭ.  
С 1.06.1936 — командир 23 ТБАЭ.  
С 12.1936 — слушатель Липецких ВАКУОС.  
С 26.11.1937 — командир эскадрильи 105 АЭ 26 АБр ОКДВА.  
С 16.10.1938 — командир 18 ИАП 2 ОКА, Хабаровск.  
С 25.02.1939 — командир 8 ДБАП 2 ОКА, Хабаровск.  
С 12.11.1940 — командир авиадивизии 30 АД 2 ОКА ЗабВО, Укурей.  
С 7.01.1942 — командир авиабазы в Абадане.  
Погиб в авиакатастрофе 28 февраля 1942 г. в Иране.  
Майор (4.11.1938), подполковник (20.11.1940), полковник (14.02.1941).



## ОБРАЗКОВ ИВАН АБРАМОВИЧ

Родился 16 июля 1903 года в г. Майкоп. В РККА с 14.08.1925 г. Окончил Владикавказскую пехотную школу в 1928 г., 9 ВАШЛ и ЛН в 1932 г., ВВА в 1939 г.  
С 09.1928 — командир взвода 3 СП.  
С 06.1931 — стажер-летнаб 30 АЭ.  
С 12.1931 — слушатель 9 ВАШЛи ЛН.  
С 06.1933 — старший летчик 114 АЭ 11 ТБАБр.  
С 01.1935 — командир корабля 113 АЭ 29 ТБАБр ОКДВА.  
С 06.1936 — слушатель ВВА.  
С 04.1939 — военком штаба ВВС КА.  
С 08.1940 — в распоряжении ГУ ВВС КА.  
С 30.10.1940 — командир 140 БАП.  
С 27.07.1941 — заместитель командира 47 САД, Западный фронт.  
С 10.1941 — командир 43 САД.  
С 02.1942 — командующий ВВС 20 армии.  
С 20.03.1942 — командир 4 УАГ Ставки ВГК.  
С 20.05.1942 — командир авиабазы Абадан, Иран.  
С 30.08.1942 — командир 152 авиабазы, Басра, Ирак.  
С 12.1944 — начальник Советской военной миссии ВВС на Аляске, командир авиабазы Фербенкс.  
С 01.1946 по 04.1948 — военный советник Югославской народной армии.  
С 25.05.1948 — начальник УВУЗ ДА.  
С 01.1951 по 11.1953 — старший преподаватель кафедры тактики ВА ГШ КА.  
Старший лейтенант (21.03.1936), капитан (29.04.1937), майор (22.04.1939), полковой комиссар (29.04.1939), генерал-майор авиации (17.03.1943).  
Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды (1940), медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией».



## АВИАБАЗА АБАДАН ЮЖНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ

В Абадане у реки Шатт-эль-Араб был расположен британский нефтеперегонный завод, который производил авиационный керосин для союзнических ВВС на Среднем Востоке и в Индии.

В Абадан прибыли два парохода с авиаспециалистами фирмы «Дуглас». В короткие сроки на совершенно открытой площадке были построены стандартные металлические ангары и начала работу американская авиасборочная база.

Самолеты, прибывшие на пароходах в ящиках, выгружались в порту Абадан. Сборка и облет выполнялись в Абадане либо в расположенной около, 60 км западнее авиабазе РАФ в Басре (Ирак). С целью приемки собираемых в Ираке и Иране самолетов и перегонки их в СССР было решено создать в Абадане специальную авиационную базу, в состав которой вошли 80 человек советских офицеров, сержантов и рядовых, не считая иностранных военных и гражданских специалистов. Командиром авиабазы был назначен полковник Виктор Сергеевич Муравьев (погиб 28 февраля 1942 года в авиакатастрофе), с марта 1942 года — полковник Иван Абрамович Образков (с марта 1943 года — генерал-майор авиации).



Военпред авиабазы Абадан подполковник Часовиков С. Н. с английскими офицерами



Для приема прибывших самолетов, их техосмотра и подготовки к дальнейшему перелету на территорию СССР создали промежуточную авиабазу в Тегеране (командир подполковник В.В. Фокин) в составе 26 офицеров, сержантов и рядовых.

На трассе в Султанабаде, Казвине, Пехлеви и некоторых других пунктах были организованы авиационные комендатуры, оснащенные радиостанциями и постами метеонаблюдения (комендатура № 1 Пехлеви, комендатура № 2 Хамадан).

С целью обеспечения охраны территории Тегеранской авиабазы (аэродром Кола-Морге) в 1943 году там расквартировали 131 мотострелковый полк пограничных войск НКВД под командованием Героя Советского Союза полковника Н.Ф. Кайманова.

В Абадане к приезду советских авиаспециалистов ничего не было подготовлено. Все необходимые объекты и сооружения только строились. Советские специалисты разместились в собранных американцами помещениях, напоминающих ангары. О принятых и отправленных в Союз самолетах ежедневно в 6.00 утра докладывали в Москву по радио члену ГКО Наркому внешней торговли СССР А.И. Микояну. В начальный период сборку самолетов в Абадане осуществляли англичане. В начале апреля 1942 года в Абадане было 50 авиаспециалистов ВВС Англии, к концу апреля их стало около 200 человек. Англичане осуществляли сборку самолетов не только для СССР, но и для своих ВВС. В мае 1942 года на авиабазе Абадан кроме англичан работали еще свыше 300 американцев из фирмы «Дуглас». К концу мая 1942 года советскими военпредами было принято несколько десятков самолетов.

В некоторых случаях самолеты отправлялись спецпоездами:

Телеграмма майора Дональдсона из Ахваза от 19.07.1942 г.

«...20 платформ с 10 комплектами истребителей Р-40 отправлены из Абадана в Хорремшехр 19.07.1942 как спецпоезд в Бендер-Шах под британской охраной до Тегерана. Вторая партия в 24 ящика с Р-40 находится на набережной в Хорремшехре и пойдёт следующим спецпоездом».

После сборки облет и проверку самолетов в воздухе проводили английские и американские пилоты. По маршруту Абадан—Тегеран самолеты вели уже советские летчики-перегонщики. Из Тегерана импортные истребители перегонялись уже на территорию СССР в Аджикабул и Кировабад.

Отбор летных экипажей для перегонки самолетов по Южной трассе начался в январе 1942 года. Так как первыми начали поступать бомбардировщики, за кадрами обратились в ГВФ, ведь именно гражданские пилоты привычны к дальним перелетам, да и перегоночные отряды и авиагруппы в ГВФ уже активно работали с июля 1941 года. Например, 12 особая авиагруппа ГВФ перегоняла дальние бомбардировщики

ДБ-3Ф из Комсомольска-на-Амуре и Иркутска, а 15 перегонный авиаотряд Узбекского управления ГВФ перегонял транспортные Ли-2 из Ташкента в другие управления ГВФ и на фронты. Эти подразделения и направили своих представителей в иранскую командировку.

Исх. № 433530сс от 24.01.1942 г.

Начальнику ГУ ГВФ генерал-майору Молокову.

Для перегонки импортных самолетов типа Дуглас ДБ-7Б (Бостон-3) из района Басра (Абадан) до Кировабада прошу Вашего согласия о выделении на время перегонки 10 опытных экипажей из числа перегоночных отрядов.

Начальник УК ВВС КА бригадир Орехов.





Исх. № 063/см от 3.02.1942 г. ГУ ГВФ.

Начальнику УК ВВС КА бригадному инженеру Орехову.

Согласно Вашего письма за № 433530/СС посылаю дополнительно для перегонки самолетов типа Дуглас ДБ-7Б из района Басра (Абадан) до Кировабада следующий нижепоименованный личный состав ГВФ:

1. пилот Финогонов В. В.
2. пилот Балалов С. У.
3. пилот Жданов П. В.
4. пилот Зебров В. В.
5. бортмеханик Мозговой Н. О.
6. бортмеханик Яковлев М. Я.
7. бортмеханик Олейников С. Е.
8. бортмеханик Гончаров Н. М.
9. бортрадист Груздев Г. И.
10. бортрадист Бритарев В. Т.
11. бортрадист Поленин Ф. С.
12. бортрадист Южаков Н. П.

Начальник ГУ ГВФ генерал-майор авиации Молоков.

Исх. № 024/см от 26.01.1942 г. ГУ ГВФ.

Начальнику УК ВВС КА бригадному инженеру Орехову.

Согласно Вашего письма за № 433530/СС посылаю дополнительно для перегонки самолетов типа Дуглас ДБ-7Б из района Басра (Абадан) до Кировабада следующий нижепоименованный личный состав ГВФ:

1. пилот Хруцкий Ф. А. — командир отряда
2. пилот Жоголев В. М.
3. пилот Антохин Ф. В.
4. пилот Вуков В. П.
5. пилот Пивоваров Б. Н.
6. пилот Тараненко А. И.
7. бортмеханик Красноперов А. Г.
8. бортмеханик Высоцкий Г. С.
9. бортмеханик Трухнов М. Н.
10. бортмеханик Дрозд И. Д.
11. бортмеханик Пименов А.
12. бортмеханик Шугаев В. Е.
13. бортрадист Шестак Я. Я.
14. бортрадист Троицкий В.
15. бортрадист Солохин К. В.
16. бортрадист Потапов Г. И.
17. бортрадист Демендеев С. Ф.
18. бортрадист Новиков В. В.

Дополнительно 4 экипажа будут вызваны из Казани.

Начальник ГУ ГВФ генерал-майор авиации Молоков.

Авиабаза Абадан для пассажирских и грузовых перевозок был выделен самолет С-47 (командир корабля майор Мамонов). 19 февраля 1942 года он вылетел в Москву за личным составом будущей авиабазы. 26 февраля 1942 года они вернулись и привезли личный состав летной группы майора Лукина на аэродром Шуайба. Двух недель опытным летчикам хватило на то, чтобы изучить новую американскую технику, сдать зачеты и приступить к полетам.

Приказ по авиабазе Абадан № 5 от 26.02.1942 г.

Полагать прибывшими на самолете Дуглас из Москвы в Шуайбу летный состав группы майора Лукина в составе:

Командир эскадрильи майор Лукин

Штурман эскадрильи майор Шашин

Летчики:

- Старший лейтенант Никифоров
- Старший лейтенант Хруцкий
- Лейтенант Финогонов
- Старший лейтенант Жоголев

Штурманы:

- Старший лейтенант Маркевич
- Лейтенант Мельников
- Лейтенант Аниканов
- Лейтенант Алексеенков

Воздушные стрелки-радисты:

- Младший лейтенант Елецкий
- Младший лейтенант Солохин
- Младший лейтенант Шестак
- Старшина Фисенко
- Сержант Румянцев

Разместить в лагере Шуайба.

Командир базы полковник Муравьев.

Приказ по авиабазе Абадан № 8 от 11.03.1942 г.

Летчиков группы майора Лукина сдавших на хорошо зачеты по матчасти самолета Бостон-3 и правила полета и эксплуатации допустить к производству полетов на самолете Бостон-3 под руководством майора Лукина.

Личный состав на укомплектование Абаданской авиабазы продолжал прибывать, к концу марта прибыла группа военных представителей, радиоспециалисты и несколько экипажей перегонщиков. Работа пошла полным ходом.

Приказ по авиабазе Абадан № 9 от 21.03.1942 г.

Полагать прибывшими на самолете Дуглас из Кировабада в Тегеран 21 февраля 1942 г. и 18 марта 1942 г. в Шуайбу:

Полковника Кондратьева С. В. — приемщика самолетов.

Подполковника Носкова С. И. — приемщика самолетов.

Военинженера 2 ранга Трекина А. А. — старшего инженера по приемке самолетов.

Военинженера 3 ранга Макарова В. С. — приемщика самолетов.

Лейтенанта Колоскова Ф. М. — по приемке самолетов.

Младшего техника Гурашина А. З. — по приемке самолетов.

Воентехника 1 ранга Григорьева Р. П. — военного переводчика.

Воентехника 1 ранга Подкорытова Н. Т. — по приемке самолетов.

Воентехника 1 ранга Здорик Ю. М. — по метеостанции.

Экипаж по перегонке самолетов:

Командира корабля капитана Черкасова

Штурмана корабля капитана Яичкина

Воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Конончук.

Экипаж самолета Дуглас:

Командира корабля капитана Смирнова

Штурмана корабля старшего лейтенанта Богатырева

Борттехника воентехника 1 ранга Бакшт

Бортрадиста старшего сержанта Быкова.

Разместить с 18 марта в лагере Шуайба.

Приказ по авиабазе Абадан № 12 от 30.03.1942 г.

Полагать прибывшими на самолете Дуглас из Кировабада в Тегеран 26 марта 1942 г. и из Тегерана в Шуайбу 30 марта 1942 г. летный состав перегоночной эскадрильи в составе:

- батальонный комиссар Акимов,
- старший лейтенант Дубенко,
- старший лейтенант Волков,
- капитан Бондюк,
- капитан Абрашкин,
- лейтенант Сивельгин,
- пилот без звания Вуков,
- лейтенант Ратников,
- капитан Егоров,
- старший сержант Раступицкий,
- сержант Кусенко,
- младший сержант Васильев,

— красноармеец Бирюков Т. М. (для радиостанции).

Экипаж самолета Дуглас: Смирнов, Богатырев, Бакшт, Быков.

Приказ по авиабазе Абадан № 10 от 24.03.1942 г.

1. Полагать прибывшими из Москвы в Иран (Пехлеви) на пароходе 13 марта 1942 г. и из Пехлеви в Шуайба 24 марта 1942 г. две радиостанции расположенные на двух автомашинах с личным составом:

- лейтенант Соловьев А. П.
- радист без звания Аксенов Г. С.
- радист без звания Иванов И. И.
- красноармеец Хлынин Ф. Г.
- красноармеец Козлов К. Н.
- старший сержант Маляров Ф. Т.

Разместить в лагере Шуайба.

В марте 1942 года был открыт южный воздушный маршрут перегона, и первые бомбардировщики В-25 перелетели из Майами (США) в Иран. В Иран В-25 летели под управлением гражданских пилотов авиакомпания «Пан Америкэн» из США через Бразилию, Атлантический океан, Африку и Ближний Восток. Первые 72 самолета В-25С прибыли в Иран в марте 1942 года.

Первый перегон из Абадана через Тегеран в Кировабад группы из пяти самолетов «Бостон-3» состоялся 1 апреля 1942 года, и конвейер поставки американских боевых самолетов по Южной воздушной трассе был запущен.

Приказ по авиабазе Абадан № 13 от 1.04.1942 г.

Убыли в служебную командировку в Кировабад через Тегеран с 1.04.1942 г.:

Экипаж Дуглас: Смирнов, Богатырев, Бакшт, Быков.

И пять экипажей перегоночной эскадрильи:

- майор Лукин, майор Шашин, младший лейтенант Елецкий,
- старший лейтенант Никифоров, старший лейтенант Маркевич, старшина Фисенко,
- лейтенант Финогонов, лейтенант Мельников, сержант Румянцев,
- старший лейтенант Хруцкий, лейтенант Алексеенков, без звания Солохин,
- без звания Жоголев, лейтенант Аниканов, без звания Шестак.



(Прим: вернулись 5.04.1942 кроме экипажа Жоголева).

Приказ по авиабазе Абадан № 17 от 6.04.1942 г.

Убыли в Кировабад через Тегеран:

- экипаж Дуглас: Смирнов, Богатырев, Бакшт, Быков.

На самолетах Бостон-3 экипажи:

- Никифоров, Маркевич, Фисенко,
- Хруцкий, Алексеенков, Конончук,
- Финогенов, Мельников, Румянцев.

Приказ по авиабазе Абадан № 18 от 11.04.1942 г.

1. Прибыли из Кировабада в Тегеран 10.04.1942 г. и в Шуайбу 11.04.1942 г.:

- экипаж Дуглас: Смирнов, Богатырев, Бакшт, Быков.
- перегоночная группа в составе:
- Никифоров, Маркевич, Фисенко,
- Хруцкий, Алексеенков, Солохин,
- Финогенов, Мельников, Румянцев,
- Жоголев, Аниканов, Шестак,
- младший лейтенант Брежнев, старший лейтенант Дударь, старший сержант Конончук,
- младший сержант Толмачев (для радиостанции).

2. Вылетели на самолетах Бостон-3 на перегон:

- майор Акимов, капитан Бондюк, старший сержант Раступицкий,
- старший лейтенант Дубенко, старший лейтенант Волков, младший сержант Васильев,
- капитан Чепкасов, капитан Яичкин, старший сержант Фролов,
- лейтенант Вуков, лейтенант Сивельгин, сержант Кусенко,
- капитан Абрашкин, капитан Егоров, младший лейтенант Ратников.

Приказ по авиабазе Абадан № 95 от 16.10.1942 г.

С 11.10.1942 г. все транспортные самолеты Ли-2 свести в транспортный отряд. Командиром отряда назначаю майора Алексева.

В апреле 1942 года первые четыре самолета В-25С специалисты НИИ ВВС перегнали из Басры на аэродром Монино и передали в 37 БАП. Там самолеты прошли программу госиспытаний и переоборудование. Отзывы — очень хорошие.

В июне 1942 года в Тегеран из Басры была направлена группа инженерно-технического состава для приемки самолетов В-25 «Митчелл», перелетевших в Иран по воздуху из США через Южную Атлантику.

Приказ № 60 по авиабазе Ирак-Шуайба от 3.06.1942 г. г. Басра.

Для приемки иностранных самолетов В-25 в Тегеране назначаю группу инженерно-технического состава:

За приемку самолетов, винтомоторной группы, оформление на принятые самолеты документов ответственность возлагаю на военинженера 3 ранга Яцкевича.

По приемке планера назначаю:

- инженер-капитана Джанаева П. С.,
- инженер-капитана Косарева И. А.,
- старшего техника-лейтенанта Дунерман Д. Г.

Для приемки радио и электрооборудования:

- военинженера 3 ранга Радоминова Е. Г.

По приемке вооружения:

- техника-лейтенанта Неприенко В. И.

Переводчиком группы — Ветров В. И.

Старший военный начальник — военинженер 3 ранга Яцкевич.

Командир авиабазы полковник Образков. 3.06.1942.

До конца 1942 года этим путем перегнали 102 самолета В-25. Всего через Иран доставили 118 В-25.

Поставки самолетов морем увеличились. У англичан не хватало квалифицированных рабочих для сборочных работ, и тогда из СССР на Абаданскую авиабазу были направлены группы советских инженеров и техников.

1 июня 1942 года прибыла самолетом из Москвы группа рабочих для сборки иностранных самолетов на аэродром Шуайба:

- ответственный руководитель: Коровяковский И. П.
- бригадиры: Мартынов И. И., Барагин Н. В., Усанов Г. Н,
- слесари-сборщики: Тихомиров Н. И., Толмачев Т. С., Лукашин В. П., Новиков А. С., Рябикин Н. М., Костин А. А., Панков В. В.,
- слесари-вооруженцы: Лукутин В. С., Голубков Н. Г.,
- медники: Титов Д. Б., Мальцев С. В., Огарышев В. Д.,
- электрики: Попов Б. В., Мартынов М. И.,
- бортмеханик Минаев В. Г.,
- мотористы: Куликов А. Ф., Ефимов А. Н., Лугов Ф. Е., Глазков И. И., Моисеев А. Н.,
- слесари: Изотов Я. А., Петров С. В., Щедяев И. В., Комлов Н. Ф., Ветров К. А., Колесников В. И., Желтоухов И. Ф., Евстрахов П.А.,
- электрик-радист Струйский Ю. Н.

22 июня 1942 года прибыли:

- бортмеханики: Цветков К. Е., Савидов А. И.,
- медник Савин В. Е.,

- прибористы: Мурылев П. И.,Спирин И. В.,
- слесари-сборщики: Капранов А. С., Переверзев Т. И., Щербаков Н. В., Лебедев В. И.,
- мотористы: Белосторов С. А., Анашкин И. С., Нефедов А. В.,
- клепальщики: Малкин А. В., Моничев М. Н., Мискевич Б. Т.,
- вооруженец Ильюшин Г. А.

10 июля 1942 года прибыли: инженер по ЭСО Конюхов В. М., инженер по ЭО и РЭО Сибирцев В. А., техник-нормирующий Демченко К. А.

15 июля 1942 года прибыли: вооруженец Букин Г. И., электрики Николаев М. И., Ильин Н. В.

К концу марта 1943 года в Абадане работало на сборке и приемке 165 советских специалистов (сборщики, электрики, радисты, вооруженцы, техники, летчики и др.). Значительная часть самолетов, прибывших из Англии, была так сказать «бывшая в употреблении», поэтому дефектов хватало, да и при сборке не всегда все работы выполнялись качественно. О качестве прибывающих из Англии и США самолетов можно судить по такому примеру: в течение второй недели марта 1943 года в Абадан прибыло 90 самолетов, а принято без замечаний только 18, остальные возвращены на устранение дефектов.

К лету 1943 года благодаря прибытию большой группы советских авиаспециалистов количество собираемых самолетов возросло, улучшилось и качество сборки. Наши рабочие, понимая важность поставленной задачи, старались как могли, несмотря на непривычные климатические условия и разнотипность собираемой техники. Абадан стал центральным пунктом сборки всех типов самолетов.

На первых порах было много недостатков в организации работ; так в портах многие узлы самолетов распаковывались на берегу без охраны, создавая тем самым возможность любого вида диверсий и хищений. Да и вообще пропажа или повреждение любой комплектующей детали самолета — это уже проблема. Возникающие технические проблемы решали представители фирмы «Дуглас», административные — ВВС США.

До 1 апреля 1943 года советскими представителями было принято от американской администрации базы Абадан 1025 самолетов, одни из них прибыли в район Абадана по воздуху, другие были собраны после их доставки на базу морем. С 1 апреля 1943 по 30 июня 1944 года было собрано и отправлено в СССР еще около 2900 самолетов.

С 1 апреля 1943 года вся власть в организации доставки, сборки и передачи самолетов перешла в руки военного командования США. В среднем количество собранных, опробован-

ных и сданных перегонщикам самолетов достигло нескольких десятков в месяц. В начале мая 1943 года 17-я американская авиационно-ремонтная группа была откомандирована из Абадана в Северную Африку. А в это время из НКВТ поступило сообщение, что из штата Огайо (США) отгружено 300 самолетов, которые придут в Иран в июле 1943 года. Уполномоченный НКВТ Л. И. Зорин просил руководителя авиасборочного завода в Абадане полковника Чарльза А. Портера обратиться к англичанам в Басре с просьбой оказать помощь в сборке самолетов. Англичане пошли навстречу, проблема была решена. Чуть позднее по настоянию советского правительства американское военное командование направило в Абадан 18-ю авиационно-ремонтную группу в составе 10 офицеров и 338 рядовых.

В целом американское руководство и в Вашингтоне и на Ближнем Востоке (командующий Вооруженными Силами США на Ближнем Востоке генерал-майор Льюис Х. Бреретон, с сентября 1943 года — генерал-майор Ральф Ройс) положительно реагировало на требования и просьбы советской стороны. К сожалению советских специалистов, в сентябре 1943 года был снят с должности руководитель авиасборочного завода в Абадане полковник Портер, отлично руководивший заводом около двух лет. Вероятно, причиной стало «излишне благожелательное» отношение к советскому военному и гражданскому персоналу.

Испытания в Абадане из-за сильной жары проводились в утренние и вечерние часы — с 4 до 9 утра и с 16 до 18-20 часов вечера. Работа по сборке машин в летние месяцы начиналась в 3.30 утра и заканчивалась к 11 часам. В другое время работать было невозможно, машины так накалялись под солнцем, что рабочие получали ожоги от прикосновения к металлу.

Летчикам, проводившим облеты самолетов после сборки, тоже было нелегко. Частые пыльные бури и отсутствие радиолокаторов вынуждали летчиков заходить на посадку визуально по знакомым ориентирам: изгибам реки Шатт-эль-Араб, массивам финиковых пальм, морскому порту, железной дороге.

Аэродром авиабазы в Абадане имел одну взлётно-посадочную полосу (ВПП) 1600х30 метров с асфальтобетонным покрытием. Вдоль ВПП стояли собранные самолеты. После сборки машин американские летчики-испытатели делали один короткий контрольный полет. Наши летчики при приемке самолета выполняли сложный пилотаж с перегрузками, досконально проверяли самолет от взлета до посадки на всех режимах полета, работу моторов, показания приборов и т.д. Производился контрольный отстрел вооружения. В случае обнаружения дефектов машины возвращались американским сборщиками для устранения. Иногда такая процедура повторялась по нескольку



раз. Дефекты порой вскрывались весьма серьезные. Так одна из партий уже собранных самолетов Р-39 не была принята из-за сильной вибрации в полете. Причиной, как выяснилось позже, было биение промежуточного вала, соединяющего вал мотора с редуктором воздушного винта. Исправить дефект на месте не удалось, и вся партия самолетов была забракована.

После окончательной приемки подписывались необходимые документы, самолеты полностью заправлялись, истребители оборудовались дополнительными подвесными баками с горючим и самолеты взлетали курсом на Тегеран.

В начале 1943 года в Азербайджане в 25 запасном авиаполку (ЗАП) из прибывшей группы летчиков-фронтовиков был сформирован 6 перегоночный истребительный авиационный полк (ПИАП) под командованием майора И. С. Пищенко для перегонки самолетов-истребителей по маршруту Абадан—Тегеран—Азербайджан. В 1944 году, когда поставки самолетов существенно увеличились, уже на базе 6 ПИАП был создан 71 ПИАП (командир подполковник П. В. Герасимов) для испытания собранных в Абадане самолетов и перегонки их до Тегерана. 6 ПИАП стал перегонять самолеты по маршруту Тегеран—Азербайджан.

Бомбардировщики «Бостон-3» (А-20) и В-25 перегоняли экипажи 1-й и 2-й отдельных перегоночных бомбардировочных авиаэскадрилий, прикомандированных к 11 ЗАП в г. Кировабаде.

Маршрут перегонки проходил над пустынной местностью и над горами. Там на благополучную вынужденную посадку или парашют надеяться не приходилось. Несмотря на отсутствие кислородного оборудования, полет проходил на высоте 5000 метров. Не раз летчики летели вслепую в облаках или обходили в горах грозовые зоны, сильно отклоняясь от маршрута. На участке Абадан—Тегеран из-за частых пыльных бурь, поднимающихся до высот 6000–7000 метров, горизонтальная видимость сильно ухудшалась. На участке Тегеран—Кировабад — горные районы Ирана и Кавказа, Каспийское море.

Освоение первых поступающих от англичан истребителей «Спитфайр» (тип V и тип IX) досталось летчикам 71 ПИАП на аэродроме Шуайба (Ирак). Собранные в Шуайбе самолеты перегонялись на базу Абадан, там после окончательных испытаний и проверки советскими авиаспециалистами они перегонялись в Тегеран. В дальнейшем «Спитфайры» после сборки в Шуайбе английские летчики сами перегоняли в Абадан.

Наши люди работали в тяжелых непривычных условиях нестерпимой жары, влажном удушающем воздухе, ливневых дождях, пыльных бурях. Но стойко переносили все трудности. Боевое и трудовое товарищество с англичанами и американцами было на высоте.

В феврале 1944 года посетил авиабазу в Абадане шахиншах

Ирана Мохаммед Реза Пехлеви. Он высоко оценил ее работу. На авиабазе отмечались все советские праздники, устраивались приемы для иностранцев, которые охотно посещались англичанами, американцами и местными иранскими властями. Американцы в свою очередь устроили большой прием в феврале 1944 года, пригласив советских офицеров во главе с командиром базы.

К сожалению, не обошлось без трагедий.

В самом начале работы авиабазы 28 февраля 1942 года при выполнении спецзадания в авиационной катастрофе погиб экипаж самолета Ли-2 авиаполка особого назначения ВВС Красной Армии:

- командир транспортной эскадрильи майор Мамонов Кирилл Васильевич,
- штурман эскадрильи майор Задаренок Федор Петрович,
- воздушный стрелок-радист младший лейтенант Антонов Иван Иванович,
- борттехник воентехник 1 ранга Цыновников Иван Егорович.

Вместе с экипажем майора Мамонова погибли летевшие пассажирами первые руководители авиабазы:

- командир авиабазы Абадан полковник Муравьев Виктор Сергеевич,
- уполномоченный НКВД СССР по транзиту военных грузов военинженер 1 ранга Кормилицын Иван Семенович.

9 февраля 1944 года при перелете из Тегерана в Абадан пропал без вести самолет С-47 транспортного авиаотряда авиабазы Абадан. Поиском с воздуха разбитый самолет был обнаружен только 26 марта 1944 года в 105 км от г. Исфаган между населенными пунктами Аба-Хандор и Сирамигун. Самолет врезался в скалу на высоте 3300 метров. Экипаж и пассажиры погибли:

- командир корабля майор Хруцкий Федор Архипович,
  - борттехник старший техник-лейтенант Пальченков Петр Ильич,
  - бортрадист младший лейтенант Солохин Константин Васильевич;
- пассажиры:
- старший военпред авиабазы инженер-подполковник Часовиков Сергей Николаевич,
  - старший военпред Импортного управления ВВС КА инженер-майор Иващенко Иван Герасимович,
  - инженер по эксплуатации 4 ЗАБр инженер-майор Брискин Илья Михайлович.



## ПОПОВ ЯКОВ АВРААМОВИЧ

Родился 1 мая 1907 года в с. Красная Поляна Адлерского района Краснодарского края.

В РККА с 6.10.1929 по 07.1938 г., восстановлен в РККА в мае 1939 г.

С 12.1942 — начальник 9 АОН, Тегеран.

С 08.1943 — командир 592 ОАЭС, 15 кавкорпус, Иран.

С 12.05.1944 — командир эскадрильи 46 ЗАП.

С 31.07.1944 — начальник 130 КПА СибВО.

С 3.03.1946 — начальник 21 КАГ СибВО.

Уволен в запас 19.05.1948 г.

Лейтенант (14.03.1936), старший лейтенант (16.07.1937), капитан (20.02.1938), майор (8.01.1942).

Награжден орденами Красного Знамени (2.01.1937), Красной Звезды (6.11.1945), медалями «За боевые заслуги» (3.11.1944), «XX лет РККА», «За победу над Германией».

## КУЗЬМИН ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ

Родился в июне 1897 года в д. Едрово Валдайского района Ленинградской области.

В старой армии с 1914 по 10.1916 г. — матрос Балтийского флота. В РККА с 27.04.1921 г.

С 06.1941 — командир 34 ЗАП и начальник Ижевской ВАШП.

С 03.1942 — заместитель командира 5 ЗАБр по тылу.

С 04.1943 — начальник 145 КПА, 135 КПА, г. Кадников.

С 07.1943 — начальник 119 КПА, г. Моршанск.

С 08.1943 — помощник командира бригады 5 ЗАБр и начальник 122 КПА, г. Разбойщина.

С 20.07.1944 — начальник 9 АОН, Тегеран.

С 01.1946 — командир 97 авиатехнического полка.

Полковник (31.01.1939). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, медалями «За боевые заслуги» (3.11.1944), «За победу над Германией», знаком «Почетный работник ВЧК-ОГПУ» (№ 727, 1932).

## УСЬЯН ЦОЛАК ГРАНТОВИЧ

Родился 14 августа 1911 года в г. Ванн (Турция). Армянин.

В РККА с 11.11.1932 г. — красноармеец 34 авиапарка, Тбилиси.

С 23.06.1941 — авиамеханик 149 ОРАЭ.

С 16.07.1943 — авиатехник 9 АОН.

С 28.10.1943 — старший авиатехник 9 АОН.

С 16.07.1944 — ВРИД инженер по эксплуатации 9 АОН.

С 09.1945 — резерв 25 ЗИАП.

С 6.12.1945 — старший авиатехник 253 САМ.

В Иране с 02.1942 по 08.1945 г.

Младший воентехник (17.09.1939), воентехник 2 ранга (8.01.1942), техник-лейтенант (3.05.1942), старший техник-лейтенант (3.04.1944), капитан (5.09.1950).

Награжден орденом Красной Звезды (1948), медалями «За боевые заслуги» (3.11.1944), «За трудовую доблесть» (1944), «За победу над Германией».



Из донесения командира 152 авиабазы от 12.04.1944: «Погибшие были похоронены в 30 км на юг от источника «Кола-Газы», что в 8 км на юго-запад от населенного пункта Хафшеджан (Иран)». За многие годы могила сравнялась с землей. В настоящее время силами российского консульства в Исфагане могила восстановлена и находится вблизи населенного пункта Хафшеджан провинции Чехармаль и Бахтиари.

## 9-Й АЭРОДРОМ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ. ТЕГЕРАН

Для перегона боевых самолетов с юга Ирана в СССР на маршруте протяжением 1465 км (из них 1016 км проходят над пустынно-гористой местностью в отсутствие характерных ориентиров) через два горных перевала требовался промежуточный аэродром для посадки самолетов-истребителей, осмотра и дозаправки. 17 февраля 1942 года была сформирована авиационная комендатура в Тегеране на аэродроме Кола-Морге. С 25 декабря 1942 года комендатура была развернута в аэродром особого назначения Тегеран, 14 декабря 1943 года авиационное подразделение получило наименование «9-й Аэродром особого назначения ВВС Красной Армии».

Задачи аэродрома особого назначения: обслуживание перелета самолетов, перегоняемых из США и Англии в СССР, заправка ГСМ, осмотр, устранение неисправностей, ремонт, обеспечение летного состава.

Приводная радиостанция (ПАР) в Тегеране была установлена в июне 1943 года. Точка ЗОС при 6-м перегоночном авиаполку: подвижный пеленгаторный пункт, светомаяк, приводная радиостанция.

Южная трасса (участок Тегеран—Кировабад): приводная радиостанция в Тегеране, неоновый светомаяк в Баку, приводная радиостанция, светомаяк и пеленгаторный пункт в Кировабаде.

Метеослужбу обеспечивала 2-я АМС 9-го АОН.

С 17 февраля 1942 по 23 июня 1945 года личный состав 9 АОН обслужил 6924 импортных боевых самолета, 2485 маршрутных и 855 особо важных перелетов, в том числе перелет И. В. Сталина на Тегеранскую конференцию.

Начальник аэродрома с 17.02.1942 г. — майор Попов Яков Абрамович 1907 г. р. Награжден орденом Красного Знамени. Убыл в августе 1942 г. в ВВС Закавказского фронта.

Начальник аэродрома с 08.1942 г. — майор Калягин Иван Семенович 1912 г.р. Награжден орденом Красного Знамени. Убыл 16.08.1944 г. в ВВС Закавказского фронта.

Начальник аэродрома с 22.08.1944 г. — полковник Кузьмин Павел Михайлович 1897 г.р. Награжден медалью «За боевые заслуги».

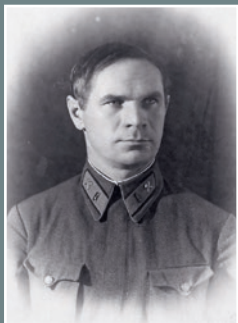
9 АОН был расформирован в период с 15 по 25 августа 1945 года. На момент расформирования личного состава: офицеров — 18, сержантов — 40, рядовых — 37. Всего: 95. Личный состав авиакомендатуры № 2 г. Пехлеви — 13 человек. Все откомандированы в отдел кадров ВВС Закавказского фронта.

Исх. № 0296 от 15.10.1944 г.

Командующему ВВС Закавказского фронта  
генерал-лейтенанту авиации Глушенкову.

### Инструкция по производству полетов в районе аэродрома особого назначения № 9 ВВС КА.

1. АОН № 9 ВВС Красной Армии расположен на 1-м км юго-западнее г. Тегеран на высоте 1173 м над уровнем моря. Аэродром имеет форму неправильного круга размеров 2000х2000 м. На аэродроме имеются две бетонные ВПП размеров 1820х45 м каждая. Одна ВПП расположена с севера-северо-запада на юго-юго-восток, другая с запада на восток. Концы ВПП соединяет круговая бетонная РД шириной 20 м. Грунтовая поверхность аэродрома пригодна к эксплуатации в сухое время года. Во время осадков размокает.
2. ВПП имеют препятствия:
  - а) на северной стороне — военный городок и ангары с левой и правой стороны ВПП. Два полотна железной дороги, идущих Тегеран—Казвин и Тегеран—Ахваз,
  - б) на восточной стороне — в 1 км от конца ВПП фабричная труба высотой до 50 м,
  - в) на южной и западной стороне подходы открытые.
3. В районе аэродрома характерные ориентиры:
  - а) в 25 км на северо-северо-востоке и востоке горный хребет — гора Лахри-Кух (в 25 км), гора Кара-Агачь (в 18 км) и др.,
  - б) в 200-300 м севернее аэродрома — развилки жд,
  - в) в 1 км северо-восточнее аэродрома — г. Тегеран,
  - г) в 1-1,5 км юго-восточнее аэродрома — г. Старый Тегеран,
  - д) в 26 км на юге — гора Кинар-и-Гирд-Рендж.



## ЧАСОВИКОВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 2 апреля 1903 года в г. Мытищи Московской области. Окончил 3 класса начальной школы в 1914 г., три курса рабфака в Костроме в 1924 г., ВМАУ им. Фрунзе в 1926 г., ВТШЛ в 1927 г., ВАШАМ в 1928 г., Курсы инженеров в 1932 г.

В РККА с 30.09.1924 г.— курсант ВМУ им. Фрунзе. На Западном фронте с 27.06.1941 по 20.10.1941 г.

С 11.1926 — курсант Ленинградской ВТШЛ.

С 07.1927 — курсант 1 Ленинградской ВШАТ.

С 04.1928 — авиатехник 42 ОАО.

С 09.1929 — старший авиатехник 42 ОАО.

С 09.1930 — младший инженер 42 ОАО.

С 12.1931 — слушатель КУИНЖ при 1 ВШАТ.

С 12.1932 — инженер по испытанию самолетов 7 сектор НИИ ВВС КА.

С 01.1935 — старший инженер-испытатель НИИ ВВС КА.

С 01.1936 — старший инженер АЭ БП НИИ ВВС КА.

С 17.05.1939 — начальник отдела по исследованию самолетов и моторов полка боевого применения НИИ ВВС КА.

С 12.1939 по 03.1940 — инженер особой авиагруппы пикирующих бомбардировщиков 85 АП НИИ ВВС, Финская война.

С 15.07.1941 — старший инженер 401 ИАП ОН, Западный фронт.

С 09.1941 (по др. данным с 3.05.1942) — начальник техбригады по сборке импортных самолетов при 27 ЗАП.

С 29.12.1943 — старший военпред — заместитель командира базы по техчасти, авиабаза Абадан.

Военинженер 3 ранга (20.03.1936), военинженер 2 ранга (17.02.1939), инженер-майор (27.04.1940), инженер-подполковник (3.05.1942).

Награжден орденом Отечественной войны 2 степени (19.08.1944 посмертно), тремя орденами Красной Звезды (27.05.1939, 23.11.1942, ?).

Погиб 9 февраля 1944 года при катастрофе самолета С-47 капитана Хруцкого (был пассажиром). Похоронен в 30 км на юг от источника «Кола-Газы», что в 8 км на юго-запад от нас. пункта Хавшеджан, Иран (донесение командира 152 авиабазы от 12.04.1944). В настоящее время могила находится вблизи нас. пункта Хафшеджан, провинции Чехармаль и Бахтиари.

Обстоятельства происшествия: 9.02.1944 г. С-47 вылетел из Тегерана в Абадан и пропал без вести. Поиском обнаружен 26.03.1944 г. в 105 км от г. Исфаган между нас. пунктами Аба-Хандор и Сирамигун. Самолет врезался в скалу на высоте 3300 метров.

Из наградного листа от 15.09.1943 г.:

«...с ноября 1942 выполнял обязанности заместителя старшего военпреда, а с января 1943 — старшего военпреда авиабазы Абадан. За это время принял и отправил в Союз 1776 самолетов: 525 А-20, 33 В-25, 460 Р-39, 333 Р-40, 18 АТ-6, 150 Спитфайр, 257 Харрикейн. Обеспечил высокое качество принимаемых самолетов. По вине военной приемки не было случаев отказа самолетов в воздухе.

За проявленное умение и настойчивость в деле приемки и отправки в СССР импортных самолетов и самоотверженность в работе достоин награждения орденом Ленина.

Командир авиабазы генерал-майор авиации Образков. 15.09.1943.



4. Метеоусловия в районе аэродрома.
- Январь–март: облачность 10 баллов до 15 дней в месяц. Высота 300–600 м с осадками при видимости 4–10 км. В большинстве нелетные дни, ветры слабые южной четверти. Грозы до двух дней в месяц.
  - Апрель–июнь: облачность незначительная, высота 2000–2500 м, слабые осадки при видимости 10 км. Ветры с пыльными бурями до 22–24 м/с до 12 дней в месяц. Грозы повторяются 10–12 дней в месяц.
  - Июль–сентябрь: облачность до 5–7 баллов, высота 2500–3500 м. Сильная дымка при видимости 2–4 км до 11 дней в месяц. Ветры 12–15 м/с, временами пыльная буря.
  - Октябрь–декабрь: облачность 6–9 баллов, слабые осадки, видимость 10–20 км. Ветры 12–15 м/с.

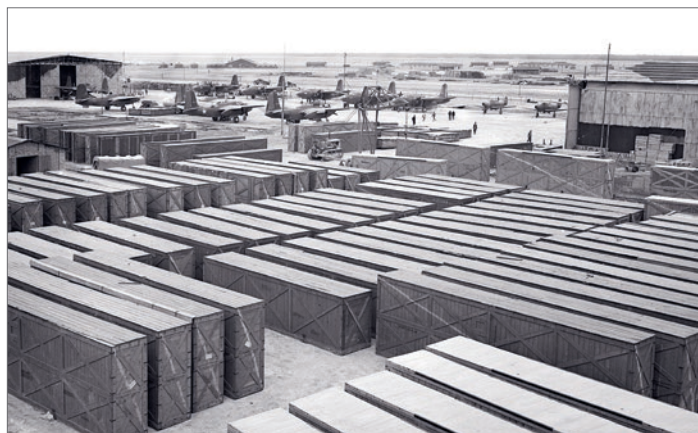
Запасные аэродромы:

- Английский расположен северо-западнее г. Тегеран в 8 км.
- Иранский расположен юго-западнее г. Тегеран в 14 км.

...

Для испытания самолетов в воздухе устанавливаю пилотажные зоны:

- Зона № 1 — на западной окраине г. Тегеран: круг диаметром 2–3 км. Пилотаж на высоте 1500–1700 м.
  - Зона № 2 — юго-восточнее г. Тегеран в развилке железных и шоссейных дорог, идущих на г. Шахруд. Круг диаметром 2–3 км. Пилотаж на высоте 1800–2000 м.
  - Зона № 3 — над ж/д станцией Чардунг: круг диаметром 2–3 км. Пилотаж на высоте 2000–2200 м.
- Начальник 9 АОН полковник П. Кузьмин. 29.08.1944 г.



## ОТДЕЛ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ (АВИАЦИОННЫЙ ОТДЕЛ) СОВЕТСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ИРАНЕ

Постановлением ГОКО № 1650 от 25 апреля 1942 года по авиационной части на СТУ в Иране возлагается:

- организация воздушных сообщений и руководство деятельностью всех подразделений гражданской авиации СССР в Иране.
- осуществление контроля за воздушными путями и аэродромами в Тегеране, Пехлеви и в других новых пунктах.

Всего в северной части Ирана в 1941 году насчитывалось до 16 аэродромов и посадочных площадок: район Тегерана, Казвин, Пехлеви, Тебриз, Семнан, Шахруд, Себзевар, Мешхед и др. Такие аэродромы, как Тегеран, Мешхед и Тебриз, по своей подготовленности являлись по существу базовыми. С приходом наших войск аэродромы Мешхед и Тебриз были заняты советской авиацией и для другой чьей бы то ни было авиации являлись закрытыми. Сложнее дело обстояло в районе Тегерана, где насчитывалось 4 аэродрома:

- аэродромы Башка и Мехрабад являлись полностью занятыми иранцами,
- аэродром Душан-Тепе с ремонтными мастерскими был занят англичанами и для других являлся закрытым,
- аэродром Кола-Морге, наиболее совершенный из всех до прибытия в Иран СТУ, эксплуатировался иранцами и англичанами совместно.

Вскоре по прибытии Советской транспортной комиссии в Иран были проведены переговоры первоначально с военными инстанциями иранской армии об отводе для нужд СССР (в связи с организацией перегонки собираемых на американском самолето-сборочном заводе в Абадане самолетов для Красной Армии) и полном освобождении аэродрома Кола-Морге. Иранцы освободили этот аэродром, переведя свою авиацию на аэродром в районе г. Исфаган.

Длительные переговоры по аэродрому Кола-Морге пришлось вести с англичанами, упорно не желавшими его освободить. Но настойчивые требования членов Советской транспортной комиссии привели к подписанию протокола о нашем праве на полное пользование этим аэродромом. Англичане перешли на аэродром Мехрабад и после выселения с него иранцев сделали его полными хозяевами с выставлением для охраны ассирийской роты «Леви».



### ЛАВРЕНТЬЕВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

Родился 17 (30) марта 1902 года в г. Саратов. В РККА с 08.1920 по 1927 г. ЛИИ ГВФ 1928–1932 г., ВПА им. Ленина 1922–1926 г. Участник Гражданской войны 1920–12.1921 г. На фронте 25.06.1941–14.05.1942, Ленинградский, Волховский фронт. С 09.1936 — начальник дирижаблестроительного института, Москва. С 07.1937 — начальник Московского института инженеров ГВФ. С 07.1940 — старший инженер НИИ ГВФ, Тушино. С 25.06.1941 — начальник Северного УГВФ и командир Северной ОАГ ГВФ. С 15.05.1942 — заместитель начальника СТУ в Иране по авиации - уполномоченный ГУ ГВФ по эксплуатации воздушной линии Москва–Тегеран. С 12.08.1945 — вице-председатель Советско-Румынской авиакомпания в Румынии. С 01.1946 — заместитель начальника УВММУ. С 01.1946 — в Маньчжурии при организации Советско-Китайского общества гражданской авиации. С 04.1946 — в Югославии при организации Советско-Югославского авиационного общества. С 12.1946 — преподаватель Ленинградской ВВИА. Иран с 05.1942 по 09.1945, Италия (Бари) с 06.1944 по 08.1944. Батальонный комиссар (1940), инженер-подполковник (7.06.1942), инженер-полковник (14.08.1944). Награжден орденом Красного Знамени (6.12.1941), двумя орденами Красной Звезды (23.02.1944, 3.11.1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

### СТОЛЯРОВ ГЕРАСИМ ИВАНОВИЧ

Родился 3 марта 1905 года в д. Звенчатка Климовического района БССР. В РККА с 09.1928 по 12.1929, вторично с должности начальника конторы «Аэропроект» ГВФ с 06.1941 г. Окончил ЛИИ ГВФ 05.1935 г. На фронте с 06.1941 по 05.1941 г. в МАГОН. С 13.02.1940 — ИО начальника Аэропроекта ГВФ. С 4.07.1941 — начальник штаба МАГОН. С 03.1942 — начальник отдела земного оборудования ЭУ ГУ ГВФ — ИО начальника Аэропроект ГВФ. С 15.05.1942 — инженер воздушной линии Москва–Тегеран, помощник начальника авиаотдела СТУ ГВФ в Иране. С 26.06.1944 — начальник авиаотдела СТУ ГВФ в Иране. С 25.08.1944 по 18.08.1945 — заместитель начальника ОВС СТУ ГВФ в Иране — старший инженер по воздушным линиям. С 10.09.1945 — представитель ГУ ГВФ в Германии. С 05.1946 — начальник АП, Берлин. С 22.10.1948 — заместитель начальника УМТС ГУ ГВФ. С 20.01.1949 — начальник ЦУМВС ГУ ГВФ. С 10.1954 — начальник конторы «Аэропроект». С 07.1955 — начальник управления наземных сооружений — заместитель начальника ГУ ГВФ. Капитан (12.1941), майор (24.04.1942), подполковник (28.02.1944), полковник (26.05.1954). Награжден орденом Красного Знамени (30.04.1954), тремя орденами Красной Звезды (1941, 1943, 3.11.1944), медалями «За оборону Москвы», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».





По существу протокола СТУ в Иране приобретало право также и на совместное с англичанами пользование всеми аэродромами в районе Тегерана, но вследствие отсутствия возможностей нами использовался только аэродром Кола-Морге.

С прибытием американских частей в Иран в Тегеране им было выделено в юго-восточной части аэродрома Кола-Морге два ангара.

Ввиду того, что аэродром Кола-Морге выполнял специфическую работу по обеспечению перегонки самолетов с юга в Ки-ровабад, был поднят вопрос о его специальном оборудовании, оснащении и управлении.

Аэродром получил наименование 9 АОН (аэродром особого назначения). Только за 1944 год через 9 АОН была организована перегонка 1618 собранных в Абадане самолетов.

19 сентября 1945 года в связи с выводом наших частей из Тегерана аэродром по акту был передан иранским ВВС, а 20 сентября на нем приземлились уже самолеты с исфаганского аэродрома.

После расформирования СТУ Авиационный отдел (хотя он и входил в состав СТУ) был оставлен как организация коммерческая, а советское управление аэропорта Тегеран в конце декабря 1945 года было переведено на аэродром Мехрабад (5 км севернее г. Тегеран).

## ХАРАКТЕРИСТИКИ АЭРОДРОМОВ В ИРАНЕ

### Т АЭРОДРОМ КОЛА-МОРГЕ, г. Тегеран

Находится в ведении советской администрации части. На аэродроме базируются части ВВС Красной Армии и ГВФ. Англичане имеют на аэродроме три ангара и базируют транспортные самолеты Британской воздушной компании, совершающие рейсы Тегеран—Багдад—Каир. Расположен на южной стороне города в 1 км от железной дороги. Аэродром имеет форму круга диаметром 2000 метров. На аэродроме построены две бетонные ВПП размером 1820х45 м каждая. Концы бетонных полос соединены круговой рулежной дорожкой шириной в 12 м. Состояние бетонных полос и рулежных дорожек удовлетворительное. Летное поле (вне полос) требует проведения ремонта по выравниванию поверхности, засыпке отдельных промоин и укатке всего летного поля, особенно в южной части на прирезанных к аэродрому землях.

Вследствие наличия на аэродроме пылеватых грунтов и

проходящих под ним старинных магистральных арыков в зимний период года при большом выпадении осадков поверхность аэродрома, как правило, подвержена размыву, а в местах магистральных арыков наблюдаются провалы протяжением до 500 метров.

Для поддержания аэродрома в годном для эксплуатации состоянии требуется ежегодное проведение капитального ремонта летного поля по засыпке провалов, выравниванию поверхности и исправлению поврежденных мест бетона.

Подходы открыты. Три радиостанции РАФ-КВбис на автомашинах ГАЗ-ААА, радиостанция 11 АК на двух автомашинах ГАЗ-ААА, приводная РАП на автомашине ГАЗ-ААА. 14 ангаров, гараж, мастерские, жилые здания, бензохранилище емкостью 46000 л, подземный бензопогреб на 20 тонн, АМС.

### Т АЭРОДРОМ МЕХРАБАД, г. Тегеран

Находится в ведении английской администрации. Расположен в 8 км западнее города Тегеран — круг 2000х2000 м, 2 бетонных ВПП 1820х45 м, 4 ангара, гараж, жилые здания.

### Т АЭРОДРОМ БАШКА, г. Тегеран

Находится в ведении английской администрации. Расположен в 15 км западнее города Тегеран — круг 2500х2500 м, песчаное покрытие ВПП.

### Т АЭРОДРОМ ДУШАН-ТЕПЕ, г. Тегеран

Находится в ведении английской администрации. Расположен в 5 км северо-восточнее города Тегеран — овал 1200х1500 м, песчаное покрытие ВПП.

### Т АЭРОДРОМ КАЗВИН

Аэродром имеет форму квадрата размером 1000х1000 метров. Поверхность аэродрома ровная, несколько рыхлая. Для уплотнения поверхности аэродрома требуется укатка летного поля. Аэродром пригоден для эксплуатации средних типов самолетов.

### Т АЭРОДРОМ ПЕХЛЕВИ

Аэродром имеет форму прямоугольника размером 1000х600 метров. Поверхность ровная с отдельными небольшими впадинами. В зимний период года аэродром подвержен размоканию вследствие недостаточного стока воды. Аэродром пригоден для эксплуатации средних

типов самолетов, а в летнее время всех типов самолетов весом до 12 тонн. Вследствие близкого расположения аэродрома к городу на нем постоянно производится выпас рогатого скота, что является недопустимым для безопасности полетов.



## ВОЗДУШНАЯ ЛИНИЯ МОСКВА—ТЕГЕРАН

До июня 1942 года между СССР и Ираном регулярной воздушной связи не существовало. Изредка, по эпизодическим заданиям рейсы совершались, но количество их было весьма незначительным. С июня 1942 года, с момента прибытия в Иран СТУ и начала организованного осуществления перевозок грузов через Иран открылось регулярное (раз в неделю) сообщение по воздушной линии Москва—Куйбышев—Тегеран. С этого момента значение этой линии сильно возросло: ввиду отсутствия прямой пассажирской связи с Западом линия стала важнейшей международной авиалинией. К концу 1942 года частота движения самолетов на линии увеличилась до 6 рейсов в месяц, а в 1943 году — до 8 рейсов.

Для обслуживания воздушной линии были выделены 4 самолета: 2 Ли-2 и два С-47. Командование ГУ ГВФ выделило для работы на линии лучшие экипажи самолетов. Командиры кораблей: капитан Боканев, майор Монаков, майор Папунашвили, майор Коршунов — дважды награжденные орденами СССР и имеют налет свыше 1 000 000 км каждый.

Материальная часть на линии находится в удовлетворительном техническом состоянии. Самолеты С-47 новые, только что поступившие на вооружение в ГВФ. Самолеты С-47 по своим летно-техническим данным и по условиям трассы линии имеют преимущество перед самолетами Ли-2. Перелет из Тегерана в

Москву на самолетах С-47, как правило, занимает один день.

Характер перевозок по воздушной линии определяется ее международным и военным значением. Советский аэропорт Тегеран связывает воздушную линию Москва—Тегеран с английскими линиями на Каир и Лондон и через Хаббанию, Басру, Бахрейн, Карачи с Индией, а также с американскими воздушными линиями через Каир, Африку в США.

Состав пассажиров на линии Москва—Тегеран, главным образом, состоит из ответственных дипломатических работников союзных государств, дипкурьеров и советских дипломатических и военных работников.

В числе перевезенных из Тегерана пассажиров в 1943 году:

— англичан — 64,	— чехов — 43,
— иранцев — 9,	— кубинцев — 3,
— шведов — 5,	— норвежцев — 4,
— мексиканцев — 8,	— югославов — 3,
— французов — 71,	— поляков — 3,
— греков — 1,	— китайцев — 2,
— американцев — 77,	— голландцев — 5,
— турок — 7,	— австралийцев — 4.

Всего перевезено 309 иностранцев, остальные пассажиры — граждане СССР.

В числе перевезенных пассажиров отправлены видные государственные и политические деятели, как то:

- Фефер — писатель,
- Конноли — американский генерал,
- Доновен — американский генерал,
- Андворд — посол Норвегии,
- Мичельсон — посол Колумбии,
- Малони — посол Австралии,
- Пти — посол Франции,
- Зульцбергер — издатель газеты «Нью-Йорк Таймс».
- Шверник — секретарь ВЦСПС,
- Смирнов — посол СССР в Иране,
- Литвинов — зам. наркома иностранных дел,
- Майский — зам. наркома иностранных дел,
- Кванталини — посол Мексики,
- Гаро — посол Франции,
- Ачкалин — посол Турции,
- Ахи — посол Ирана,
- Богомоллов — посол СССР при французском правительстве,
- Гарбет — митрополит Кентсбери (англ. церковь),
- Ситрин — генеральный секретарь тред-юнионов (профсоюзов).



В конце апреля 1943 года по договоренности с английским командованием был направлен в Каир самолет С-47 (командир майор Монаков) для переброски из Каира в Москву 2300 кг консервированной крови и медицинских инструментов. Это позволило изучить сеть аэродромов и средств радиосвязи по трассе перелета. В соответствии с указанием генерал-майора Белова была произведена перегонка 10 самолетов У-2 из Мешхеда в Дживани в октябре 1943 года. До начала перелета самолетов было произведено обследование трассы перегонки и аэродромов в местах посадки и заправки самолетов. На всех аэродромах посадки было заброшено необходимое количество горючего, и в пунктах ночевки были подготовлены помещения для размещения личного состава отряда. Перелет самолетов закончился благополучно, аварий и происшествий не было. Попутно с перегонкой самолетов произведено ознакомление с многими аэродромами, находящимися в ведении англичан.

Сопровождение иностранных самолетов производилось штурманами и радистами ГУ ГВФ. Обслуживание самолетов связью, сигналами и сводками погоды производилось своевременно: жалоб и претензий со стороны командиров кораблей не было. От азербайджанской группы ГВФ находилось в Иране в 1943 году на обслуживании 15 кавалерийского корпуса 3 самолета ПР-5. От отдельного армянского авиаотряда ГВФ один самолет П-5 № 883 с экипажем три человека обслуживал в 1942 году части РККА в Иране на маршрутах: Ереван–Тебриз–Казвин–Зенгян, Ереван–Тебриз–Казвин–Денжян, Ереван–Тебриз–Ардабиль, Ереван–Тебриз–Пехлеви–Казвин. За 1942 год в Иране самолет налетал 712 часов, перевезено 846 пассажира, 1000 кг почты 53 тонны грузов. В апреле 1944 года были выполнены два рейса в Тегеран с Югославской миссией и чехословацкими летчиками.

РАБОТА АВИАЛИНИИ МОСКВА–ТЕГЕРАН В 1942–1945 ГГ.					
Прибыло в Тегеран	1942	1943	1944	1945	примечание
					В том числе самолетами СТУ
Количество самолето-прилетов	38	83	164	156	76
Пассажиров, человек	275	817	1477	1428	685
Багажа, кг	28,103	13978	49939	191817	99738.5
Груза, кг		5076,5	11159		
Почты, кг					
Убыло из Тегерана:					
Количество самолето-отлетов		83	166		
Пассажиров, человек		624	1269		
Багажа, кг		40977	109009		
Груза, кг		30664	82010		
Почты, кг		1072	819		
Средняя коммерческая нагрузка на один рейс, кг	До 800	1477	1767	1962	
Примечание: В таблицу не включены специальные рейсы самолетов ГВФ, следовавшие транзитом через Иран в порядке правительственного задания. Таких специальных самолетов-рейсов было в 1943 – 26, в 1944 – 20 и в 1945 – 15 рейсов.					

Из общего количества перевезенных за 1942–1945 гг. 5900 пассажиров до 30% падает на иностранцев (представителей 40 наций). В большинстве своем это крупные государственные деятели (руководители государств, послы, члены специальных миссий и др.). Например, в 1946 году самолетами СТУ в Иране воспользовались:

- премьер-министр Ирана г. Кавам-ос-Салтан, с делегацией прибывший в Москву 18 февраля;
- 23 мая 1946 года командир корабля Бенкунский совершил перелет с послом Эфиопии в СССР по маршруту Эфиопия–Египет–Тегеран–Москва;
- 28 июля 1946 в Москву прилетела иранская принцесса Ашраф Пехлеви;
- по указанию командования ГУ ГВФ выполнено 15 рейсов Тегеран–Баку по перевозке чехословаков и поляков.

В результате изучения местных условий СТУ в июне 1942 года поставило вопрос об организации воздушных линий в Северном Иране силами и средствами ГВФ СССР в направлениях:

1. Тегеран–Мешхед — 760 км,
2. Тегеран–Тебриз — 540 км,
3. Тегеран–Пехлеви — 280 км.

Воздушные линии, намечаемые к открытию, в первую очередь должны были связать Тегеран с наиболее крупными населенными и торговыми центрами, в северной части Ирана.

ЗА 4 КВАРТАЛ 1943 ГОДА БЫЛИ ОБСЛУЖЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ ПЕРЕЛЕТЫ САМОЛЕТОВ СПЕЦНАЗНАЧЕНИЯ:					
№	Тип самолета	Аэропорт отправления	Аэропорт назначения	Принадлежность	Цель перелета
1	Локхид Н-14	Тегеран	Москва	Франция	Ознакомление экипажа с трассой воздушной линии
2	С-54	Тегеран	Москва	США	Переброска делегации США во главе с г. Хеллом на конференцию в Москву
3	С-54	Тегеран	Москва	США	Переброска делегации США во главе с г. Хеллом на конференцию в Москву
4	С-54	Тегеран	Москва	США	Переброска делегации США во главе с г. Хеллом на конференцию в Москву
5	Либерейтор	Тегеран	Москва	США	Переброска делегации США во главе с г. Хеллом на конференцию в Москву
6	Либерейтор	Москва	Тегеран	США	Возвращение из Москвы г. Нельсона в США
7	С-54	Москва	Тегеран	США	Возвращение делегации США из Москвы в США
8	С-54	Москва	Тегеран	США	Возвращение делегации США из Москвы в США
9	Либерейтор	Москва	Тегеран	США	Возвращение делегации США из Москвы в США
10	С-47	Москва	Тегеран	СССР	Перелет т. Вышинского и его штаба из Москвы в Алжир
11	С-47	Москва	Тегеран	СССР	Перелет т. Вышинского и его штаба из Москвы в Алжир
12	С-47	Москва	Тегеран	СССР	Перелет т. Корнейчука из Москвы в Хаббанию для встречи г. Бенеша.
13	Локхид Н-14	Москва	Тегеран	Франция	Возвращение из Москвы
14	С-47	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
15	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
16	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
17	С-47	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
18	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
19	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
20	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
21	Ли-2	Баку	Тегеран	СССР	Перелет т. Сталина и его штаба на конференцию в Тегеран
22	Либерейтор	Тегеран	Москва	США	Перелет г. Гарримана в Москву
23	Либерейтор	Тегеран	Москва	Англия	Перелет т. Корнейчука и г. Бенеша в Москву
24	Либерейтор	Москва	Тегеран	США	Прилет за американским грузом
25	Либерейтор	Тегеран	Москва	США	Переброска американского груза
26	С-47	Баку	Тегеран	СССР	Возвращение из Москвы г. Бенеша



Общее количество населения, которое проживает в городах, охватываемых сетью воздушных линий, составляет свыше 1 000 000 человек, в том числе в Тегеране — 500 000, Тебризе — 300 000, Мешхеде — 200 000, Пехлеви и Реште — 140.000.

Ни один из названных населенных пунктов не имел с Тегераном иных путей сообщения кроме шоссейной дороги, по которой производится автомобильное сообщение. Пассажирские перевозки между этими городами осуществлялись только на автомашинах. Открытие указанных воздушных линий имело для наших интересов в Иране важное военное и политическое значение, так как это мероприятие, в условиях отсутствия железных дорог и затруднений с автотранспортом, значительно улучшило деловую связь между крупными административно-хозяйственными центрами страны и закрепило наши позиции дружественных отношений с Ираном.

По представлению СТУ Правительство СССР дало разрешение на открытие местных авиационных линий: на Мешхед, Тебриз и Пехлеви. Регулярная работа этих линий началась с 3 апреля 1944 года. Были задействованы два самолета С-47 и один самолет ПР-5. Частота движения — 1–2 рейса в неделю. В первый же месяц работы было выполнено 30 рейсов, перевезено 236 пассажиров, из них 178 иранцев, 1 англичанин и 57 советских граждан и 4,6 тонны груза и багажа. В мае 1944 года — 683 пассажира и 2 тонны грузов. Спрос на перевозки возрастал. Основной состав пассажиров — иранские купцы и зажиточная часть населения.

За неполные два года самолеты СТУ в Иране перевезли по внутренним линиям 10 778 пассажиров и 228 440 кг груза.

РАБОТА ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ В ИРАНЕ В 1944–1945 ГГ.								
	Тегеран–Мешхед		Тегеран–Тебриз		Тегеран–Пехлеви		всего	
	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945
Кол-во рейсов	123	204	128	162	73	52	324	418
Пассажиров	2290	3995	1855	1893	457	288	4602	6176
Багажа, кг	27600,2	64653	24888	29390	4806	3857	57294,2	97900
Грузов	6310,5	21722	7661	15891	8324	13002	22295,5	50615
Почты	60,7	103,5	5,4	163	—	3	66,1	269,5
Ср. комм. загрузка, кг	1762	1991	1384	1215	842	767	1393	1538

Из общего количества 10 778 пассажиров — 9 211 являются иранскими подданными, а 1289 человек — работники советских учреждений и Красной Армии, остальные 278 человек принадлежат к представителям 17 национальностей.

Выполнено 5 специальных рейсов: переброска по территории Ирана представителей мусульманского духовенства Закавказья, армянского духовенства — в иранский Азербайджан и делегации Ирана на празднование в Ташкент.

На вооружении авиационного отдела СТУ в Иране состояли три самолета С-47, один По-2 (лимузин) и один ПР-5. Этими самолетами обслуживались все внутренние линии и в случаях срыва рейсов на линии Тегеран–Москва брали на себя и эту линию. Материальная часть работала безотказно.

В 1944 году в составе авиаотдела СТУ в Иране: С-47 № 931, 859, 956, По-2 № Л-207, П-5 № 82-10.

До июля 1944 года в распоряжении СТУ была только одна радиостанция РАФ-КВ-3 и радиопеленгатор ВАП-4. В связи с созданием местных воздушных линий к августу 1944 года были смонтированы новые радиостанции и пеленгаторы. В 1945 году служба связи располагала девятью действующими радиостанциями, тремя пеленгаторами, одной командной радиостанцией, пятью телефонно-телеграфными линиями.

Средства связи расположены:

1. Аэропорт Мешхед — радиостанция РАФ-КВ-3, радиостанция МРК-01, пеленгатор АПК-1, телефонная линия аэропорт Интурист.
2. Аэропорт Тебриз — радиостанция РАФ-КВ-3, радиостанция РСБ-Ф, пеленгатор АПК-1, постоянная телефонная линия с советскими организациями.
3. Аэропорт Пехлеви — радиостанция РСБ-Ф, постоянная телефонная линия с советскими организациями.
4. Аэропорт Тегеран — две радиостанции РАФ-КВ-3, радиостанция РСБ-Ф, радиостанция МПАР, командная радиостанция из разукomплектованного блока радиостанции СЦР-274, радиопеленгатор, работающий на нестандартной аппаратуре (гониометрическая система — советская, приемники — американские), три постоянных телефонных линии в городскую АТС и в период нахождения в Иране СТУ — прямая телеграфная связь аппаратом Морзе через узел связи СТУ и телефоном через коммутатор СТУ.



## ДАНИЛЫЧЕВ ВИКТОР МАКСИМОВИЧ

Родился 24 ноября 1908 года в г. Москве. Окончил курсы младших инженеров при Ленинградском ИИ ГВФ в 1935 г. В РККА с 7.07.1942 г. с должности старшего инженера ОТЭ ЭУ ГУ ГВФ.

С 8.11.1941 — главный инженер Западно-Сибирского линейного участка УВММИ.

С 2.07.1942 — старший инженер ОТЭ ЭУ ГУ ГВФ.

С 29.07.1943 — старший инженер по эксплуатации воздушных линий Москва–Тегеран.

С 12.09.1945 — начальник отдела воздушных сообщений Советского транспортного управления и уполномоченный ГУ ГВФ в Иране.

С 13.10.1947 — заместитель начальника Управления МВС ГУ ГВФ.

С 1952 по 1964 — начальник Управления международных воздушных линий ГВФ.

В Западном Китае с мая по июль 1941, с марта по май 1949 г., в Иране с 03.1943 по 10.1947. В Северной Корее с 12.1949 по 03.1950.

Военинженер 3 ранга (1935), инженер-капитан (7.07.1942), инженер-майор (3.03.1944), инженер-подполковник (28.02.1949), полковник (26.05.1954).

Награжден двумя орденами Красной Звезды (27.05.1944, 3.11.1944), медалями «За оборону Москвы», «За победу над Германией».

## ДОБРОВ НИКИТА МАТВЕЕВИЧ

Родился в марте 1905 года в с. Макеево Клименовского района Рязанской области. Окончил Ленинградское ВАТУ в 1931. В РККА с июня 1941 г.

С 1927 — курсант ШМАС.

С 1930 — студент Ленинградского авиатехникума ГВФ.

С 1931 — бортмеханик Украинского УГВФ.

С 21.01.1939 — старший авиатехник аэропорта Харьков.

С 1.07.1943 — бортмеханик 1 АТД ГВФ.

С 1.04.1944 — авиатехник ОВС СТУ и ГУ ГВФ в Иране.

С 16.06.1944 по 18.03.1947 — начальник аэропорта Тебриз СТУ в Иране.

Старший техник-лейтенант (7.06.1943). Награжден двумя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

## БЕЗРУКОВ АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ

Родился 19 марта 1915 года в г. Шуя Ивановской области. Окончил электромеханический техникум в Балахне в 1936 г., инженерный факультет Ленинградской ВЭТА 07.1939–11.1941 г. В РККА с 11.1937 г.

С 07.1938 по 11.1941 — слушатель Ленинградской ВЭТА.

С 11.1941 — начальник радиостанции РАФ ОБС РГК, Москва.

С 03.1942 — начальник приводной радиостанции и связной РАФ в Тегеране, Иран.

С 03.1943 — начальник приводной радиостанции ПАР, РАФ, начальник связи 9 АОИ.

В 1945 — авиатехник ЭСО отдел воздушных сообщений СТУ и ГУ ГВФ в Иране.

Техник-лейтенант (20.02.1943). Награжден орденом Красной Звезды, медалью «За победу над Германией».



Все воздушные линии, обслуживавшиеся СТУ в Иране, вследствие своей четкости в работе заслужили безусловный авторитет среди иностранцев. Линия Тегеран–Москва внесена во многие иностранные справочники как международная воздушная линия.

В период отсутствия связи через Запад линия Москва–Тегеран–Москва явилась важнейшим каналом политической и хозяйственной связи со многими государствами.

*Приказ начальника СТУ в Иране № 295 от 18.08.1945 г., г. Тегеран.*

*Товарищи офицеры, сержанты, красноармейцы и вольнонаемный состав Отдела воздушных сообщений СТУ!*

*В день Всесоюзного Дня Aviации приветствую Вас и поздравляю с успехами в Вашей работе. День Сталинской авиации в нынешнем году советский народ отмечает в обстановке исторической победы над гитлеровской Германией. В завоевании этой победы авиация нашей страны сыграла огромную роль. Вместе со всем Советским народом и Красной Армией работники ОВС СТУ в Иране также добились значительных успехов в своей работе.*

*В ознаменование достигнутых работниками отдела успехов приказываю:*

1. Премировать часами:

- старший лейтенант Жданов В. С.
- техник-лейтенант Серов А. К.
- техник-лейтенант Безруков А. П.
- старший сержант Белеменко Н. Д.
- сержант Чижевский В. В.
- рядовой Панченко С. К.

2. Выдать денежную премию:

- старшина Тюрин К. Е.
- ефрейтор Цхеидзе А. Г.
- рядовой Бабуцидзе Г. З.
- начальник радиостанции Иванчиков В. И.
- радиотехник Морозов В. И.
- радиооператор Ильичева И. М.

3. Объявить благодарность:

- капитан Грушевский Д. В.
- старший техник-лейтенант Ольшин П. Д.
- старший лейтенант Сентюрин Н. Ф.
- старший техник-лейтенант Смотров И. А.
- старший техник-лейтенант Бавыкин В. П.
- лейтенант Никулин А. П.

- младший лейтенант Степанов В. Е.
  - старшина Кривокалинский В. И.
  - старший сержант Волков П. Я.
  - старший радист Назаров Е. М.
  - начальник аэропорта Пехлеви Корнеев В. И.
- Начальник СТУ полковник Костилов.*

Работа Представительства ГУ ГВФ в Иране была прекращена в августе 1947 года. Повлияла на это и изменившаяся политическая обстановка в Иране.

Исх. № 023 от 23.04.1947 г.

Уполномоченный ГУ ГВФ в Иране — заместителю начальника ГУ ГВФ генерал-лейтенанту авиации Авсеевичу.

Резко изменилась политическая обстановка в Иране. События, произошедшие в Иранском Азербайджане и последующие за ними репрессии иранского правительства резко отразились на деятельности всех советских организаций, находящихся в Иране, и в первую очередь на наших воздушных линиях.

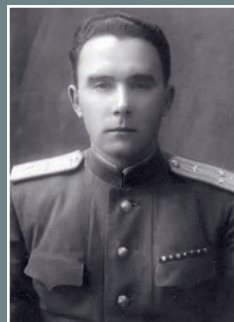
Уполномоченный ГУ ГВФ в Иране инженер-майор Данилычев.

Исх. № 059 от 4.08.1947 г.

Уполномоченный ГУ ГВФ в Иране — заместителю начальника ГУ ГВФ генерал-лейтенанту авиации Авсеевичу.

...Докладываю, что в соответствии с Вашим приказанием от 19.07.1947 полеты наших самолетов в Иране прекращены. В настоящее время закрыты аэропорты Пехлеви и Тебриз. Работники вывезены в Тегеран, занимаемые нами помещения переданы по актам иранским властям и арендодателям. Авиабензин, емкости, бочкотара и другое оборудование ГСМ оставлено временно на ответственное хранение на складах Ирансовнефти. Имущество перевезено в Тегеран, автомашины перегнаны в Тегеран. Наша точка в Мешхеде на днях также будет ликвидирована. Полеты Фроловского по переброске людей и имущества в Баку пока задержались отсутствием выдачи иранцами разрешения на право полетов и вывоза нашего имущества. Для обслуживания эпизодических полетов Москва–Тегеран необходимо оставить в Тегеране на аэродроме Мехрабад здания для персонала, радиостанции, АМС и т.д., одну радиостанцию «Волга», пеленгатор, БЗ, грузовой автомобиль Додж и Виллис и три человека личного состава: начальника комендатуры, радиотехника и радиооператора.

Уполномоченный ГУ ГВФ в Иране инженер-майор Данилычев.



## РОМАНОВ НИКОЛАЙ КОНСТАНТИНОВИЧ

Родился 1 декабря 1908 года в г. Ленинграде. В РККА с 6.09.1927 г. — курсант Ленинградской ВТШЛ.

С 5.06.1928 — курсант 2 ВАШЛ.

С 10.11.1929 — летчик 67 АО, командир звена 73 АО, командир корабля 70 ТБАЭ, 50 ТБАЭ.

С 15.02.1936 — командир 50 ТБАЭ.

С 23.03.1938 — командир эскадрильи 38 СБАП.

С 15.01.1939 — начальник авиации Московского городского совета ОАХ.

С 1.02.1940 — летчик-инспектор по технике пилотирования 16 СБАБр.

Участник Финской войны. Ранен в левую ногу в 1939.

С 26.06.1940 — летчик-инспектор по технике пилотирования ВВС Одесского ВО.

С 19.11.1940 — летчик-инспектор по технике пилотирования ЦС ОАХ.

С 9.05.1941 — старший летчик-инструктор 2 отдела 12 Управления ГУ ВВС КА.

С 5.06.1941 — летчик-инструктор 2 отдела 5 Управления ГУ ВВС КА.

С июня по август 1941 — командир особой группы ДБА на Центральном фронте.

С 25.11.1941 — старший помощник начальника отдела боевой подготовки по летной части Управления авиации Главнокомандующего ВВС КА.

С 9.03.1942 — старший помощник начальника 3 отдела — летчик-инспектор Управления формирования и укомплектования ВВС КА.

С 17.05.1942 — заместитель командира 222 БАД.

С 08.1942 — командир 1 перегонной авиабригады в г. Иваново.

С 16.01.1943 — старший инспектор-летчик отдела бомбардировочной авиации ГУ БП фронтовой авиации ГУ ВВС КА.

С 10.07.1943 — командир 11 ЗАП.

С 25.08.1943 — командир 218 БАД. На 27.05.1945 — 37 боевых вылетов: 7 на Ер-2, 11 на В-25, 19 на А-20Ж.

В правительственной командировке в США с 08.1941 по 01.1942 — г. Дайтон, Ньюер, Спаксин.

Летает на Ер-2, Бостон-3, В-25.

Погиб при катастрофе самолета А-20Ж при перелете Чирчик–Андижан 14.04.1946 г. в районе ст. Боз-Су г. Чирчик. Летел бреющим над ст. Боз-Су с большим креном, на малой высоте сделал просадку и врезался в землю в 100 м от погрузочной площадки ст. Боз-Су. Самолет сгорел, 4 члена экипажа и 4 пассажира погибли.

Капитан (1936), майор (1.11.1940), подполковник (12.04.1942), полковник (26.10.1944).

Награжден двумя орденами Красного Знамени (15.04.1940, 24.09.1944), орденом Александра Невского (16.04.1945), тремя орденами Красной Звезды (25.05.1936, 18.06.1943, 3.11.1944).

Из характеристики от 30.01.1944 г.: «Обладает незаурядной инициативой, разумен и смел. Отличный летчик, прекрасно освоил американские самолеты».

Из характеристики от 17.03.1942 г.: «Как один из лучших летчиков послан в Америку для облета и ознакомления скупаемыми для СССР самолетами, где показал высокий класс пилотского мастерства. В короткий срок освоил несколько типов американских самолетов».



## ПОМОЩЬ ИРАНУ В БОРЬБЕ С САРАНЧЕЙ

В 1942 году по просьбе иранцев Правительство СССР своим решением предложило ГУ ГВФ обучить иранских пилотов и специалистов применению самолетов в сельском хозяйстве Ирана по борьбе с саранчей и оказать помощь в оборудовании для этих целей нескольких иранских самолетов. В проведении этих работ приняли участие инженеры и специалисты авиационного отдела СТУ.

На основании полученного задания был разработан и составлен план и программы обучения иранских специалистов и тренировки их летного состава.

*Отчет Азербайджанской авиагруппы ГВФ за 1942 г.:*

*«На самолетах приписанных к эксплуатационным подразделениям Азербайджанской авиагруппы производились следующие работы:*

*1) выполнение спецзаданий командования Закавказского фронта – перевозка лиц комсостава РККА, переброска экипажей командиремых для перегонки поступающей из Англии и США самолетов, переброска парашютистов в прифронтовом районе, перевозка грузов и боеприпасов.*

*...*

*2) работа по борьбе с саранчей в Иране и Азербайджане».*

В марте 1943 года Главное Управление ГВФ направило в Тегеран два самолета У-2 для обучения иранских летчиков и проведения опытно-показательных работ по борьбе с саранчей.

Прибывшая в Иран 1.03.1943 года во исполнение постановления СНК СССР от 25.01.1943 года группа работников ГУ ГВФ в составе: инженер-капитана Сазонова И. В., инженер-капитана Данилычева В. М., пилота Кибальчика Г. И. и авиатехника Корнеева В. И. с самолетом типа АП — совместно со специалистами энтомологами НКЗ СССР, работающими при Торгпредстве СССР в Тегеране, т. Щербиновским Н. С. и Оболенским В. Н. до 1.08.1943 года выполнила следующие работы:

1) Построен аэропыл советской конструкции инженера Попова для оборудования иранского самолета типа «Тегермус» на заводе в г. Тегеране. После испытания первого образца такими же были оборудованы еще два иранских самолета.

2) Оттенированы четыре иранских пилота, для чего из Баку на время тренировки пригонялся второй самолет У-2 с двойным управлением.

3) С четырьмя иранскими энтомологами пройден теоретический и практический курс авиахимработ.

4) На участках, зараженных саранчей, в южном Хорасане в присутствии представителей иранского правительства были проведены производственно-показательные работы (три иранских и один советский самолеты), которые показали хорошую работу аппаратуры и летного состава. Иранские самолеты сделали 125 полетов, обработав до 1000 гектаров.

Кроме того, Щербиновский Н. С. и Сазонов И. В. провели 1,5 месяца в южном Иране как эксперты при организации авиахимработ англичанами, которым СССР в 1942 году выделил 2 аэропыла. Задачи выполнены успешно.

Вышеуказанная работа получила хороший отзыв со стороны иранского правительства и иранской общественности, которая выступила в иранской прессе. Следует отметить, что проведение указанных работ дало возможность ознакомиться с воздушными трассами по югу Ирана: Тегеран–Султанабад–Ахваз–Бушир–Бендер–Аббас–Джала и Мешхед–Берджен–Кермен.

На основании постановления СНК СССР № 1031-309/с от 23.09.1943 г. «Об оказании помощи Ирану в борьбе с саранчей-шистоцеркой» 7.10.1943 г. в Иран было направлено 9 самолетов АП и 1 самолет СП. Самолеты вылетели по маршруту Ашхабад–Мешхед–Гонабед–Бирджен–Захедан–Нак–Конди–Понджгур–Турбат–Дживани (Западная Индия).

25.10.1943 года отряд прибыл к месту назначения и поступил в распоряжение начальника экспедиции Волкова. В связи с отсутствием объектов работы (саранчи) на основании указаний Наркомзема СССР 3.01.1944 г. отряд вылетел из Дживани обратно в СССР. 8.01.1944 г. самолеты прибыли в Мешхед (Иран) и дальше направлены в Ашхабад. В Ашхабад прибыли 19.01.1944 года.

К 25.05.1944 г. снова были развернуты работы против саранчи в Иране и Азербайджане. Отдельные пилоты делали за рабочий день по 120-140 вылетов на опыливание. С 22.05 по 10.06.1944 года обработано в Иране 21868 га, в Азербайджане – 22798 га. Всего 44666 га хлопковых полей. С 30 мая работали три иранских самолета вместе с советскими. Приграничная полоса с Ираном на десятки километров представляла площадь, густо покрытую трупами саранчи, и угроза потрав хлопчатника была предотвращена.



## САЗОНОВ ИВАН ВЛАДИМИРОВИЧ

Родился 22 сентября 1900 года в г. Сальяны, Азербайджан. В РККА с 07.1942 г.

На Иранском фронте с 09.1920 по 07.1921 — агент и инструктор сельхозотдела управления продкомиссии 1 корпуса и 11 армии и в Персидской Красной Армии.

С 04.1923 — инструктор по борьбе с саранчей, отдел защиты растений Наркомзем АзССР, Баку.

С 18.07.1940 — начальник отдела СП и МВЛ ЭУ ГУ ГВФ.

В командировке по борьбе с саранчей в Иране в 1942, 1943, в Китае и Индии в 1944.

Инженер-капитан (7.07.1942), инженер-майор (30.11.1944), инженер-подполковник (5.04.1952).

Награжден орденом Красного Знамени (1.09.1951), двумя орденами Красной Звезды (1.09.1944, 3.11.1944), медалью «За победу над Германией», знаками «Отличник Аэрофлота» (20.09.1939), «Отличник сельского хозяйства» (13.10.1947), золотой медалью ВСХВ (16.08.1940). Лауреат Сталинской премии (14.03.1951).

Из наградного листа от 4.08.1944 г.: «...В 1942 возглавлял бригаду специалистов ГУ ГВФ, направленную по решению СНК СССР в Иран для обучения иранских специалистов авиационно-химическому методу борьбы с вредителями сельскохозяйственных растений. Оборудовано 5 иранских самолетов советскими аэроопылителями, обучено 4 иранских летчика и 5 наземных специалистов. В июне 1944 года т. Сазонов обеспечил выполнение решения ГКО о борьбе с саранчей в Северном Иране и приграничных к Ирану районах Советского Азербайджана. Под непосредственным руководством т. Сазонова в течение 20 дней саранча была полностью уничтожена на площади в 45 000 га, чем полностью снята угроза уничтожения саранчей посевов хлопка в Азербайджанской ССР. За успешную работу достоин награждения орденом Красной Звезды.

Начальник ЭУ ГУ ГВФ инженер-подполковник Авербах».

## ДЕРБИНЯН ГЕОРГИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

Родился 16 октября 1910 года в г. Баку. По специальности агроном-энтомолог.

С 01.1935 — старший инженер по спецприменению 222 АОСП Азербайджанского УГВФ.

С 08.1938 — заместитель начальника Азербайджанской авиагруппы ГВФ по спецприменению

С 08.1945 — ИО начальника Азербайджанского УГВФ.

С 03.1947 по 21.08.1952 — заместитель начальника Азербайджанского УГВФ.

В 1942, 1944 — руководитель спецгруппы по борьбе с саранчей в Иране.

Подполковник ГА (1951). Награжден орденом Красной Звезды (13.03.1944), медалями «За трудовую доблесть», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».



# ПЕРЕГОН САМОЛЕТОВ ПО ЮЖНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ

Воздушное сообщение с Ираном в 1941–1942 году представляло собой только одну международную воздушную линию Тегеран–Баку–Москва. По трассе воздушной линии Тегеран–Баку курсировали транспортные почтово-пассажирские самолеты воздушной линии Москва–Тегеран с частотой движения 6-8 рейсов в месяц, и по этой же линии с апреля 1942 года начался перегон импортных боевых самолетов, идущих с юга Ирана в СССР.

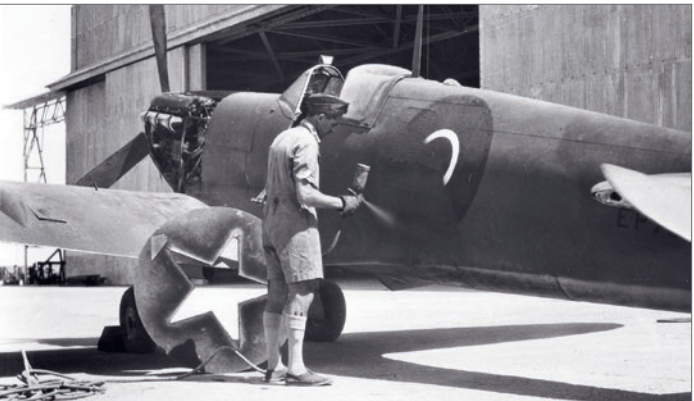
Перегон импортных самолетов осуществлялся по указанной трассе только до Аджикабула и далее перегоночная трасса шла по долине реки Кура до конечного пункта Кировабад. Маршрут Абадан–Аджикабул — 1290 км, маршрут Абадан–Кировабад — 1450 км. Промежуточная посадка — в Тегеране (маршрут Абадан–Тегеран — 700 км). Помимо основных аэродромов в Тегеране и Баку имелись на трассе линии промежуточные (запасные) аэродромы в пунктах Казвин и Пехлеви, приспособленные на случай вынужденных посадок самолетов.

Основной аэродром в Тегеране Кола-Морге и промежуточные аэродромы Казвин и Пехлеви находились в ведении ВВС Закавказского фронта, от которого были выделены на эти аэродромы личный состав, оборудование и автотранспорт.



Вся работа по перегонке импортных самолетов, поддержание в исправном состоянии аэродромов Кола-Морге, Казвин и Пехлеви была возложена на командование 9-го аэродрома особого назначения в Тегеране, которому были подчинены авиакомендатуры в Казвине и Пехлеви.

Основополагающим руководящим документом была «Инструкция по организации и проведению перегонки материальной части самолетов и перелетов по трассе Абадан–Тегеран–Кировабад», утверждаемая Командующим ВВС Закавказского фронта.



Исх. № 25/096 от 15.04.1944 г.  
Управление ВВС Закавказского фронта.  
Заместителю командующего ВВС КА  
генерал-полковнику авиации Никитину.

Представляю Инструкцию по организации и проведению перегонки материальной части самолетов и перелетов по трассе Абадан–Тегеран–Кировабад.  
Начальник штаба ВВС Закафронта генерал-майор авиации Лаврик.  
«Утверждаю»  
Командующий ВВС Закавказского фронта  
Генерал-майор авиации Глушенков  
1 апреля 1944 г.

## Инструкция по организации и проведению перегонки материальной части самолетов и перелетов по трассе Абадан–Тегеран–Кировабад.

### 1. Общие положения.

- Организация перелетов и сам перелет по трассе групп или одиночных самолетов производится в строгом соответствии с приказом ВВС КА № 0115 от 14.06.1943 года, Инструкции по оперативному сосредоточению авиачастей ВВС КА, НШС-43, НПП-38.
- Выпуск групп и одиночных самолетов с аэродрома Абадан производится решением командира Абаданской авиабазы, только при наличии подтвержденного согласия на прием начальником аэродрома особого назначения г.Тегеран.
- Выпуск групп и одиночных самолетов с аэродрома Тегеран на аэродром Кировабад производит начальник АОН с разрешения, полученного от Кировабада. Выпуск самолетов с аэродрома Тегеран на аэродром Абадан производит начальник АОН с подтвержденного согласия аэродрома Абадан.
- Выпуск групп и одиночных самолетов производить:
  - при наличии полной информации о фактической погоде и ожидаемого состояния погоды на весь период перелета. Данные фактической погоды должны быть действительными не более двух часов;
  - при подтвержденной готовности средств радиосвязи для двухсторонней связи самолетов с землей и внутри группы;
  - при готовности средств ЗОС и наличии у летного состава данных для работы с ними;

- при докладах командира группы или экипажа о готовности группы, экипажа к вылету;
- при готовности к приему аэродрома посадки, состоянии и готовности промежуточных аэродромов.

- Командир Абаданской авиабазы с аэродрома Абадан, начальник АОН с аэродрома Тегеран, командир 11 ЗАП с аэродрома Кировабад — обеспечивают вылеты групп и одиночных экипажей работой средств связи, ЗОС, данными для работы с ними, метеоинформацией на весь период перелета, а также техническими средствами, заправкой самолетов, отвечают за их готовность и своевременное обеспечение вылетов.
- При вынужденных посадках на промежуточных аэродромах организуют техническую помощь и дальнейший перелет на аэродром назначения: на южном участке трассы Абадан–Тегеран — командир Абаданской авиабазы, на отрезке Султанабад–Тегеран — начальник 9 АОН. На северном участке Тегеран–Кировабад — командир 4 ЗАБр, на отрезке Тегеран–Пехлеви эта организация возлагается на начальника 9 АОН. Это же относится и к организации поисков потерявшихся самолетов.
- Командиры 6 и 71 ПИАП, 2 ПБАЭ и транспортных звеньев лично несут ответственность, готовят и проверяют степень готовности своего личного состава и матчасти самолетов к перелетам в соответствии с требованиями приказов, наставлений и документов, перечисленных в первом пункте.
- При необходимости лидирования групп на трассе лидеры выделяются из состава 2 ПБАЭ, готовит и проверяет командир 4 ЗАБр.
- Вылет групп и одиночных самолетов разрешается производить:
  - На северном участке Тегеран–Кировабад:
    - При облачности не ниже 400 метров в горах и 200 метров на равнинах над местностью и видимости не менее 4-х км,
    - на отрезке Казвин–Пехлеви, кроме того разрешается полет в случае если горы закрыты сплошной облачностью — над облаками, но на высоте не ниже 16000 футов и при условии наличия не более чем 6 баллов облачности, а в районе посадки обеспечивающей выход под облака в окна. Общая продолжительность полета над облаками не должна превышать 50 минут. Выход под облака через окна разрешается производить только в районе долины реки Кура и моря, в долине Казвин–Тегеран при условии видимости поверхности моря или земли через окна.



2) На южном участке Абадан–Тегеран:

- а) при облачности не ниже 400 метров в горах и 200 метров на равнинах над местностью, и видимости не менее 4-х км,
  - б) на отрезке Дизфул–Султанабад кроме того разрешается полет в случае если горы закрыты сплошной облачностью – над облаками, но на высоте не ниже 16000 футов и при условии наличия не более чем 6 баллов облачности, а в районе посадки, обеспечивающей выход под облака в окна. Общая продолжительность полета над облаками не должна превышать 1 часа 10 минут. Выход под облака производить только при условии, что убежден в видимости земли, через окна и что находится над равнинной местностью, в) полет в облаках запрещается.
10. В случаях встречи на маршруте ухудшения метеоусловий, в которых не определен полет командиром в полетном листе, командир группы или отдельного экипажа обязаны возвратиться на аэродром вылета, или произвести посадку на ближайшем промежуточном аэродроме, сообразуя с метеообстановкой и запасом горючего.
11. Перед вылетом групп или одиночных экипажей с аэродромов командир, обеспечивающие вылет, получают информацию о состоянии промежуточных аэродромов по маршруту и готовности к приему и доводят до сведения об этом ведущих групп, отдельных экипажей и всего личного состава.
12. Промежуточными запасными аэродромами по маршруту северного участка трассы является Казвин, Пехлеви, Сальяны, Аджижабул, Евлах. За их готовность к приему отвечает командир 4 ЗАБр. На южном участке трассы Абадан–Тегеран промежуточные аэродромы и их готовность к приему устанавливает командир Абаданской авиабазы.
13. Перелеты по трассе без установленной надежной двусторонней радиосвязи с землей производить запрещается. После взлета ведущий группы немедленно устанавливает связь по радио с аэродромом вылета, при невозможности установления радиосвязи группа или одиночный экипаж производит посадку на аэродром вылета.
14. При неустойчивом состоянии погоды распоряжениями начальников северного и южного участков трасс и начальника 9 АОН организуется разведка погоды самолетом.

## 2. Штурманское обеспечение перелета.

1. За штурманскую подготовку летного состава и выполнение требований НШС-43 при подготовке летного состава на земле перед полетом и в полете несут ответственность штурманы 6 и 71 ПИАП, 2 ПБАЭ и транспортных звеньев. Общий контроль и ответственность за штурманское обеспечение и состояние перелетов на северном участке трассы возлагается на старшего штурмана 4 ЗАБр, на южном участке трассы Абадан–Тегеран на штурмана 71 ПИАП.
2. На штурмана трассы, находящегося при 9 АОН в г.Тегеран возлагается:
  - а) следить за работой и постоянной готовностью средств ЗОС приводных радиостанций, расположенных в Тегеране и Абадане. Обеспечить перелетающие группы данными для работы на привод со средствами ЗОС,
  - б) в соответствии с требованиями НШС-43 и приказом ВВС КА № 0115 проверять штурманскую готовность всего летного состава и ведущих групп перед полетом в направлениях Кировабад, Абадан,
  - в) следить за точным выполнением всем летным составом перегоночных частей и подразделений требований НШС-43, приказа ВВС КА № 0115 и настоящей инструкции. О всех нарушениях немедленно доносить главному штурману ВВС Закавказского фронта,
  - г) производить картообеспечение 71 ПИАП и транспортного звена,
  - д) выявлять неточности в полетных картах,
  - е) следить за выверкой девиации при приемке самолетов на аэродроме Абадан.
3. Общий контроль за штурманским состоянием и обеспечением на трассе Абадан–Тегеран–Кировабад возлагается на Главного штурмана ВВС Закавказского фронта.
4. Выпуск в полет без контроля навигационной готовности летного состава штурманом запрещается, о чем последний должен произвести отметку в полетном листе и на карте.
5. Каждому полету должен предшествовать проигрыш полета, а также послеполетный разбор.
6. Расчет времени вылета для прибытия на заданные аэродромы посадки производить не позднее, чем за один час до наступления темноты.
7. Перелет выполнять с 20–30-минутными интервалами между группами.

## 8. Маршрут полета:

- а) Южного участка трассы: Абадан–Дизфул–Султанабад–Кум–Тегеран.
  - б) Северного участка трассы: Тегеран–Казвин–Пехлеви–Ленкорань–Сабирабад–Кировабад.
9. Основным способом самолетовождения при всех полетах является самолетовождение по компасу, и в зависимости от навигационной обстановки дополняется визуальной ориентировкой и радионавигацией, т.е. использованием на привод приводных радиостанций, установленных в пунктах: Абадан, Тегеран, Аджижабул, Кировабад и пеленгаторных пунктах, установленных в Абадане, Кировабаде. Полеты строить и производить по основным правилам и порядку, изложенным в главе 7 НШС-43.
10. В полете ориентировку ведут как ведущие группы и их заместители, так и в обязательном порядке все ведомые. После полета штурманы выявляют допущенные ошибки в самолетовождении летным составом в полете и принимают меры к их устранению.
11. Основным способом восстановления ориентировки на Северном участке трассы считать: выход на береговую черту Каспийского моря в районе Пехлеви, Ленкорань, Баку и железную дорогу Баку–Тбилиси. На южном участке трассы: выход на железную дорогу Абадан–Тегеран. Штурманы 6 и 71 ПИАП, 2 ПБАЭ и транспортных звеньев в соответствии с этим детально разрабатывают способ восстановления ориентировки по этапам маршрутов, эти способы изучить с летным составом и принять зачет. Перед каждым полетом штурманы проверяют знания способов восстановления ориентировки летным составом.
12. Средства ЗОС, расположенные на трассе, работают на привод по перечню работ, высылаемому Главным штурманом ВВС Закавказского фронта. Пункты расположения приводных радиостанций: Абадан, Тегеран, Аджижабул, Кировабад. Пеленгаторные пункты расположены в Абадане и Кировабаде.
13. Общее картообеспечение частей и подразделений, работающих на трассе, осуществляет главный штурман ВВС Закавказского фронта.

## 3. Организация и обеспечение перелетов радиосвязью.

1. Воздушная и наземная радиосвязь трассы Абадан–Тегеран–Кировабад организуется по радиоданным Штаба ВВС КА № 509150с от 31.12.1943 года.
2. Позывные самолетным радиостанциям назначаются начальником связи первоначального аэродрома вылета и сообщаются по маршруту через оперативного дежурно-

го в его заявке на перелет.

3. При всех групповых и одиночных перелетах необходимые радиоданные по радиосвязи доводить до всех исполнителей (вплоть до аэродрома посадки), с расчетом получения на месте не позже как за 2 часа до начала перелета. Исполнителям подтверждать о своей готовности немедленно.
4. Самолеты после взлета устанавливают связь с радиостанцией аэродрома вылета. На маршруте устанавливать радиосвязь с радиостанциями тех аэродромов, от которых необходимо получить сведения о погоде. Не далее как за 120–150 км до подхода к аэродрому посадки обязательно связываться с радиостанцией данного аэродрома, откуда получать необходимые указания. При подходе к аэродрому посадки запросить разрешение на посадку.
5. В период отсутствия перелетов и в ночное время разрешается работа указанных раций в наземной сети между собой для передачи заявок на перелет и информации о погоде. При появлении самолетов в воздухе связь в наземной сети немедленно прекращать.
6. При групповых перелетах с наземными рациями ведут работу только ведущие групп, остальные только слушают. В случае выхода из строя рации ведущего или невозможность его работы на связь с землей работает его заместитель. На обязанности ведущего лежит полная и своевременная информация о ходе перелета наземным рациям, особенно аэродрому вылета и посадки.
7. Работу самолетов с наземными рациями и в воздухе между собой вести по таблицам радиосигналов ТРС-3 и сообщать в заявке на обслуживание перелета.
8. Открыто передавать по радио местонахождение группы категорически запрещается.
9. Начальники связи перегоночных полков и начальник связи 9 АОН визируют готовность экипажей к перелету в полетных листах.

## 4. Метеорологическое обслуживание перелетов.

1. Метеорологическое обслуживание перелетающих групп (экипажей) прогнозами погоды, информацией о фактическом состоянии погоды, взаимный обмен метеоданными между метеостанциями по маршруту Абадан–Тегеран–Кировабад возлагается на: начальника метеослужбы авиабазы Абадан, начальника метеослужбы 9 АОН Тегеран и начальника метеослужбы 513 БАО Кировабад.
2. Начальник метеослужбы авиабазы Абадан, лично обе-



спечивающий метеорологическое обслуживание всех групповых и одиночных перелетов по южному участку воздушной трассы от Абадана до Тегерана, обязан:

- а) опираясь на базу американской метеослужбы обеспечить сбор материалов для составления карт погоды за Ирако-Иранскую территорию;
  - б) производить систематический сбор фактической погоды по маршруту Абадан–Тегеран перед вылетом, в процессе полета до момента посадки самолетов на аэродроме Тегеран;
  - в) обеспечить по радио взаимный обмен информацией о фактической погоде между АМС Тегеран и АМС Абадан с обязательным освещением передаваемой сводки с Тегерана о состоянии погоды на перевалах и в районе ст. Дурут;
  - г) культурно оформлять и вести учет всей метеорологической документации, обратив особое внимание на учет передаваемых материалов по радио в Тегеран и на самолеты;
  - д) сообщать по радио в метеобюро ВВС Закфронта фактическую погоду аэродрома Абадан за основные синоптические сроки.
3. Начальник метеослужбы 9 АОН Тегеран, лично обеспечивающий метеобслуживание всех групповых и одиночных перелетов на северной трассе Тегеран–Кировабад и на южной трассе Тегеран–Абадан, обязан:
- а) обеспечить регулярный взаимной обмен информацией о погоде между АМС Тегеран–Абадан и Тегеран–Кировабад;
  - б) ежедневно передавать по радио все сведения по территории Северного Ирана в Абадан за сроки 7-9-11 часов и в Кировабад за сроки 5-7-9-11-13 часов;
  - в) составлять прогноз погоды на сутки для северного и южного участков трассы;
  - г) строго следить за оформлением и учетом всей метеодокументации, обратив особое внимание на составление информационного бюллетеня и консультацию летному составу;
  - д) вести учет всех материалов передаваемых по радио на АМС Тегеран, Абадан и на самолеты;
  - е) при получении сведений от разведчиков погоды и плохой метеообстановки на трассе немедленно сообщать радиограммой «Шторм» Абадан, Кировабад, Тбилиси;
  - ж) для метеосвещения трассы в северном направле-

нии обеспечить систематический прием сводок, передаваемых Бакинским радиометеоцентром;

- з) каждые 2 часа посылать авиопогоду аэродрома Тегеран в адрес: АМС Кировабад, Тбилиси, Абадан.

4. Начальник АМС 513 БАО, лично обеспечивающий метеобслуживание всех групповых и одиночных самолетов по трассе Кировабад–Тегеран, обязан:
  - а) обеспечить полноту сбора сведений по трассе Кировабад–Тегеран с обязательным приемом в первую очередь радиосводок Бакинского радиометеоцентра;
  - б) систематически передавать по радио авиопогоду и «Шторм» предупреждения АМС Тегеран;
  - в) производить запрос прогноза погоды по трассе Кировабад–Тегеран от метеобюро ВВС Закфронта;
  - г) каждые два часа сообщать Тбилиси АМБ ВВС авиопогоду Тегерана, Казвина, Пехлеви, Кировабада;
  - д) все принимаемые материалы и по радио и телеграфу полностью наносить на карту кольцовку;
  - е) строго оформлять метеодокументацию, обратив особое внимание на консультацию командования и экипажей о состоянии погоды по трассе перелета;
  - ж) обеспечить бесперебойной информацией по радио самолеты, находящиеся в воздухе с момента вылета до момента посадки;
  - з) при штормовых явлениях немедленно по радио или телеграфом сообщать в АМС Тегеран, Аджикабул, Тбилиси.
5. Оперативное руководство и контроль за выполнением этих обязанностей начальником АМС 513 БАО и начальником метеослужбы 9 АОН возлагается на начальника метеослужбы 4 ЗАБр.
6. В остальных вопросах по метеобслуживанию все начальники метеослужб по трассе Кировабад–Тегеран–Абадан руководствуются инструкцией ВВС КА по метеобслуживанию Трассы, инструкцией по метеобслуживанию авиаполка (п.55-64) НАМС 1936 г., приказом ВВС КА № 0206 и текущими приказами и указаниями ВВС КА и ВВС Закфронта.
7. Начальники трасс Абадан–Тегеран–Кировабад обеспечивают систематический контроль в выполнении дополнительных обязанностей начальниками метеослужб, требуя строгого выполнения существующего порядка в метеоподготовке и обеспечении перелетов.
8. Обо всех случаях нарушений порядка обслуживания

перелетов в метеорологическом отношении немедленно доносить начальнику АМС ВВС Закфронта.

Начальник штаба ВВС Закавказского фронта генерал-майор авиации Лаврик.

Исх. № 614647/с от 10.10.1943 г.

ВРИД начальника штаба ВВС КА генерал-лейтенанту авиации Кроленко.

Во исполнение Вашего приказа мною в период с 22 по 25 сентября 1943 г. проверена организация и состояние связи по трассе Кировабад–Тегеран–Абадан.

1. Кировабад.

На аэродроме имеется рация РАФ принадлежащая 11 ЗАП. Радиостанция работает в сети Закфронта, в сети перелетов таблицей 003 по трассе Москва–Тбилиси, в наземной сети с радиостанциями Тегеран–Абадан–Аджикабул и с самолетами, перегоняемыми по данной трассе.

Имея такую нагрузку радиостанция со своими задачами не справляется и справиться не может. В результате этого до сих пор радиосвязь с истребителями, идущими с юга, отсутствует, а с Дугласами — неустойчивая.

До августа сего года кроме рации РАФ на аэродроме находилась рация Т-1087, что вполне обеспечивало все перелеты и наземную радиосвязь по решению начальника связи ВВС Закфронта переведена в Тбилиси.

Вывод: радиостанцию Т-1087 необходимо вернуть в Кировабад.

2. Тегеран. На аэродроме имеются радиостанции РАТ и РАФ. РАТ работает в наземной радиосети, РАФ с самолетами. Обе радиостанции содержатся в хорошем состоянии, но работают с перебоями из-за отсутствия ламп ГКЭ-500 и электролита.

Для нормальной работы радиостанции РАТ необходимо ее обеспечить лампами ГКЭ-500 или ГКЭ-100 (3 шт.), лампами ГКЭ-150 (6 шт.), едким калием (20 кг). Для радиостанции РАФ необходимо ламп ГКЭ-500 или ГКЭ-1000 — 2 шт., анодных батарей БАС-80 — 100 шт. Нет аппаратных журналов и бланков радиограмм.

Внутренняя телефонная связь в авиагарнизоне обеспечивается своими силами, но находится в плохом состоянии.

АСН имеет много точек, не связанных между собой через коммутатор (РАП, общежитие летного состава, склад ГСМ, ОД, радиостанция и т.д.).

Для организации внутренней телефонной связи в Тегеран необходимо занарядить кабель телефонный 12 км, телефон-

ных аппаратов МБ или УНАИ — 10 шт., комплект инструмента телефонного мастера — 1 шт. Кроме этого по линии наземных войск Тегеран имеет телеграфную связь с Тебризом, а через последний — с Тбилиси и со штабом САВО.

3. Абадан.

Имеется радиостанция РАТ и РАФ. РАТ держит связь в наземной радиосети, РАФ с самолетами. Обе радиостанции содержатся в хорошем состоянии и работают бесперебойно. Организация радиосвязи по трассе Абадан–Тегеран–Кировабад.

Все радиостанции как в наземной сети, так и с самолетами и самолеты внутри строя работают на одной волне № 196, что вызывает мешающие действия одной сети для другой и работа практически становится невозможной. Кроме этого радиоданные (волна, позывные всех станций, переговорная таблица радиста и ключ к ней) в течение 2-х лет не меняются (до сих пор работают по ПТ-39А), что нарушает существующие приказы по СУВ.

Выводы:

1. Для наземной радиосвязи по трассе необходимо выделить отдельную радиоволну и позывные, которые периодически изменять.
2. Для работы с самолетами также разработать систему сменных волн и позывных.
3. Запретить рациям, работающим в воздушной радиосети, вести радиообмен в наземной сети.
4. ПТ-39А как выведенную из строя заменить действующей или какой-либо другой.

Существующее территориальное расположение радиостанций по трассе не обеспечивает перелетающие самолеты, так как они были поставлены с расчетом обслуживания бомбардировщиков Бостон. В настоящее время по трассе перегоняются в большинстве случаев истребители, радиус действия радиостанций которых не дает возможность нормально работать.

Между Тегераном и Кировабадом в пунктах Казвин и Пехлеви имеются комендатуры промежуточных аэродромов, которым положена радиостанция РСБ со штатом в 4 человека: начальник рации (воентехник 1-2 ранга), старший радиотелеграфист (вольнонаемный), радист (вольнонаемный), электромеханик (вольнонаемный).

Начальниками радиостанций оба пункта обеспечены, а вольнонаемным составом нет, ввиду невозможности содержать его за пределами СССР. Отсутствие же данных радиостанций в этих пунктах не дает возможности получать своевременно данные о погоде, как на аэродром вылета, так и непосредственно на борт самолета, что зачастую срывает выпуск самолетов с



территории Ирана в СССР и кроме того не гарантирует безопасности перелета самолета.

*Вывод: В целях организации нормального радиометеообслуживания перелетов самолетов идущих из Ирана в Кировабад необходимо точки Пехлеви и Казвин обеспечить положенными им по штату рациями РСБ заменив в штате вольнонаемных на военнослужащих.*

*Такие же радиостанции необходимо установить между Абаданом и Тегераном (расстояние 675 км), в пунктах Дурут (Карим-Бад) и Дизфул, так как участок трассы проходит по гористой местности и самолеты идут на высоте 4500 метров, а выпускать их заведомо не обеспечивая надежной двухсторонней радиосвязью без данных о фактической погоде противоречит приказам ВВС КА № 0552 и 0115. Указанные же мероприятия вполне обеспечат нормальную работу.*

*Докладывая прошу соответствующих указаний.*

*Заместитель начальника штаба ВВС КА полковник Карпович.*  
*10.10.1943 г. Москва.*

## ПЕРЕГОН САМОЛЕТОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Перегон самолетов-истребителей из Ирана в СССР осуществляли специально созданные для этого 6-й и 71-й перегоночные истребительные авиационные полки (ПИАП).

К 6-му ПИАП с 5 июля 1943 года была прикомандирована эскадрилья морских летчиков из 65 авиационного полка особого назначения ВВС ВМФ под командованием майора Елисеева М. Ф., и с 16 июля 1943 года — эскадрилья 982 истребительного авиационного полка ПВО под командованием капитана Замарашкина В. И. Самолеты-бомбардировщики перегоняли экипажи 1-й и 2-й перегоночных бомбардировочных авиационных эскадрилий 11-го запасного авиационного полка 4-й запасной авиационной бригады ВВС Закавказского фронта.

### 6-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК

6-й перегоночный истребительный авиационный полк был сформирован в короткий промежуток времени с 20 января по 10 февраля 1943 года на базе отдельной перегоночной авиационной эскадрильи ВВС Закавказского фронта по штату 015/174 (три эскадрильи, в каждой три звена по три экипажа плюс звено управления полка, всего 31 экипаж) и вошел в со-

став ВВС Закавказского фронта. Первый командир полка — майор Мищенко Иосиф Павлович. С 24 мая 1943 года командир полка майор Пишенков Иван Семенович. После гибели в авиакатастрофе 6 апреля 1944 года майора Пишенкова исполняющим обязанности командира полка был назначен штурман полка капитан Белозеров Георгий Павлович (утвержден в должности командира полка 3 августа 1944 года). Исполняющий должность командира 6 ПИАП с 30.10.1944 — гвардии капитан Попов Александр Иванович.

С 12 ноября 1944 года (утвержден в должности 21 июня 1945 года) командир полка майор Тиньков Алексей Васильевич.

Бессменный начальник штаба полка с 1.04.1943 года — майор Попков Александр Филиппович.

*Приказ 6 ПИАП № 01 от 3.03.1943 г. г. Аджикабул.*

*О разбивке летного состава 6 ПИАП по эскадрильям.*

*1 эскадрилья:*

- Командир эскадрильи капитан Меркулов Н.А.
- Заместитель командира эскадрильи по политчасти лейтенант Абузин В. А.

*1 звено:*

- Штурман эскадрильи старший лейтенант Фомицкий С. М.
- Пилот старший сержант Конкин П. Я.
- Пилот сержант Тихомиров Ф. И.

*2 звено:*

- Командир звена лейтенант Бирюков Б. Н.
- Пилот сержант Седов С. И.
- Пилот младший лейтенант Пересторонин А. М.

*3 звено:*

- Командир звена лейтенант Крымский В. Ф.
- Пилот сержант Макушевский Л. Н.
- Пилот сержант Митягин А. В.

*2 эскадрилья:*

- Командир эскадрильи капитан Чирков С. И.
- Заместитель командира эскадрильи по политчасти капитан Жуков В. Ф.

*1 звено:*

- Штурман эскадрильи старший лейтенант Скопин А. М.
- Пилот младший лейтенант Зиновьев И. И.
- Пилот младший лейтенант Волков И. П.

*2 звено:*

- Командир звена лейтенант Онищенко В. А.
- Пилот сержант Ковалев А. А.
- Пилот лейтенант Новиков Н. М.

*3 звено:*

- Командир звена старший сержант Одинцов Ф. М.
- Пилот старший сержант Балалаев А. Н.
- Пилот младший лейтенант Лихонос Б. Н.

*3 эскадрилья:*

- Командир эскадрильи капитан Попов А. И.

*Заместитель командира эскадрильи по политчасти вакансия*

*1 звено:*

- Штурман эскадрильи лейтенант Есюнин Д. З.
- Пилот младший лейтенант Комаров Н. П.
- Пилот младший лейтенант Подскребяев В. Л.

*2 звено:*

- Командир звена младший лейтенант Ляшенко В. Н.
- Пилот младший лейтенант Иванов Б. А.
- Пилот младший лейтенант Кузнецов И. И.

*3 звено:*

- Командир звена младший лейтенант Качалов А. С.
- Пилот младший лейтенант Дмитриев И. Д.
- Пилот младший лейтенант Гаврилин В. П.

*Командир полка майор Мищенко*

*Начальник штаба майор Попков.*

Боевая задача полка — перегон импортных самолетов-истребителей с авиабазы Абадан (Иран) в СССР на аэродромы Аджикабул и Кировабад и переучивание летчиков на импортную матчасть. Расстояние по маршруту до Аджикабула — 1290 км, до Кировабада — 1450 км, в пути надо преодолеть два горных перевала на высоте 10000–16000 футов.

В некоторых случаях при крайней необходимости летчики фронтовых полков, уже эксплуатирующих импортную технику, прибывали за самолетами в Иран и перегоняли самолеты с территории Ирана в СССР самостоятельно. Для них было определено второе направление перегона: Иран–Баку–Махачкала–Сталинград. Основные аэродромы для посадки, осмотра и дозаправки бомбардировщиков — Махачкала и Сталинград, для истребителей — Баку, Астрахань, Буденновск.

Каждая эскадрилья 6-го ПИАП специализировалась по определенному типу самолета: 1-я на самолетах Р-39 «Аэрокобра», 2-я на Р-40 «Киттихаук», 3-я — смешанная — на самолетах «Харрикейн», «Спитфайр», Р-47 «Тандерболт», АТ-6С «Тексан». Полку было придано 85 отдельное транспортное авиазвено на самолетах С-47 капитана Александра Ивановича Тараненко для перевозки летчиков-перегонщиков и различных грузов. Штаб полка с февраля по сентябрь 1943 года размещался в азербайджанском городе Аджикабул рядом с железнодорожной станцией Кази-Магомед (место дислокации 25 ЗИАП), куда пер-

воначально и перегонялись самолеты. С сентября 1943 года по ноябрь 1944 года — штаб полка находился в г. Кировабад.

Кировабад в годы войны стал крупным авиационным учебным центром. Аэродром Кировабад — место базирования 11 ЗАП, летчики которого перегоняли из Ирана самолеты-бомбардировщики и переучивали прибывающие с фронта маршевые авиаполки и одиночные экипажи на новую импортную боевую технику. Кроме того, там же дислоцировалась и Кировабадская военная авиашкола пилотов. С ноября 1944 года и до расформирования местом дислокации штаба полка стал г.Тбилиси.

С июля 1943 года к 6 ПИАП для перегонки самолетов прикомандированы:

— из 65 АП ОН ВВС ВМФ (Москва) — 10 человек.

— из 928 ИАП ПВО (Тбилиси) — 9 человек.

— из 8 ИАК ПВО (Баку) — 1 человек.

Летчики 6 ПИАП сдавали самолеты в 25 ЗИАП в г. Аджикабул, где проходило переучивание на импортную технику маршевых авиаполков для фронта. В 25 ЗИАП с 19 ноября 1942 по август 1943 г. на самолетах Р-40 были подготовлены для фронта 45, 494, 298 ИАП, 16 ГвИАП, 268 ИАП ПВО.

За декабрь 1943 года 6 ПИАП перегнал 212 самолетов из Абадана в Кировабад и 99 самолетов из Абадана в Тегеран, переучил на иностранной матчасти 40 летчиков. И это несмотря на то, что в декабре было всего 11 летних дней. Всего в 1943 году полк перегнал 2386 истребителей, из них более 1000 истребителей Р-39 «Аэрокобра». Все эти самолеты облетали после сборки на авиабазах и только после всесторонней и доскональной проверки шли на перегон.

При испытании бывало всякое. Вспоминает Л. И. Зорин:

*«...Летчик старший лейтенант Николай Ляшенко облетывал самолет Р-47. По завершении программы у самолета не вышли шасси. Американский офицер руководитель полетов предложил летчику покинуть самолет с парашютом, тот же приказ отдал летчику и командир базы полковник Образков, но Ляшенко по радио ответил: «Машину жалко, товарищ полковник, попробую посадить». Он резко бросал самолет из стороны в сторону, совершал перевороты, чтобы эволюциями стронуть заклинившее шасси, но ничего не помогло. Запас горючего был ограничен, и летчик вынужден был идти на посадку. Он мастерски посадил самолет с убранными шасси, чем вызвал всеобщее восхищение. Причина неисправности была установлена (недосмотр сборщиков — недопустимо большое давление в амортизаторах стоек шасси и вследствие этого шасси заклинило в отсеках) и самолет отремонтирован.*

*У Бориса Бирюкова на самолете Р-40 при пикировании раз-*



*рушился фонарь кабины. Пилота оглушило, поток воздуха придавил его к бронеспинке, деформированным каркасом фонаря прижал к сиденью. Несмотря на это летчик успешно посадил самолет, но самостоятельно выбраться из самолета не смог, вызволили только с помощью слесарей».*

Несмотря на сложность маршрута (расстояние 1450 км с одной промежуточной посадкой в Тегеране, полет проходил на высотах от 3 до 5 тысяч метров в сложных условиях, через пустыню и два горных перевала), потери за год были минимальны — всего один летчик. Случаев потери ориентировки не было вовсе, хотя пыльные бури над пустыней иногда достигали высоты 6-7 тысяч метров.

В 1943 году в полку переучили на Р-39 — 17 летчиков, на Р-40 — 6, на «Спитфайр» — 3, на «Харрикейн» — 12.

29 февраля 1944 года из состава 6 ПИАП 12 летчиков и адъютант эскадрильи были откомандированы для формирования 71 ПИАП. После сформирования 71 ПИАП стал отвечать за участок Абадан–Тегеран Южной воздушной трассы. Летчики 6 ПИАП стали осуществлять перегонку самолетов из Тегерана в Азербайджан.

С 1 января по 20 июня 1944 года — перегон из Тегерана в Кировабад на расстоянии 745 км. Перегнали 1034 самолета. Переучили на Р-47 — 9 летчиков, «Харрикейн» — 8, «Спитфайр» — 9, Р-39 — 3. Всего — 29 летчиков.

С 5 января 1944 года 6 ПИАП, 2 ОПБАЭ и 85 транспортное авиазвено были включены в состав 4 ЗАБр.

С 5 сентября по 12 ноября 1944 года полк (23 летчика) проходил переучивание на самолете Як-3. Перегон импортной матчасти постепенно прекращался, главной задачей становился перегон с авиазаводов на фронт истребителей отечественного производства.

18 сентября 1944 года для пополнения штата из 25 ЗИАП прибыла эскадрилья в составе 10 летчиков, командир эскадрильи старший лейтенант Степанов Л. И.

С 11 октября 1944 года кроме перегона импортных самолетов из Ирана в СССР полку была поставлена задача по перегонке самолетов Як-3 на фронт.

*Приказ 4 ЗАБр № 0159 от 5.10.1944 г.*

*Третью эскадрилью 6 ПИАП перегоняющую самолеты Як-3 в полном составе перевести с 6.10.1944 в Сандары и зачислить на все виды довольствия в 26 ЗАП.*

*Командир 4 ЗАБр полковник Кретов.*

Итоги работы 6 ПИАП в 1944–1945 году:

- январь 1944: перегнали 124 самолета по маршруту Тегеран–Кировабад, 120 самолетов — Абадан–Кировабад.
- февраль 1944 — 83 самолета,
- март 1944 — 136 самолетов,
- апрель 1944 — 214 самолетов (переучен 1 летчик на Р-47),
- май 1944 — 154 самолета (переучено на Р-47 — 5 человек, «Спитфайр-9» — 5 человек),
- июнь 1944 — 256 самолетов (переучено на «Харрикейн» — 8, перегнали на фронт — 7 самолетов),
- июль 1944 — 178 самолетов и 7 Р-47 из Кировабада в Баку (переучено на Р-47 — 3 человека, «Спитфайр-9» — 2, Р-40 — 2 человека),
- август 1944 — 76 самолетов Тегеран–Кировабад, 8 — Кировабад–Разводув (Польша), 13 — Кировабад–Сандары.
- сентябрь 1944 — 90 самолетов Тегеран–Кировабад, 3 Р-39 — Кировабад–Львов–Польша, 1 Р-39 — Кумтор-Кала–Кировабад.
- октябрь 1944 — 111 самолетов Тегеран–Кировабад, 13 Як-3 Сандары–Зельцы, 35 «Спитфайр-9» и 56 Р-40 — Кировабад–Баку,
- ноябрь 1944 — 5 самолетов — по Союзу (переучен весь личный состав на Як-3. Переучено на самолет Як-3 8 летчиков 26 ЗИАП),
- декабрь 1944 — 15 самолетов — Кировабад–Кутаиси,
- январь 1945 — 16 Як-7 и Як-3: Сандары–Бухарест — 6 самолетов, Кировабад–Кутаиси — 10 самолетов,
- апрель 1945 — перегнали 21 самолет на фронт, в Гротткау — 10 и Секешфехервар — 11 Як-3,
- май 1945 — 3 Як-3 в Гротткау,
- июнь 1945 — 50 Як-3,
- июль 1945 — 8 Як-3.

Последний перегон в августе 1945 — 6 Як-3А в Москву.

19 ноября 1945 года 6 перегоночный истребительный авиаполк переформирован в 316 смешанный авиаполк.

Несмотря на специально изданные официальные документы о порядке представления к правительственным наградам летчиков за перегонку боевых самолетов, в 6 и 71 ПИАП не так много летчиков за время войны получили заслуженные награды. И это не от того, что они плохо работали. Была какая-то субъективная причина где-то «наверху» в вышестоящих штабах, упорно не считавших заслуги пилотов-перегонщиков Южной воздушной трассы достойными поощрения. Документы архива говорят о том, что командир полка неоднократно направлял в штаб ВВС фронта представления на награждение



## ФОКИН ВАСИЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 28 февраля 1907 года в д. Ляхово Щелковского района Московской области. В РККА с 1929. Окончил ШМАС, Сталинградскую ВАШЛ в 1932. Участник Финской войны в 1939–1940.

С 1932 — летчик-инструктор Сталинградской ВАШЛ.

С 03.1936 — инспектор по учебным заведениям ВВС начальник отдела 7 Управления ГУ ВВС РККА.

С 22.06.1941 — заместитель командующего ВВС 6 армии, 26 армии, Резервной армии.

С 12.1941 — командир 64 ИАД.

С 02.1942 — начальник 2-й перегоночной трассы ВВС КА (г.Саратов).

На Южной трассе: с 05.1942 — начальник авиабазы Тегеран.

На КВТ: с 28.08.1942 — заместитель начальника КВТ.

С 05.1943 — начальник летной инспекции ГУ ГВФ. (помощник начальника Управления Воздушной магистралей Москва–Уэлькаль).

С 29.06.1943 (в личном деле — с 02.1944) на фронте — командир 190 ИАД.

С 04.1946 — заместитель начальника по боевой подготовке ИА ВВС.

С 1947 — командующий авиацией войск ПВО Московского ВО.

С 1961 — представитель ОК ВС СВД в Праге.

С 1964 — генерал-инспектор инспекции войск ПВО страны.

Генерал-полковник авиации.

Награжден орденом Ленина (1954), шестью орденами Красного Знамени (1940, 27.03.1942, 10.07.1944, 15.09.1945, 1949), орденами Кутузова 2 степени, Отечественной войны 1 степени (2.09.1943), Отечественной войны 2 степени, двумя орденами Красной Звезды (3.11.1944), медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За взятие Кенигсберга».

Из наградного листа от 15.11.1941 г.:

*«Все время находился в частях армии, организовывая боевые действия по задачам поставленным командующим армией. Выполнил 12 боевых вылетов на разведку со штурмовкой наземных войск противника. Достоин награждения орденом Красного Знамени. Командующий ВВС 6 Армии полковник Рафалович.15.11.1941».*

Из наградного листа от 12.05.1943 г.:

*«Первым прибыл на трассу в августе 1942. Имея ограниченное количество людей провел большую работу по подготовке аэродромов и авиабаз к перегонке американских самолетов. Занимался конкретно каждой деталью подготовки посадочных полос, стоянок, обеспечения техническими средствами, размещения летно-технического состава, строительства, обеспечения и т.д. Организовал тренировку летного состава, руководил перевозкой грузов и переброской полков к месту дислокации. Внес много рацпредложений по улучшению аэродромной службы. Лично отлидировал 2 группы на участке Уэлькаль–Сеймчан, одну на участке Сеймчан–Якутск и одну — Якутск–Киренск. Достоин награждения орденом Отечественной войны 1 степени. Начальник КВТ полковник Мазурук.12.05.1943».*

Из наградного листа от 2.07.1944 г.:

*«В период с 22.06.1944 по 30.06.1944 отлично руководил дивизией во время прорыва обороны противника на Витебском и Полоцком направлениях. Сам лично произвел 3 боевых вылета Сопровождаемые штурмовики не имели ни одной потери от истребителей противника. За умелое руководство частями дивизии достоин награждения орденом Кутузова 2 степени. Командир 11 ИАК генерал-майор авиации Иванов. 2.07.1944».*



своих подчиненных. И нередко случаи, когда только второй или даже третий наградной лист подписывался и доходил до утверждения. Бывало, что документы «ходили» по инстанциям довольно продолжительное время, иногда до года. Из 111 представлений к награждению реализовано было только 82. 29 наградных листов так и остались нереализованными. Иначе как безобразным отношение кадровиков к работе летчиков-перегонщиков не назовешь.

В марте 1943 года командир 6 ПИАП представил к награждению орденом Красной Звезды старшего лейтенанта Фомицкого, лейтенанта Крымского. К медали «За боевые заслуги» – капитана Белозерова, лейтенанта Есюнина, младшего лейтенанта Качалова, сержанта Ковалева, старшего сержанта Одинцова. Это были первые отличившиеся при перегоне летчики.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18.08.1945 г. награждены:

орденом Отечественной войны 1 степени:

- майор Тиньков А. В. (в указе Теньков).

орденом Красной Звезды:

- старший лейтенант Гербинский П. Я.
- старший лейтенант Коноваленко А. П.
- старший лейтенант Король Т. Ф.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6.11.1945 г. награждены за выслугу лет:

орденом Ленина:

- майор Попков А. Ф.

орденом Красной Звезды:

- майор Тиньков А. В.

медалью «За боевые заслуги»:

- капитан Попов А. И.
- старший лейтенант Скорняков А. И.

Приказом командира 931 ИАП № 01 от 17.01.1943 г. награждены: старшина Буслаев Михаил Петрович — медалью «За отвагу», старший сержант Иванов Борис Васильевич — медалью «За боевые заслуги».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2.08.1944 г. награждены:

- орденом Красного Знамени — капитан Белозеров Г. П.
- орденом Красной Звезды — 14,
- медалью «За боевые заслуги» — 5.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19.08.1944 г.

Награждены:

- орденом Красной Звезды – 9,
- медалью «За боевые заслуги» – 3.

Старший лейтенант Скопин А. М. награжден орденом Отечественной войны 1 степени (пр. 5 ВА № 026 от 17.07.1944). Отличился на стажировке 11 ЗАП в 508 ИАП 5 ВА.

На 4.06.1945 г. в 6 ПИАП награждены:

- орденом Ленина — 1,
- орденом Красного Знамени — 2,
- орденом Красной Звезды — 18,
- медалью «За отвагу» — 2,
- медалью «За боевые заслуги» — 15.

Всего: 38 человек.

Одну награду имеют — 11 человек, две награды — 7, три — 3 , четыре — 1.

Всего награжденных — 22 человека.

### 71-Й ПЕРЕГОНОЧНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК

В начале 1944 года было принято решение о постоянном базировании части летчиков-перегонщиков на авиабазе Абадан с целью сокращения времени на перевозки летного состава транспортными самолетами и уменьшения затрат. 29 февраля 1944 года из состава 6 ПИАП 12 летчиков и адъютант эскадрильи (в том числе прикомандированная эскадрилья 982 ИАП ПВО) были откомандированы для формирования нового 71 перегоночного авиаполка. После сформирования 71 ПИАП стал отвечать за участок Абадан–Тегеран Южной воздушной трассы. Место дислокации 71 ПИАП — г. Абадан. 2-я эскадрилья состояла из прикомандированных летчиков 982 ИАП ПВО, 3-я эскадрилья — из прикомандированных летчиков 4-й запасной авиабригады, которые несмотря на нахождение в Иране, до конца войны продолжали оставаться в штатах своих авиаполков.

Для перевозки личного состава 71 ПИАП и грузов к 152-й авиабазе в Абадане было прикреплено 84 транспортное авиазвено на самолетах С-47 (командир звена майор Алексеев Ф. А.).

Приказом ВВС Закавказского фронта № 058 от 9.03.1944 г. 71 ПИАП как самостоятельное воинское подразделение был прикреплен на довольствие в 513 БАО в г. Кировабад.

27 апреля 1945 года 71 ПИАП убыл с территории Ирана в состав частей 4-й запасной авиабригады с дислокацией на аэродроме Сандары.

*Список летного состава 71 ПИАП на 29.02.1944 г.*

*Командир полка подполковник Герасимов Петр Васильевич*  
*Штурман полка майор Тиньков Алексей Васильевич*

- *Командир 1 эскадрильи капитан Лазарев Семен Васильевич*
- *Штурман эскадрильи лейтенант Есюнин Дмитрий Зотович*
- *Командир звена младший лейтенант Подскребяев Виктор Леонидович*
- *Командир звена младший лейтенант Ковалев Александр Афанасьевич*
- *Летчик младший лейтенант Седов Сергей Иванович*
- *Летчик младший лейтенант Иванов Борис Александрович*

- *Командир 2 эскадрильи капитан Замарашкин Виктор Иванович*
- *Штурман эскадрильи старший лейтенант Развин Иван Федорович*
- *Командир звена младший лейтенант Тарзудин Андрей Павлович*
- *Командир звена младший лейтенант Иванов Иосиф Васильевич*
- *Летчик младший лейтенант Безбородов Никифор Егорович*
- *Летчик младший лейтенант Макаров Владимир Иванович*
- *Летчик младший лейтенант Буряков Михаил Иванович*
- *Летчик младший лейтенант Авраменко Николай Степанович*
- *Летчик младший лейтенант Данилов Михаил Михайлович*

- *Командир 3 эскадрильи старший лейтенант Ягнов Алексей Иванович*
- *Штурман эскадрильи лейтенант Панченко Григорий Федотович*
- *Командир звена младший лейтенант Петухов Владимир Сергеевич*
- *Командир звена младший лейтенант Корнеев Николай Иванович*
- *Летчик младший лейтенант Кириллов Владимир Петрович*
- *Летчик младший лейтенант Зудов Поликарп Георгиевич*
- *Летчик младший лейтенант Курышев Павел Павлович*

- *Командир 4 эскадрильи майор Полухин Александр Михайлович*
- *Штурман эскадрильи майор Зубченко Иван Ильич*
- *Командир звена капитан Балов Яков Николаевич*
- *Командир звена капитан Халин Павел Александрович*
- *Командир звена капитан Симонов Константин Петрович*

- *Летчик — вакансия*
- *Летчик — вакансия*
- *Летчик — вакансия*

*Летают на всех типах самолетов — 5, на Р-39 и Р-40 — 2, на Р-39 и Харрикейн — 9, На Р-40 и Харрикейн — 5, только на Р-39 — 2, только на Р-40 — 6.*

*Исх. № 905297с от 7.10.1944 г.*

*Начальник импортного управления ВВС КА генерал-майор авиации Левандович начальнику 1 отдела УК ВВС КА инженер-подполковнику Полежаеву.*

*Направляю служебные характеристики на офицерский, сержантский и рядовой состав 71 ПИАП и 84 транспортного звена: 71 ПИАП*

- *Подполковник Герасимов Петр Васильевич*
- *Майор Коваленко Иван Степанович*
- *Майор Тиньков Алексей Васильевич*
- *Майор Зубченко Иван Ильич*
- *Старший лейтенант Виноградов Василий Корнеевич*
- *Старший лейтенант Фомицкий Сергей Михайлович*
- *Лейтенант Качалов Аким Андреевич*
- *Лейтенант Ляшенко Василий Наумович*
- *Лейтенант Бирюков Борис Николаевич*
- *Младший лейтенант Конкин Петр Яковлевич*
- *Младший лейтенант Волков Иван Петрович*
- *Младший лейтенант Иванов Борис Александрович*
- *Младший лейтенант Одинцов Федор Михайлович*
- *Сержант Кузнецов Валерий Иванович*

*84 транспортное звено*

- *Майор Алексеев Федор Алексеевич*
- *Капитан Жоголев Василий Михайлович*
- *Старший техник-лейтенант Савенко Яков Степанович*
- *Лейтенант Кузнецов Павел Никитич*
- *Техник-лейтенант Гаркуша Павел Савельевич*
- *Старший лейтенант Аниканов Иван Яковлевич*
- *Старшина Раступицкий Андрей Семенович*
- *Старшина Шестак Яков Яковлевич*
- *Сержант Дун Леонид Павлович*
- *Сержант Спирин Николай Егорович.*

**Статистика перегона**



1 января 1943 г. перегон из Абадана в Тегеран. Из Тегерана в Аджикабул 2 января 1943 г. Самолеты Р-39 № 138457, 138453, 138452, 138418, 138463, 138448.

5 января 1943 г. перегон из Абадана в Аджикабул:

- Р-39 № 138459 летчик Одинцов
- Р-39 № 138451 Крымский
- Р-39 № 128462 Ковалев
- Р-39 № 128444 Ляшенко
- Р-39 № 128456 Анищенко
- Р-39 № 128416 Качалов
- Р-39 № 128447 Есюнин
- Р-39 № 128446 Фомицкий

6 января 1943 г. перегон из Абадана в Тегеран.

Из Тегерана в Джандар-Гель 8 января 1943 г.

- Р-39 № 138454 Есюнин
- Р-39 № 138449 Одинцов
- Р-39 № 138422 Белозеров
- Р-39 № 138458 Ковалев
- Р-39 № 138445 Крымский
- Р-39 № 138440 Ляшенко
- Р-39 в Аджикабул 8.01.1943 г.

Первый «Спитфайр-5» № 307 вылетел из Абадана 31 января 1943 г., из Тегерана в Аджикабул 7 февраля 1943 г. вылет в 9.20, сел в 11.02. Летчик Абузин.

Первый Р-40 «Киттихаук» № 36539. Фомицкий вылетел из Абадана 15 февраля 1943 г., из Тегерана 19 февраля 1943 г. в 14.30 в Аджикабул. Сел в 16.05. Р-40 «Киттихаук» № 36666 — Балалаев 17 февраля 1943 г. Вылетел в 10.25. Сел в 12.18. Р-40 «Киттихаук» № 36546 — Качалов 18 февраля 1943 г. Вылетел в 15.00. Сел в 16.30.

Первые АТ-6С из Абадана вылетели 3 апреля 1943 г. в 11.05. Из Тегерана в 12.35, сели в Кировабаде в 15.35:

- № 41-32643 Акимов
- № 41-32640 Брежнев
- № 41-32618 Рожков
- № 41-32645 Михайлошин
- № 41-32631 Гончаренко
- № 41-32621 Филатов
- № 41-32622 Мельников
- № 41-32636 вылетел в Аджикабул после ремонта 26 мая

1943.

Первый «Харрикейн» № КХ-776. Пилот Одинцов вылетел 27 июня 1943 г. из Абадана в 7.35. В Аджикабул вылетел 27 июня 1943 г. в 12.45. Сел в 14.20.

В этот же день «Харрикейны» № КХ-783, КЗ-139, КХ-720, КЛ-173.

Первый Р-47 № 225554 — пилот Абузин. Вылетел из Абадана в 8.00 22 апреля 1944 г., из Тегерана в Кировабад в 13.30 28 апреля 1944 г. Сел в 15.30. Р-47 № 225545 — пилот Качалов: из Абадана 25 апреля 1944 г., из Тегерана в Кировабад 4 мая 1944 г. Р-47 № 225540 — пилот Замарашкин: из Абадана 25 апреля 1944 г., из Тегерана в Кировабад 30 апреля 1944 г.

Последний перегон 71 ПИАП 22 апреля 1945 г. в 10.00 из Абадана, в 8.00 28 апреля 1945 г. из Тегерана, сели в Кировабаде в 9.50 28 апреля 1945 г.:

- Р-47 № 225593 — пилот Герасимов
- Р-47 № 225551 — пилот Фомицкий
- Р-47 № 225587 — пилот Волков
- Р-47 № 225590 — пилот Иванов

Последний перегон Р-39 — 3 самолета Р-39,



1 «Спитфайр» и 1 АТ-6С:

Из Абадана в 9.45 4 января 1945 г., в 8.40 11 февраля 1945 г. из Тегерана, сели в Кировабаде в 10.55 11 февраля 1945 г.

- Р-39 № 43501 — пилот Герасимов
- Р-39 № 43004 — пилот Иванов
- Р-39 № 43188 — пилот Ляшенко (в 9.15 22 февраля 1945 г. из Тегерана, сели в 11.15 в Кировабаде).

Последние перегоны: «Спитфайр» № 961 — пилот Конкин, 22 марта 1945 г. передан в 167 ИАП в Тегеране. АТ-6С № 32630 — пилот Фомицкий. Шел в паре с С-47 пилота Алексеева. Вылет из Абадана 4 января 1945 г. в 11.35, вылет из Тегерана в 8.25 11 февраля 1945 г., сел в Кировабаде в 11.45. С-47 — пилот Алексеев, вылет из Тегерана в 8.10 11 февраля 1945 г., сел в Кировабаде в 11.05.



Ангар авиабазы Абадан



Летчики 11 ЗАП в Кировабаде





# ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА

Перегон импортных самолетов по Южной воздушной трассе из Ирана на территорию СССР, их прием, обслуживание, хранение и передача в боевые полки, обучение летного и инженерно-технического состава эксплуатации импортной авиационной техники, комплектование маршевых авиаполков было возложено на соединения и части ВВС Закавказского фронта.

На 17.03.1942 г. в ВВС Закавказского фронта кроме авиашкол и училищ входили:

- 11 ЗАП Кировабад,
- 25 ЗАП Аджикабул,
- 26 ЗАП Агдам,
- 84 ИАП Ереван,
- 3 ОКРАЭ Кутаиси,
- 152 ОРАЭ Тебриз,
- 149 ОРАЭ Тебриз,
- 128 ОКРАЭ Ереван,
- 145 ОАЭС Тбилиси (Навтлуг),
- 40 РАБ Кировабад,
- 508 БАО Тебриз,
- 258 САМ Кировабад.

На 1.08.1942 г.:  
Эскадрилья связи управления связи Закфронта:  
5 самолетов У-2, 3 УТ-2, 2 Р-5, 2 транспортных самолета.  
Управление ВВС 46 армии.  
– 84 ИАП,  
– 11 ЗАП,

- 25 ЗИАП,
- 26 ЗИАП,
- 145 ОРАЭ,
- 381 АЭС,
- 37 РАБ,
- 26 ВАШППО,
- 20 ВАШППО,
- Кировабадская ВАШП,

- 21 ВАШППО,
- 50 ШМАС,
- 46 ШМАС,
- 49 ШМАС,
- 47 ШВСР.

Схема дислокации тыловых частей

ВВС Закавказского фронта на 6.08.1942.

- Тебриз — 508 БАО.
- Пехлеви — 2 КАГ.
- Казвин — 4 КАГ.
- Тегеран — 5 КАГ.
- Кировабад — 513 БАО, 258 САМ, 27 склад БП, 23 КДСт (кислорододобывающая станция).
- Кюрдамир — 530 БАО.
- Кара-Су — 531 БАО.
- Баку — 147 САМ.
- Насосная — 205 САМ, управление 41 РАБ, АПС.
- Дербент — 549 склад БП, 532 БАО.
- Нахичевань — 512 БАО.
- Ереван — Управление 39 РАБ, 505 БАО, 507 БАО, 253 – САМ, 1988 ГАС.
- Сухуми — 479 БАО, 2021 ГАС.
- Кутаиси — Управление 37 РАБ, 495 БАО, 305 САМ, 16 КДСт.
- Аджамети — 26 склад БП.
- Миха-Цхакая — 533 БАО.
- Махарадзе — 480 БАО.
- Батуми — 484 БАО.
- Ахалкалаки — 488 БАО.
- Калинино — 491 БАО.
- Ново-Алексеевка — 490 БАО, Управление 83 РАБ, 24 КДСт, 2 САМ, 7 склад АТИ.
- Вазиани — 489 БАО, 560 склад БП.
- Махачкала — 500 БАО, 486 БАО, Управление 40 РАБ.
- Чир-Юрт — 519 БАО.
- Гудермес — 509 БАО.
- Грозный — 478 БАО.
- Орджоникидзе — 502 БАО.

Дислокация аэродромов Закавказского фронта на 15.10.1944 г.:

Т АЭРОДРОМ АДЖИКАБУЛ  
в 1 км южнее ст. Аджикабул ж/д Кировабад–Баку.  
Для истребителей и транспортных самолетов.

Т АЭРОДРОМ КУТАИСИ № 1  
в 1,5 км западнее г. Кутаиси в развилке шоссейных дорог Кутаиси–Цулукидзе, Кутаиси–Цагери.  
Базируются истребители 25 ЗИАП.  
Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ КУТАИСИ № 2  
в 7 км юго-западнее Кутаиси в развилке шоссейных дорог Кутаиси–Самтредиа, Кутаиси–Цулукидзе. Базируются разведчики 149 ОРАЭ. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ СУХУМИ  
на берегу моря в 12 км на север-северо-запад от г. Сухуми.  
Годен для И-16, И-153, СБ.

Т АЭРОДРОМ АХАЛКАЛАКИ  
в 2-х км южнее г. Ахалкалаки, западнее (200 м) шоссе Ахалкалаки–Ленинакан. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ КОДИ  
в 3 км юго-восточнее с. Коди, в 5 км юго-западнее озера Кумиси, между ж/д и шоссе Тбилиси–Ереван.  
Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ САНДАРЫ  
в 2 км юго-западнее ст. Сандари ж/д Тбилиси–Ереван. Базируются истребители 26 ЗАП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ КИРОВАБАД № 1 – ШКОЛЬНЫЙ  
вблизи северо-западной окраины ж/д станции Кировабад-товарная. Базируется ВАШП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ КИРОВАБАД № 4  
в 8 км северо-западнее Кировабада с южной стороны ж/д Кировабад–Тбилиси. Базируется 11 ЗАП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ КИРОВАБАД № 6  
в 24 км северо-восточнее Кировабада, в 7,5 км восточнее с. Али-Байрамлы. Базируется 11 ЗАП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ ВАЗИАНИ  
в 6 км к югу от ст. Вазиани ж/д Тбилиси–Телави. Базируется Руставская ВАШП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ ЕРЕВАН  
в 7 км юго-западнее города с западной стороны ж/д Ереван–Ленинакан. Базируется 25 КИАП. Для всех типов са-

молетов.

Т АЭРОДРОМ ЛЕНИНАКАН № 2  
в 3 км юго-восточнее города между ж/д Ереван–Ленинакан и Ленинакан–Артик. Базируется 25 КИАП. Для всех типов самолетов.

Т АЭРОДРОМ НАВТЛУГИВ  
5 км восточнее г. Тбилиси. Базируется 381 АЭС, 145 АЭС.

Т АЭРОДРОМ НОВАЯ АЛЕКСЕЕВКА  
в 18 км восточнее Тбилиси с южной стороны шоссе Тбилиси–Цнорис–Цхали. Базируются 335 ОДРАЭ, 7 ОТАЭ, ИАП ПВО.

Дислокация частей ВВС Закавказского фронта на 20.04.1944 г.:  
978 ИАП Тебриз — 31 самолет ЛаГГ-3.  
167 ИАП Горган — 31 самолет Як-1.  
246 ИАП Аджикабул — 32 самолета «Харрикейн».  
492 ШАП Мешхед — 30 самолетов Ил-2.  
335 ОДРАЭ Ново-Алексеевка — 9 самолетов В-25.  
149 ОРАЭ Кутаиси — 10 самолетов А-20С.  
145 АЭС Навтлуг — 14 самолетов У-2 и УТ-2.  
381 АЭС Навтлуг — 9 самолетов У-2 и УТ-2.  
592 АЭС Казвин–Тебриз — 13 самолетов У-2, УТ-2, Як-6.  
7 ОТАЭ Ново-Алексеевка — 5 самолетов Ли-2.  
25 КИАП Ереван–Ленинакан — 39 самолетов Р-39 «Аэрокобра».

На 2.11.1944 г.:  
Аэродром Тегеран:  
167 ИАП, командир полка майор Сесюнин П.П., 535 БАО.  
Аэродром Казвин:  
592 ААЭ, командир эскадрильи майор Белугин А. Д.  
Аэродром Тебриз:  
492 ШАП, командир полка подполковник Маковой К. В.  
978 ИАП, 542 БАО.  
Аэродром Кумтор-Кала:  
132 КАГ, начальник инженер-майор Чепель С. В.



ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМОВ ВВС ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА. Совершенно секретно. Особой важности. N 1		
Аэродром	Форма и размеры летного поля	Расположение аэродрома
Тегеран № 3	Квадрат с размерами 1000х1000м. Площадь 100 га	В 11 км западнее г. Тегеран с южной стороны шоссе Тегеран–Казвин
Казвин	Квадрат с размерами 1600х1600м. Площадь 256 га	В 2 км юго-восточнее г. Казвин с южной стороны ж/д Казвин–Тегеран
Решт	Неправильный вытянутый многоугольник по длине 1200 м, ширине в самой узкой части 160 м, в самой широкой части 600 м. Площадь 70 га	В 2,5 км от южной окраины г. Решт на левом берегу реки Насирье с восточной стороны дороги Решт–Локан
Пехлеви	Форма близкая к кругу, имеющему с северной стороны срез по хорде с востока на запад. Размеры 1200х1060х970м. Площадь 110 га	Близ восточной окраины г. Пехлеви между берегом Каспийского моря и шоссе Пехлеви–Решт
Ленкорань	Квадрат 1000х1000м	К западу от г. Ленкорань
Аджаикабул	Прямоугольная 1000х700 м	В 1 км южнее ст. Аджаикабул ж/д Кировабад–Баку
Евлах	Вытянутый многоугольник 2000х1000 м	В 1 км северо-западнее ст. Евлах ж/д Тбилиси–Баку
Кировабад № 4	Форма близкая к четырехугольнику с размерами 1400х1200 м, с двумя бетонными типовыми ВПП	В 8 км северо-западнее г. Кировабад с южной стороны ж/д Кировабад–Тбилиси в непосредственной близости от нее
Насосная № 1	Неправильный многоугольник с основными размерами 2400х1200 м, с двумя типовыми бетонными ВПП	В 1,5 км юго-западнее станции Насосная ж/д линии Баку–Дербент
Дербент	Две ВПП 1470х350 и 1520х350 м	В 5 км к северу от г. Дербент между ж/д и берегом моря
Кумторкала	Неправильный многоугольник из трех ВПП 1620х350, 1500х350, 1350х350 м	В 4,5 км к северу от станции Кумторкала ж/д Махачкала–Буйнакск
Махачкала № 1	Неправильный многоугольник	В 4,5 км к юго-западу от г. Махачкала

ВРИД начальника отдела перелетов ВВС ЗКФ капитан Батурин.



★ 149 ОТДЕЛЬНАЯ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ

В октябре 1939 г. дислоцируется на аэродроме Вазиани, с ноября 1939 г. — на аэродроме Рустави. На вооружении самолеты Р-10 и 3 самолета Р-5. Руководство эскадрильи:

- Командир эскадрильи майор Корпусов
- Военком старший политрук Шаповалов
- Начальник штаба капитан Задорожный
- Старший инженер военинженер 3 ранга Пирогов.

С 1940 г. – 6 ОРАЭ в Рустави: 12 Р-10, 3 УТИ-4, 3 — И-15бис, 3 УТ-1, 3 У-2. Командир эскадрильи капитан Строгонов. С марта 1940 г. — аэродром Алексеевка, с июня 1940 г. — аэродром Хашури. Выполняли спецзадание Генерального Штаба Красной Армии по фотографированию района, прилегающего к Турции, на самолетах Р-10. С октября 1940 г. — аэродром Вазиани, перешли на самолеты СБ и вошли как 1-я эскадрилья в состав 320 ОРАП. 23 июня 1941 г. 320 ОРАП расформирован и 149 ОРАЭ (5 самолетов СБ) дислоцируется на аэродроме Кутаиси. С октября 1941 г. самолеты СБ сдали, получили 12 самолетов Р-10. С 25 октября 1941 г. — аэродром Тебриз (Иран) — фотографирование территории Ирана. Зафотографирована площадь 55 440 км². Из них летчик младший лейтенант Фомичев и штурман старший лейтенант Красноперский зафотографировали площадь 49690 км². Летчик лейтенант Кобозев и штурман старший сержант Хомицкий — 4750 км².

С 14 августа 1942 г. — командир эскадрильи майор Высоцкий. С 23 августа 1942 г. 5 самолетов Р-10 на аэродроме Кутаиси, вели боевые действия в районе Главного Кавказского хребта — выполнили 6 боевых вылетов на штурмовку в районе реки Теберда, потом по 15–16 боевых вылетов в день. Всего выполнено 78 боевых вылетов за 8 дней. Потерь не было. 18 сентября 1942 г. на аэродром Кутаиси перебазировалась вся эскадрилья в составе 7 самолетов Р-10 для участия в боевых действиях. Выполнили 650 боевых вылетов на штурмовку и фоторазведку. С 19 апреля 1943 г. переучивание на «Бостон-3» в Кировабаде. С 12 июня 1943 г. – на аэродроме Кутаиси на «Бостон-3». С 15 февраля 1944 г. 6 экипажей на «Бостон-3» (командир звена старший лейтенант Митенко, начальник штаба группы старший лейтенант Красноперский) вылетели в Тегеран для выполне-

ния спецзадания Генерального Штаба Красной Армии. С 19 марта по 24 сентября 1944 г. произведено 104 вылета. Зафотографировали площадь Ирана 46400 км², военные объекты и аэродромы Тегеран, Исфаган, Султан, Бада, Кума. С 22 сентября 1944 г. — аэродром Кутаиси. С 6 октября 1944 г. — лидирование истребительных маршевых авиаполков на фронт.

★ 20 СМЕШАННЫЙ УЧЕБНО-БОЕВОЙ АВИАПОЛК

Сформирован для подготовки иранских летчиков. В Иране в состав 20 смешанного учебно-боевого авиаполка включены переводчики иранского языка. На 7.02.1944 г. командир 20 СУБАП подполковник Трунов Николай Александрович. Задание на обучение иранских летчиков отменено. 21 апреля 1944 года 20 СУБАП расформирован, личный состав направлен в распоряжение отдела спецзаданий ГШ КА. С августа 1944 г. все направлены в спецкомандировку в Монголию. Назначены инструкторами авиаполков Монгольской народной армии:

- подполковник Трунов Николай Александрович,
- майор Целищев Аркадий Васильевич,
- капитан Редькин Николай Иванович.

Назначен инструктором штаба авиадивизии:

- майор Силин Алексей Сафронович.

Назначены инструкторами командиров эскадрилий:

- старший лейтенант Троценко Борис Лукьянович,
- лейтенант Сорокин Иван Федорович.

Назначен инструктором штаба полка:

- майор Летошко Леонид Пантелеймонович.

★ 4-Я ЗАПАСНАЯ АВИАЦИОННАЯ БРИГАДА ВВС ЗАКАВКАЗСКОГО ФРОНТА

Перегоном самолетов-бомбардировщиков по Южной воздушной трассе занимались 1-я и 2-я отдельные перегоночные бомбардировочные авиационные эскадрильи, сформированные при 11 запасном авиаполку. Обучением фронтовых летчиков эксплуатации американских самолетов занимался 11 запасной авиационный полк ВВС Закавказского фронта, с 5 октября 1943 года вошедший в состав 4-й запасной авиабригады. Место дислокации 11 ЗАП — г. Кировабад. Перевозка экипажей перегонщиков была возложена на экипажи 7-й отдельной транспортной авиационной эскадрильи (ОТАЭ). Самолеты с Южной воздушной трассы поступали на Перевалочную базу ВВС Красной Армии (расформирована 9.07.1943 г.) в г. Кировабаде.



ШТАТНО-ДОЛЖНОСТНОЙ СПИСОК 2 ПЕРЕГОНОЧНОЙ АВИАЭСКАДРИЛЬИ, СФОРМИРОВАННОЙ ПРИ 11 ЗАП на 4.04.1942. (основание ШТЛГ N 680/ш)		
должность	военное звание	ФИО
Командир АЭ	капитан	Пронюшкин Иван Иванович
Штурман АЭ	капитан	Ильичев Тимофей Иванович
Заместитель командира АЭ	младший лейтенант	Антонов Николай Гаврилович
Командир звена	старший лейтенант	Трофимов Григорий Андреевич
Командир звена	старший лейтенант	Зотов Петр Герасимович
Командир звена	лейтенант	Гамов Петр Павлович
Пилот	лейтенант	Панков Владимир Григорьевич
Пилот	лейтенант	Викторов Петр Викторович
Пилот	лейтенант	Ручаев Иван Васильевич
Пилот	младший лейтенант	Шумилов Павел Николаевич
Пилот	младший лейтенант	Корытнев Алексей Дмитриевич
Пилот	младший лейтенант	Ярошенко Григорий Антонович
Пилот	младший лейтенант	Черняев Василий Федорович
Пилот	младший лейтенант	Часовников Алексей Иванович
Пилот	младший лейтенант	Коновалов Иван Трофимович
Пилот	младший лейтенант	Калмыков Александр Андреевич
Штурман звена	лейтенант	Гусев Николай Яковлевич
Штурман звена	старшина	Гончаров Василий Федорович
Штурман звена	сержант	Леонов Иван Еремеевич
Штурман экипажа	младший лейтенант	Полухин Леонид Константинович
Штурман экипажа	младший лейтенант	Кочубеев
Штурман экипажа	старшина	Нихневич Павел Иванович
Штурман экипажа	старшина	Козлов Михаил Кузьмич
Штурман экипажа	старший сержант	Журавлев Дмитрий Васильевич
Штурман экипажа	старший сержант	Костин Валентин Иванович
Штурман экипажа	старший сержант	Сметанин Леонид Матвеевич
Штурман экипажа	старший сержант	Палан Николай Петрович
Штурман экипажа	старший сержант	Терников Иван Васильевич
Штурман экипажа	старший сержант	Алтарев Василий Владимирович
Штурман экипажа	старший сержант	Пеганов Олег Михайлович
Стрелок-радист	старшина	Шимкович Иван Андреевич
Стрелок-радист	старшина	Борисенок Георгий Абросимович
Стрелок-радист	сержант	Минайлов Иван Павлович
Стрелок-радист	сержант	Пырышев Михаил Андреевич
Стрелок-радист	сержант	Селиванчик Степан Прохорович
Стрелок-радист	сержант	Жихарев Исаак
Стрелок-радист	сержант	Хомяков Андрей Андреевич
Стрелок-радист	сержант	Важнин Михаил Иванович
Стрелок-радист	сержант	Зуев Иван Михайлович
Стрелок-радист	сержант	Юрченко Иван Алексеевич
Стрелок-радист	младший сержант	Кутовой Афанасий Ефимович

Стрелок-радист	младший сержант	Юрченко Николай Антонович
Стрелок-радист	младший сержант	Гусев Алексей Петрович
Стрелок-радист	младший сержант	Селиверстов Константин Петрович

ШТАТНО-ДОЛЖНОСТНОЙ СПИСОК 1 ПЕРЕГОНОЧНОЙ АВИАЭСКАДРИЛЬИ, СФОРМИРОВАННОЙ ПРИ 11 ЗАП (НА САМОЛЕТАХ ДБ-ЗФ) на 27.05.1942. (вх. N 04634 от 27.05.1942).		
должность	военное звание	ФИО
Командир АЭ	капитан	Лукин Николай Федорович
Военком АЭ	батальонный комиссар	Акимов Анатолий Яковлевич
Заместитель командира АЭ	капитан	Леонтьев Григорий Леонтьевич
Штурман АЭ	капитан	Шашин Феоктист Алексеевич
Начальник связи АЭ	лейтенант	Родионов Николай Иванович
Адъютант АЭ	старший лейтенант	Егоров Александр Алексеевич
Инженер АЭ	воентехник 1 ранга	Гнездилов Тихон Григорьевич
Командир отряда	лейтенант	Карачев Александр Сергеевич
Командир звена	старший лейтенант	Чепкасов Николай Иванович
Командир звена	лейтенант	Репин Александр Иванович
Командир звена	лейтенант	Иванов Алексей Иванович
Командир корабля	лейтенант	Беляев Дмитрий Васильевич
Командир корабля	лейтенант	Ханин Николай Лаврентьевич
Командир корабля	младший лейтенант	Першаков Лев Ильич
Командир корабля	младший лейтенант	Скуратовский Константин Григорьевич
Командир корабля	младший лейтенант	Оболкин Кирилл Трофимович
Командир корабля	младший лейтенант	Шахов Николай Константинович
Штурман отряда	старший лейтенант	Котлов Иван Васильевич
Штурман звена	старший лейтенант	Яичкин Александр Александрович
Штурман звена	лейтенант	Маркевич Николай Исакович
Штурман корабля	лейтенант	Сальников Петр Иосифович
Штурман корабля	лейтенант	Симоничев Николай Иванович
Штурман корабля	лейтенант	Демьяненко Константин Петрович
Штурман корабля	лейтенант	Куликов Иван Иванович
Штурман корабля	старшина	Исаенко Георгий Степанович
Штурман корабля	старший сержант	Копиевский Иван Гаврилович
Штурман корабля	старший сержант	Семенченко Макар Макарович
Штурман корабля	старший сержант	Маслов Дмитрий Афанасьевич
Штурман корабля	сержант	Юдин Василий Сергеевич
Борттехник	воентехник 2 ранга	Лукавый Михаил Миронович
Борттехник	воентехник 2 ранга	Пальченко Петр Ильич
Борттехник	воентехник 2 ранга	Савенко Яков Степанович
Старший авиамеханик	воентехник 2 ранга	Гололобов Константин Михайлович
Старший авиамеханик	воентехник 2 ранга	Кушнаренок Ефим Павлович
Старший авиамеханик	младший воентехник	Денисов Михаил Сергеевич



Подготовка летчиков перегоночных эскадрилий была поручена майору Николаю Константиновичу Романову.

Исх. № 355054с от 3.04.1942 г. УВВС КА. Командующему ВВС Закавказского ВО генерал-майору Глушенкову.

Старший инспектор техники пилотирования Управления формирования и укомплектования ВВС КА майор Романов Н. К. Назначен приказом Командующего ВВС КА командиром группы по переучиванию 11 ЗАП и первых двух маршевых полков на самолетах В-25В и Бостон-3. Окажите ему содействие и всестороннюю помощь.

Зам. командующего ВВС КА генерал-майор Никитин.

Исх. № ОП/040 от 30.06.1942 г. УВВС Закфронта. На № 16/8. Начальнику штаба ВВС КА, командующему Бакинским армейским районом ПВО, начальнику управления ГВФ Грузии, начальнику управления ГВФ Азербайджана, командиру 11 ЗАП, командиру Тегеранской авиабазы.

Полеты по трассе Москва–Тегеран на территории Закавказского фронта должны выполняться в следующем порядке:

1. Маршрут пролегает через пункты Махачкала, Баку, Аджикабул, Ленкорань, Пехлеви, Казвин, Тегеран и обратно.
2. Запретные зоны:  
№ 1 — Баку в границах: с северо-запада ст. Насосная, с запада — Качалар, с юго-запада ст. Сангачалы, с востока остров Жилой.  
№ 12 — железнодорожный мост через реку Самур у села Самур (32 км юго-восточнее Дербента) в радиусе 5 км.  
№ 15 — Махачкала в радиусе 10 км.
3. Пролет маршрута с севера на юг:

- А) Махачкала: входные и выходные ворота южнее железной дороги Гудермес, Махачкала, Дербент. Высота 400 м. Аэродромы для посадки: Гражданский (5 км северо-западнее города и южнее железной дороги).
- Б) участок Махачкала — ст. Зарат (80 км северо-западнее Баку). Маршрут проходит вдоль берега и восточнее железной дороги. Аэродромы для посадки: Дербент (10 км северо-западнее города) и Хачмас (5 км юго-восточнее ст. Хачмас).
- В) аэродром Зарат — КПП разрешающий или запрещающий полет в Баку. Высота 300–400 м. Правее посадочного «Т» выкладываются сигналы из полотнищ:

- 1) Буква «Н» означает: полет на Баку запрещен, самолету вернуться для посадки на один из аэродромов: Хачмас, Дербент, Махачкала.
- 2) Стрела — полет на Баку разрешен.

Г) Баку.

- 1) Входные ворота ст. Насосная, правее железной дороги. Высота не более 500 м. Далее на этой высоте озеро Масазырское, Кюрдаханы, Бильгя, Бина.
- 2) На аэродроме Бина КПП Азербайджанского округа погранвойск НКВД — проверяющий пассажиров и производящий таможенный досмотр.
- 3) Выход из Баку: Бина, Бильгя, озеро Масазырское, Аджикабул.  
Далее маршрут до Тегерана через Ленкорань, Пехлеви, Казвин — запретных зон не имеет.
4. Полет с юга на север строго в обратном порядке. Аэродром Аджикабул (5 км южнее г. Аджикабул) — КПП разрешающим или запрещающим полет в Баку. Высота не выше 500 м. При сигнале «Н» полет в Баку запрещен, посадка на аэродроме Аджикабул.
5. Посадка самолетов на военных аэродромах Бакинского аэроузла запрещена.
6. Каждый самолет нарушивший приказ НКО № 0184 и данные указания будет посажен истребителями ПВО, при неподчинении требованиям истребителей — будет сбит.  
Начальник штаба ВВС Закфронта комбриг Лаврик.  
26.06.1942 г.

Процесс подготовки летчиков в запасных авиаполках был следующим: с фронта выводился в ЗАП полк, потерявший самолеты, пополнялся личным составом, обучался на новую часть, получал самолеты и убывал на фронт. Через ЗАПы 4-й ЗАБр импортная часть распределялась и в боевые части, непосредственно воюющие на этой технике.

#### Управление 4-й запасной авиационной бригады

Формирование управления 4 ЗАБр начато 28.12.1941 года и окончено 15.01.1942 года в г. Каменка-Белинская Пензенской области в ВВС Приволжского ВО. С 15.01.1942 года дислокация 4 ЗАБр — г. Тамбов.

В состав бригады вошли:

4 ЗИАП г. Моршанск на МиГ-3, ЛаГГ-3 и Ла-5.  
6 ЗИАП г. Рассказово на МиГ-3, Як-1, Як-7, Як-9.  
10 ЗАП г. Каменка-Белинская на Су-2, Ил-2.  
674 БАО — Моршанск, 675 БАО — Рассказово, 5 узел связи г. Тамбов.

710 БАО г. Каменка-Белинская  
668 БАО — Тамбов.  
С 1.02.1942 — 143 БАО ст. Ляды.  
С 30.03.1942 10 ЗАП передан в 1 ЗАБр.  
С 28.03.1942 в состав 4 ЗАБр вошел 1 УТАП на Ил-2 г. Тамбов, который с 26.04.1943 выбыл в состав ВВС Московского ВО. С 5 октября 1943 года на основании Директивы Генерального Штаба Красной Армии № 514411 от 14.09.1943 года управление 4 ЗАБр вышло из состава ВВС Приволжского ВО и передано в ВВС Закавказского фронта с дислокацией в Кировабаде. Подчиненные воинские части остались в Приволжском ВО. На новом месте базирования в состав бригады вошли: 25 ЗИАП на Р-39 на ст. Вазияни (с 25.03.1944 — в г. Кутаиси), 26 ЗИАП на ЛаГГ-3 и Р-39 ст. Сандары. Основная задача — приемка самолетов с авиазавода № 31. 11 ЗАП на «Бостон-3» и Р-39, Кировабад. Основная задача — приемка самолетов из Ирана. До этого полки были отдельными и подчинялись командующему ВВС Закфронта. С 10 декабря 1943 года управление бригады перебазировалось из Кировабада в Тбилиси. С 10.11.1943 г. при 11 ЗАП сформирован технический полк для приемки самолетов из Ирана, и прибыл 613 БАО 83 РАБ для обеспечения и отправки самолетов. На 31.12.1943 г. — 246 ИАП при 25 ЗИАП готовил летчиков на «Харрикейнах». В 1943 году в 11 ЗАП перегонкой самолетов на фронт занимались 773, 167 и 352 ИАП. 25 ЗИАП переучивал летчиков на Р-40, Р-39, «Харрикейн», «Спитфайр».

Приказом Командующего ВВС Красной Армии № 010 от 5.01.1944 г. командир 4-й запасной авиабригады полковник Кретов Николай Прокофьевич был назначен начальником Северного участка Южной Воздушной Трассы Тегеран–Кировабад.

На основании Директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/10/304395 от 12.01.1944 г. с 1 февраля 1944 года в состав бригады включены: 6-й ПИАП — г. Кировабад (перегон Тегеран–Кировабад), 2-я отдельная перегоночная бомбардировочная авиаэскадрилья — г. Кировабад (перегон Абадан–Кировабад и лидирование истребителей), 85 транспортное авиазвено на С-47 — г. Кировабад, 1-й авиатехнический батальон — г. Кировабад, 513 БАО. Авиазавод № 31.

Приказ 4 ЗАБр № 00145 от 10.09.1944 г.

О частичной реорганизации частей бригады.

1. 11 ЗАП с 20.09.1944 г. перевести на штат 015/418в в составе трех бомбардировочных эскадрилий на Бостон-3 с последующим переходом на Пе-2.
2. Постоянный летный состав 3 ИАЭ 11 ЗАП и учебные истребители до 13.09.1944 г. перевести в Кутаиси в состав 25 ЗИАП.
3. 26 ЗИАП с 13.09.1944 г. целиком перейти на подготовку летчиков на самолете Як-3.
4. Командиру 25 ЗИАП командировать 12 летчиков в 26 ЗИАП для переучивания на Як-3.
5. Командиру 6 ПИАП выделить 6 летчиков и до 13.09.1944 г. командировать в 26 ЗИАП для переучивания на Як-3.
6. Командиру 26 ЗИАП прибывших летчиков до 17.09.1944 г. переучить на Як-3 и направить в 6 ПИАП для перегонки самолетов Як-3 на фронт.

...

8. Самолеты Р-39 из 11 ЗАП, 26 ЗИАП и 1 техбатальона до 20.09.1944 г. передать командиру 25 ЗИАП в Кутаиси.
10. Командиру 25 ЗИАП учесть, что впредь самолеты Р-39 с Кировабадской распребазы для облета поступать не будут.
11. 2 ОПБАЭ убывшую в распоряжение Кировабадской ВАШП им. Хользунова для переучивания на Пе-2 и с последующим перебазированием в Казань в распоряжение командира 8 ЗАБр исключить из состава частей бригады с 3.09.1944 г.

Командир 4 ЗАБр полковник Кретов.

Приказ 4 ЗАБр № 0153 от 28.09.1944 г.

1-й авиационный технический батальон полевая почта 54814 убывший в распоряжение командира 6 ЗАБр ст. Кубинка исключить из состава частей бригады с 27.09.1944 г. Основание: Директива Зам. командующего ВВС КА № 18040-III от 17.09.1944 г. и приказ войскам Закавказского фронта № 0058 от 19-21.09.1944 г. Командир 4 ЗАБр полковник Кретов.

С 28.03.1944 г. 25 ЗИАП передислоцирован из Вазияни в Кутаиси. С 10.09.1944 г. 11 ЗАП готовил летчиков тремя бомбардировочными эскадрильями на А-20 с последующим переходом на Пе-2. Истребительная эскадрилья 11 ЗАП передислоцирована в Кутаиси и включена в состав 25 ЗИАП. С 13.09.1944 г. 26 ЗИАП стал готовить летчиков на Як-3.



С 3.09.1944 г. 2 ПБАЭ переведена для переучивания на Пе-2 в ВАШП в Казань в 8 ЗАБр и исключена из состава 4 ЗАБр.

С 30.09.1944 г. 1-й технический авиабатальон исключен из 4 ЗАБр и переведен в 6 ЗАБр в Кубинку.

С 20.10.1944 г. 6 ПИАП переведен в Сандары и переучивает на Як-3 и перегоняет Як-3 на фронт.

За 1943 год подготовлено в Приволжском ВО и на Закавказском фронте: 12 истребительных авиаполков — 390 летчиков, 7 бомбардировочных авиаполков — 135 летчиков, 114 одиночных экипажей бомбардировщиков, 24 одиночных экипажа штурмовиков, 465 одиночных истребителей, 31 командир звена штурмовиков, 40 командиров звеньев истребителей, 35 штурманов истребительных эскадрилий.

Всего: 1234 летчика, 249 штурманов, 249 воздушных стрелков-радиостов, 1236 человек инженерно-технического состава, 1342 младших авиаспециалиста.

За 1944 год подготовлено: 275 отдельных экипажей бомбардировщиков, 908 летчиков-истребителей (в том числе 4 маршевых полка — 137 экипажей), 288 штурманов, 267 воздушных стрелков-радиостов, 1847 старших и средних инженерно-технических составов, 624 младших авиаспециалиста.

Принято из Ирана 1814 самолетов, с заводов — 818 отечественных самолетов. Отправлено на фронт и в другие части ВВС — 2308 истребителей, 438 бомбардировщиков, Всего — 2746 самолетов.

С 1 января по 1 августа 1945 года подготовлено: 88 отдельных экипажей бомбардировщиков, в том числе на А-20 — 50, на Пе-2 — 38; 240 летчиков-истребителей, в том числе на Р-39 — 76, на Р-47 — 15, на Як-3 — 149; 22 человека инженерно-технического состава, 271 младший авиаспециалист.

Принято 358 истребителей и 44 бомбардировщика. Отправлено: 198 истребителей, 26 бомбардировщиков. Всего 224 самолета.

За время пребывания на Закавказском фронте в 4-й ЗАБр было подготовлено семь истребительных авиаполков, 206 одиночных экипажей бомбардировщиков, 452 одиночных летчика-истребителя, 18 штурманов истребительных эскадрилий. Всего 676 летчиков, что в переводе на полки составит 21 авиаполк.

Бригада расформирована 24 августа 1945 года.

#### Руководящий состав бригады:

- Командир 4 ЗАБр с 28.12.1941 по 12.05.1942 гг. — комбриг Котров Василий Петрович.
- Командир 4 ЗАБр с 12.05.1943 г. — полковник Кретов Николай Прокофьевич.

- Командир 4 ЗАБр с 5.11.1944 г. — полковник Пантелеев Всеволод Иванович.
- Военный комиссар бригады до 23.06.1943 г. — полковник Кузовенков Николай Павлович
- Заместитель командира бригады по политической части с 23.06.1943 г. — подполковник Борисов Борис Борисович.
- Начальник штаба с 28.12.1941 по 27.07.1942 гг. — полковник Кузнецов Дмитрий Петрович.
- Начальник штаба с 5.03.1943 г. — полковник Михайлов Иван Иванович.

## РАБОТА СЕВЕРНОГО УЧАСТКА ЮЖНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ И САНДАРСКОЙ РАСПРЕДБАЗЫ

Организованная для приемки импортных самолетов, поступающих из Абадана и Тегерана в Кировабад при 11 ЗАП, Кировабадская распределительная авиабаза только с 26.10.1943 по 15.05.1944 года приняла самолетов : А-20 — 286 шт., Р-39 — 951 шт., Р-40 — 382 шт., «Харрикейн» — 51 шт., Р-47 «Тандерболт» — 3 шт. Всего — 1673 самолета.

Для прикрытия с воздуха хранящейся импортной техники было назначено дежурное звено Батайской военной авиашколы пилотов.

Исх. № 0032 от 19.02.1942 г. На № 00982.

Совершенно секретно.

Начальнику Батайской авиашколы им. Серова.

Командующий ВВС Закфронта приказал разъяснить:

1. Кировабадский аэроузел входит в район истребления Батайской авиашколы, поэтому вы лично отвечаете закрытие аэродромов КВАШП и 11 ЗАП.
2. Дежурное звено выделяемое вами на аэродром Кировабад № 4 имеет специальную задачу: прикрывать матчасть 11 ЗАП. Других задач перед этим звеном поставлено быть не может, а поэтому оно и подчинено командиру 11 ЗАП.

Начальник штаба ВВС Закфронта комбриг Лаврик.



## КРЕТОВ НИКОЛАЙ ПРОКОФЬЕВИЧ

Родился 27 мая 1901 года в с. Богословское Невинномысского района Ставропольского края. В РККА с 02.1918 — красноармеец, командир группы разведки.

Участник Гражданской войны 8.02.1918 — 12.1922. Пять раз ранен и контужен. Участник Финской войны 1939–1940 г. С 07.1941 — командующий ВВС 54 армии.

С 16.11.1941 — помощник начальника Балашовской ВАШП.

С 05.1942 — командир 4 ЗАБр.

С 03.1945 — ИД командир 214 ШАД, Ленинградский фронт.

Майор (8.11.1936), полковник (8.11.1938), генерал-майор авиации (11.05.1949).

Награжден орденом Ленина (30.04.1945), двумя орденами Красного Знамени (22.02.1941, 3.11.1944), орденами Отечественной войны 1 степени (9.05.1945), Красной Звезды (1935), медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией».

## ПАНТЕЛЕЕВ ВСЕВОЛОД ИВАНОВИЧ

Родился 27 января 1906 года в д. Борисовка Юрьев-Польского района Ивановской области. В РККА с 23.10.1928 — моторист 3 ОАО. На фронте с 22.06.1941 г. Ранен в июле 1941 г.

С 10.1940 — командир 9 ИАП.

С 07 по 08.1941 выполнил 37 боевых вылетов на И-16 в составе ВВС 21 армии.

С 10.1941 — командир 27 ЗАП.

С 17.10.1942 — заместитель командира 5 ЗАБр.

С 15.07.1943 — ИД командира 5 ЗАБр.

С 19.10.1944 по 08.1945 — командир 4 ЗАБр.

Капитан (21.03.1936), майор (17.09.1939), подполковник (8.12.1941), полковник (26.10.1944).

Награжден орденом Отечественной войны 2 степени (2.08.1944), двумя орденами Красной Звезды (1942, 3.11.1944), медалью «За боевые заслуги» (1939).

## МИХАЙЛОВ ИВАН ИВАНОВИЧ

Родился 14 июня 1897 года в с. Омары Мамадышского района Татарской АССР. В РККА с 11.1917 г. — метеоролог 18 армейского воздухоплавательного отряда. Участник Гражданской войны 1918–1921 г. — против немцев под Ригой, против англичан на Северной Двине, против Колчака на Восточном фронте, против Деникина и Врангеля. Участник освобождения Западной Белоруссии в 1939, Финской войны 1939–1940 г.

С 31.08.1941 — начальник штаба УВВС СКВО.

С 13.06.1942 — начальник штаба 215 ИАД.

С 17.02.1943 — начальник штаба 4 ЗАБр.

С 09.1945 — начальник штаба Кировабадской ВАШЛ.

Полковник. Награжден орденами Ленина (21.02.1945), Красного Знамени (3.11.1944), Красной Звезды (1940), медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией».





Для приема самолетов ЛаГГ-3, поступающих с авиазавода № 31, при 26 ЗАП на аэродроме Сандары была организована Сандарская распробза, куда с 26.10.1943 по 15.05.1944 года поступило 383 самолета.

Подготовлено и отправлено самолетов на фронт и в другие части ВВС с 10.1943 по 15.05.1944 гг.: А-20 — 246 шт., Р-39 — 846 шт., Р-40 — 363 шт., «Харрикейн» — 110 шт., Р-47 «Тандерболт» — 1 шт., АТ-6С — 2 шт., ЛаГГ-3 — 344 шт. Всего 1912 самолетов.

6-й ПИАП работает на перегонке из Тегерана в Кировабад самолетов-истребителей. 2 ОПБАЭ — на перегонке из Абадана в Кировабад и Тегеран самолетов А-20.

1-й авиатехнический батальон обеспечивает приемку, учет, хранение и обслуживание прибывающей с юга матчасти, ведет подготовку для фронта инженерно-технического состава.

С 1.10.1943 по 15.05.1944 гг. были подготовлены маршевые полки:

На самолетах Р-39 — шесть полков: 25 ИАП, 66 ИАП, 101 ГвИАП, 167 ИАП, 352 ИАП, 773 ИАП. На самолетах «Харрикейн» — 246 ИАП и одиночные экипажи. Всего — 902 летчика.

В сентябре 1944 года части 4 ЗАБр получили задачу на переучивание маршевых полков и одиночных экипажей на отечественную матчасть — самолеты Пе-2 и Як-3.

*Приказ ВВС ЗКФ № 0252 от 15.09.1944 г.*

*В соответствии с указаниями зам. командующего ВВС КА от 13.09.1944 г.*

*№ 32/511 приказываю:*

1. *Впредь в 4 ЗАБр обучение летных экипажей производить на следующей материальной части:*  
11 ЗАП на Пе-2.  
25 ЗАП — на Р-39.  
26 ЗАП — на Як-3.
2. *Командиру 4 ЗАБр силами 2 ПБАЭ с 16.09.1944 г. организовать получение на авиазаводе в г. Казань и перегонку в Кировабад 50 самолетов Пе-2 и 10 самолетов УПе-2 для 11 ЗАП и Кировабадской авиашколы.*

*Командующий ВВС ЗКФ генерал-лейтенант авиации Глушенков.*



## МИЩЕНКО ИОСИФ ПАВЛОВИЧ

Родился 18 октября 1910 года в г. Шахты Ростовской области. Окончил 2 курса геолого-разведочного института в 1933 г., 11 ВАШЛ 08.1933–12.1937 г.

В РККА с 23.08.1933 г. В правительственной командировке в Испании с 05.1937 по 09.1938 г., в Иране (Абадан) с 02.1943 по 05.1943г.

С 27.05.1941 — командир полка 170 ИАП 23 ИАД, Западный фронт.

С 08.1942 — командир маршевого АП при 25 ЗАП.

С 1.04.1943 — командир 6 ПИАП.

С 24.06.1943 — помощник командира 8 АК ПВО по ВСС.

Лейтенант (3.04.1937), капитан (19.02.1938), майор (17.02.1939), подполковник (19.02.1944), полковник (24.01.1950).

Награжден двумя орденами Красного Знамени (10.1937, 11.1938), двумя орденами Красной Звезды (11.1944, 06.1949), медалями «За боевые заслуги» (11.1944). «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».



## ПИШЕНКОВ ИВАН СЕМЕНОВИЧ

Родился 28 мая 1908 года в с. Ивановское Починковского района Смоленской области.

В РККА с 2.09.1926 г. С 11.1926 — курсант 1 Ленинградской артшколы.

С 12.1930 — курсант Ленинградской ВТШЛ.

С 12.1931 — курсант 2 Борисоглебского ВАУЛ.

С 03.1933 по 07.1942 — летчик-инструктор, командир звена, командир эскадрильи Борисоглебской ВАШП, Грозненской ВАШП.

С 08.1942 — командир эскадрильи 11 ЗАП.

С 05.1943 — командир 6 ПИАП, Иран.

Погиб при катастрофе самолета 6 апреля 1944 г. на аэродроме Тегеран. Похоронен в Кировабаде. Капитан (7.04.1938), майор. Награжден двумя орденами Красной Звезды (17.12.1943, 12.04.1944); медалью «За боевые заслуги» (1943).



## ТИНЬКОВ АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 13 марта 1907 года в г. Днепропетровск-на-Амуре. В РККА с 1929 г. Окончил 9 ВАШЛ в 1933 г. Участник Финской войны. Совершил 115 боевых вылетов.

С 06.1941–08.1941 — командир эскадрильи 180 ИАП, Западный фронт.

С 08.1941 по 19.12.1941 — командир эскадрильи 29 ИАП, Северо-Западный фронт.

Совершил 96 боевых вылетов на И-16, 4 воздушных боя, 15 штурмовок.

С 11.1944 — командир 6 ПИАП.

Старший лейтенант (19.11.1937), капитан, майор.

Награжден медалью «За отвагу» (1940).



## КУЗНИЦА КАДРОВ В КИРОВАБАДЕ

Летная школа в Кировабаде появилась во время гражданской войны в Испании. Советский Союз помогал испанским коммунистам бороться против мятежников, которых поддерживали фашистские Германия и Италия. В армии республиканцев не хватало летчиков. С просьбой об обучении испанцев летному делу правительство республиканцев обратилось к СССР. Место для южан выбрали похожее по климату — Азербайджан. С декабря 1936 г. по январь 1937 г. в Кировабаде была сформирована первая летная группа для подготовки испанских летчиков. На формирование группы прибыл летно-технический состав из Роганьской, Сталинградской, Энгельсской и Ворошиловградской ВАШП, обслуживающий состав из частей ВВС Закавказского военного округа. Формировал авиашколу инспектор по технике пилотирования ВВС ЗакВО майор Цуренко. На базе летной группы в январе 1937 года сформирована 20 ВАШП двухэскадрильного состава для обучения испанских летчиков. Приказом НКО № 067 1938 г. 20 ВАШП переименована в Кировабадскую ВАШП. За февраль–июнь 1937 г. школа подготовила 176 летчиков-испанцев на самолетах У-2, Р-5, И-15, И-16, Р-Зет, СБ. Курсантов, отчисляемых по летной неуспеваемости, перечисляли на летчиков-наблюдателей и авиамехаников. За успехи в обучении испанский посол наградил 80 человек постоянного состава школы ручными часами. В августе–декабре 1937 г. готовили вторую партию летчиков-испанцев в количестве 192 человека на самолетах И-15, И-16, Р-З, СБ. С 1.01.1938 г. было подготовлено 59 летчиков, летало самостоятельно — 107. За 1938 год всего было выпущено около 300 летчиков-испанцев. В августе 1939 года из-за победы в Испании мятежников под руководством генерала Франко обучение испанских летчиков было прекращено. Около 60% курсантов добровольно остались в СССР и были отправлены в ВЦСПС для устройства на работу на гражданские предприятия. 40% отправлены по личному желанию в другие страны (Мексику и т. д.). 1.08.1939 г. Кировабадская ВАШП переименована в Кировабадские курсы усовершенствования командиров звеньев. С 15.08.1939 курсам присвоено имя героя войны в Испании, Героя Советского Союза Виктора Степановича Хользунова, погибшего в испытательном полете.

В 1939 году курсы готовили командиров звеньев на И-16 и СБ, штурманов и воздушных стрелков-радиостов на СБ. С ноября 1939 по март 1940 года подготовлено около 400 человек летного состава.

С 1940 года — ВАШП, срок обучения 1 год на самолетах У-2, Р-5, СБ.

За 1940 подготовлено 200 летчиков.

19.05.1940 года на базе курсов вновь сформирована Кировабадская бомбардировочная ВАШП двухэскадрильного состава на самолетах СБ.

Из состава школы выделена истребительная авиаэскадрилья, на базе которой формируется Руставская истребительная ВАШП.

За 1941 подготовили и отправили в строевые части, ЗАП и инструкторами в другие школы 510 летчиков на СБ и 58 летчиков-инструкторов на Р-5.

Катастроф — 1, аварий — 6. Курсанты отправлены в другие авиашколы — 1020 человек. С 6.11.1940 г. школа перешла на штат четырехэскадрильного состава на СБ.

28.10.1941 г. — школа реорганизована в учебный центр по переучиванию на пикирующий бомбардировщик Пе-2 маршевых полков и одиночных экипажей.

С октября по декабрь 1941 г. сформировано и переучено на Пе-2 два маршевых полка, 50 БАП и безномерной БАП.

30.04.1942 г. — учебный центр снова реорганизован в ВАШП. Снова приступили к обучению курсантов на СБ и Пе-2. В феврале 1942 года прибыло 1100 курсантов из других ВАШП. Сформирована эскадрилья на Р-5, которая работала на переброске боеприпасов с тыла на фронт в районе г. Грозный. Сформировано, обучено и отправлено на фронт два НБАП на Пе-2, один НБАП на Р-5 и одна авиаэскадрилья на Пе-2 в 5 ВА.

При школе сформирован парашютно-десантный отряд в 200 человек и из постоянного состава два полка на Пе-2 в резерв ВВС Закавказского фронта.

За 1942 год катастроф — 10, аварий — 5.

За 1943 год подготовлено 738 летчиков, в том числе 167 для АДД на СБ, 142 на Пе-2, 429 на «Бостон-3». Катастроф — 2, аварий — 6.

За 1944 год подготовлено на Пе-2 и «Бостон-3» 787 человек летчиков. Сверх лимита — 360 воздушных стрелков-радиостов. Катастроф — 4, аварий — 3.

С января 1945 года обучение летчиков на Пе-2. Подготовлено 147 летчиков, приступили к обучению на Ту-2. Срок обучения установлен — 2,5 года.

Катастроф — 2, аварий — 4.

Выпуск 23.09.1946 г. — 82 летчика на Пе-2.

Выпуск 11.06.1947 г. — 31 летчик на Ту-2.

### Руководящий состав Кировабадской ВАШП.

Начальник школы:

- С 12.1936 г. — майор Цуренко.
- С 01.1937 г. — полковой комиссар Ващук.
- С 1.09.1937 г. — капитан Тягунов.
- С 18.12.1938 г. — Герой Советского Союза полковник Николаенко.

- С 1.08.1939 г. — полковник Мительман.
- С 19.05.1940 г. — майор Маслов Петр Никитич.

Родился в 1904 г. в г. Оренбурге. Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2 степени, «Знак Почета», медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

- ИД начальника училища — подполковник Иванов. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

Военный комиссар школы, заместитель начальника школы по политической части:

- С 01.1937 г. — представитель Коминтерна Милов.
- С 1.08.1939 г. — бригадный комиссар Коротец.
- С 19.05.1940 г. — полковой комиссар Козлов.

Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

- С 05.1942 г. — майор Коробов Валентин Федорович.

Родился в 1902 г. в д. Волховская Сямжинского района Вологодской области. Подполковник. Награжден орденами Отечественной войны 2 степени, Красной Звезды, медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».

- с 16.08.1945 г. — подполковник Тюренков Николай Александрович.

Родился в 1905 году в г. Борисоглебске. В РККА с 1932 г.

- С 1941 по 16.08.1945 — заместитель командира 101 АПДД по политчасти.

Награжден орденом Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «Партизану Отечественной войны» 1 степени, «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».





Помощник начальника школы по летной подготовке:

- Майор Астафьев Николай Иванович. Родился в 1903 г. в г. Москве. Бывший начальник аэроклуба Мытищи.
- Майор Норченко Кирилл Евгеньевич. Родился в 1903 г. в д. Александровка Днепропетровской области.
- С 26.04.1944 г. — майор Грачиков Николай Иванович. Родился в 1911 г. в д. Китаево Коровинского района Московской области.

Начальник штаба школы:

- С 01.1937 г. — майор Анашкевич Иван Тимофеевич.
- С 14.09.1937 г. — капитан Богдецкий Николай Иванович. Родился в 1905 году в г. Москва. В РККА с 1921 г.
- С 29.08.1942 — начальник штаба 295 ИАД. Полковник. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2 степени, медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За взятие Вены», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией».
- С 16.07.1942 г. — подполковник Санин Федор Алексеевич. Родился в 1903 г. в г. Таганроге. В РККА с 12.1918 г. Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».
- С 1.09.1945 г. — полковник Михайлов Иван Иванович. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией».
- С 15.11.1946 г. — полковник Анашкевич Иван Тимофеевич. Родился в 1896 году в г. Лида Барановичской области БССР. Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», югославским орденом.



### Гамов Петр Павлович

Родился 18.01.1914 в г. Магнитогорске Челябинской обл. Окончил Балашовскую ШП ГВФ в 1936. В РККА с 16.11.1939 из ГВФ. На Южной трассе: с 15.01.1942 — командир звена 11 ЗАП. На трассе Басра–Кировабад перегнал 8 самолетов.

На КВТ: с 15.08.1942 — командир эскадрильи 1 ПАП. Перегнал 340 самолетов.

Из наградного листа от 3.04.1945 г.: «На участке Фербенкс–Уэлькаль перегнал 220 самолетов В-25 и А-20, отлудировал 170 групп. Лучший летчик-лидер полка».

С 15.04.1945 — командир 339 ОТАЭ ПВО, с августа 1945 — командир корабля С-47 19 ОТАП ГВФ.

После войны продолжил службу в ВВС. С 13.09.1946 — командир 90 ОТАЭ ПВО.

С 1962 в ГВФ — командир корабля Ли-2 и Ил-14 в Московском УГА.

Подполковник (1.03.1951). Награжден орденами Ленина (2.09.1943), Красного Знамени (18.08.1945), Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды (1954, ?), медалью «За боевые заслуги» (1944).



Летная книжка П. П. Гамова



Фенелонова Н. Ф., Макарова Е. А.

### Макарова Елена Александровна

Родилась 12.12.1914 в г. Кирове. В 1935–1937 — завод № 203 и центральный телеграф г. Москвы.

В РККА с 10.02.1940 — слушатель военного факультета института иностранных языков.

На Южной трассе: с 06.1942 по 12.1942 — переводчик авиабазы Абадан (Иран).

На КВТ: с 14.12.1942 по 13.07.1944 — переводчик авиабазы Фербенкс, Военное представительство Импортного управления ВВС РККА.

С 07.1944 по 11.1944 — референт НКВТ, г. Москва.

Лейтенант а/с (31.08.1943). Награждена медалью «За трудовое отличие» (28.02.1944).

### Фенелонова Наталья Федоровна

Родилась 19 декабря 1915 года в г. Самаре. После школы окончила ФЗУ, поступила в институт иностранных языков; когда открыли военный факультет, перешла на него. В РККА с 10.02.1940 — слушатель военного факультета института иностранных языков. С 04.1942 — переводчик в ГШ РККА.

На Южной трассе: с 06.1942 по 12.1942 — переводчик авиабазы Абадан (Иран).

На КВТ: с 12.1942 по 08.1946 — переводчик авиабазы Фербенкс. С 09.1964 — инженер Центрального института военно-технической информации МО СССР.

Сержант, лейтенант а/с. Награждена медалью «За победу над Германией».



## ИТОГИ ПЕРЕГОНА САМОЛЕТОВ ПО ЮЖНОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ

Из доклада о работе Южной воздушной трассы по перегонке импортных самолетов из Ирана в Кировабад в действующие воздушные армии (Исх. № 0291 от 25.10.1945 г. Командующий ВВС ЗКФ генерал-лейтенант авиации Глушенков — Главкому ВВС Красной Армии главному маршалу авиации Новикову):

В апреле 1942 года была организована перегонка импортных самолетов по маршруту Абадан–Тегеран–Кировабад. Перегонка проводилась сформированными для этих целей перегоночными бомбардировочными авиационными эскадрильями, 6 и 71 перегоночными истребительными авиационными полками, личным составом кадра запасных авиаполков и частей фронта. Перегон велся эстафетой:

71 ПИАП на участке Абадан–Тегеран.

6 ПИАП на участке Тегеран–Кировабад.

2 ПБАЭ — по всей трассе.

Лидировали на фронт экипажи кадра 11 и 26 запасных авиаполков и отдельных разведывательных эскадрилий.

Часть самолетов убыла на фронт с маршевыми частями. Перевозку запчастей и летно-технического состава выполняли экипажи 84 и 85 транспортных звеньев и 7 отдельной транспортной авиационной эскадрильи.

Обеспечение перегона было возложено:

– на территории Ирана — на 152 авиабазу (Абадан–Тегеран) и 9 Аэродром особого назначения (Тегеран–Кировабад).

– между аэродромами ВВС Закавказского фронта и аэродромами вне его пределов — личным составом батальонов аэродромного обслуживания и комендатур авиагаризонов.

При 9 АОН (Тегеран) находился штурман Южной трассы. На южном участке трассы использовались американские средства ЗОС и метеостанции. На северном участке — средства ЗОС, расположенные в Тегеране (ПАР), Аджакабуле (ПАР), Кировабаде (ПАР и радиопеленгатор).

Основные работы по приёвке самолетов, выявлению и устранению дефектов, укомплектованию, охране, подготовке для передачи маршевым частям производились на аэродромах Кировабад и Аджакабул частями 4 запасной авиабригады: 11, 25, 26 ЗАП.

Посадка американских самолетов осуществлялась на аэродромы Кировабад и Аджакабул. С мая 1945 — только в Кировабад.

За период приемки и перегонки самолетов отремонтировано: 155 самолетов В-25, 3406 А-20, 3509 Р-39, 378 Р-40, 490 «Харрикейн», 119 «Спитфайр», 16 Р-47, 8 АТ-6С. Всего: 8081 самолет. Отремонтировано 583 мотора «Райт-Циклон», 299 моторов «Аллисон», 20 моторов «Мерлин». Всего 902 мотора.

Помимо ремонта и устранения дефектов самолеты подвергались переделке и дооборудованию:

- 1) На 160 самолетах Р-39 усилена хвостовая часть фюзеляжа и хвостовое оперение. Дважды усиливались 44 самолета Р-39.
- 2) Для 320 самолетов Бостон-3 сконструированы в 258 САМ лобовые жалюзи для моторов, изготовлены и смонтированы на самолетах.
- 3) На 400 самолетах Бостон-3 изготовлены дополнительные крепежные болты подвески для отечественных бомб.
- 4) На 459 самолетах Р-39 полностью переделано радиооборудование.
- 5) На 30 самолетах Бостон-3 переделаны и переоборудованы кабины штурманов.
- 6) На 200 самолетах Р-39 проведен новый монтаж проводов и установлены фотокинопулеметы.
- 7) На 230 самолетах Р-39 переделана коммутация электро-радиощитков управления.

Силами ПАРмов тыловых частей ВВС Закавказского фронта произведен текущий и мелкий ремонт 1098 самолетов, изготовлено 9248 деталей.

Кроме этого перегнано отечественных самолетов 2389, в ЗАПах и школах переучено и подготовлено 28329 человек, в том числе 14625 летчиков, 218 штурманов, 312 инженеров, 13174 среднего и младшего инженерно-технического состава.

ПЕРЕГОН ВНУТРИ ОКРУГА			
Тип самолета	1943	1944	1945
Р-39 «Аэрокобра»	1017	758	39
Р-40 «Киттихаук»	468	208	29
«Бостон-3»	152	103	4
В-25 «Митчелл»	–	10	13
АТ-6 «Тексан»	–	28	–
Р-47 «Тандерболт»	–	25	–
«Харрикейн»	301	77	3
«Спитфайр»	194	126	34
ЛаГГ-3	184	93	24
Ил-2	–	59	54
И-16	–	3	–
Ил-4	6	5	–
Р-5	–	26	–
УТИ-4	–	58	–
Як-7	–	38	9
УТ-2	–	32	19
У-2	–	35	28
Як-3	–	57	25
Як-1	–	6	10
Пе-2	–	–	94
Итого:	2132	1747	385



ПЕРЕГОН ИЗ ИРАНА		
Тип самолета	Перегон из Ирана на аэродромы ВВС Закавказского фронта	Перегон из Ирана в действующие части фронта и в ЗАП
Р-40 «Киттихаук»	1718	1693
Р-39 «Аэрокобра»	1986	1732
Р-47 «Тандерболт»	189	72
«Бостон-3» (А-20В, А-20С)	1342	1223
В-25 «Митчелл»	114	102
АТ-6С «Тексан»	18	11
«Спитфайр»	307	306
«Харрикейн»	480	398
Итого:	6154	5537

На 20.02.1945 г. в 11 ЗАП на хранении и консервации находилось 111 самолетов Р-47.



**Сводная ведомость перегона за 1944 г.**  
Январь-февраль-март 1944: 6 ПИАП — 395 самолетов, 2 ПБАЭ — 124 самолета.  
Апрель 1944: 6 ПИАП — 214 самолетов, 2 ПБАЭ 29 Б-3 в Киро-вабад, 2 АТ-6С в Москву.  
Май 1944: 6 ПИАП — 156 самолетов, 2 ПБАЭ — 43 Б-3.  
За 2 квартал 1944: 6 ПИАП — 626 самолетов, 2 ПБАЭ — 126.  
Июль 1944: 6 ПИАП — 182 самолета, 2 ПБАЭ — 50 Б-3.  
Август 1944: 6 ПИАП — 76 самолетов с юга, 8 — на фронт, 2 ПБАЭ — 3 самолета.  
За 3 квартал 1944: 6 ПИАП — 348 самолетов с юга, 12 — на фронт, 2 ПБАЭ — 54 с юга.  
Октябрь 1944: 6 ПИАП — 1566 с юга, 13 — на фронт, 91 — в 8 ИАК ПВО.  
Ноябрь 1944: 6 ПИАП — 5 самолетов на фронт.  
Декабрь 1944: 6 ПИАП перегонял на фронт Як-3, налетал 200 часов, 160 посадок.  
Январь 1945: 6 ПИАП перегон Як-3, налет 72 часа, 67 посадок.  
Февраль 1945: 6 ПИАП — перегон Як-3, налет 165 часов, 135 посадок.  
Март 1945: 6 ПИАП — 30 самолетов Як-3, налет 253 часа, 214 посадок.  
Апрель 1945: 6 ПИАП — 21 самолет Як-3, налет 332 часа, 285 посадок.  
Май 1945: 6 ПИАП — 25 самолетов Як-3, налет 88 часов, 112 посадок. 71 ПИАП переучил на Р-47 5 летчиков, перегнал в ПВО КА на аэродром Белая Церковь 11 самолетов.  
Июнь 1945: 6 ПИАП перегнал 50 самолетов, 71 ПИАП — 20 самолетов.  
За 2 квартал 1945: 6 ПИАП перегнал на фронт и в другие части 74 самолета. 71 ПИАП перегнал 31 самолет и подготовил 14 летчиков на Р-47.  
Июль 1945: 6 ПИАП — 8 самолетов Як-3, 71 ПИАП — 20 самолетов.

ПЕРЕГОН В ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЧАСТИ ФРОНТА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ МАТЧАСТИ					
Тип самолета	Количество перегнанных самолетов				
	1942	1943	1944	1945	всего по типу
ЛаГГ-3	462	655	314	—	
Ла-5	20	—	—	217	
Як-3	—	—	183	217	
Итого:	482	655	497		1851

Огромный вклад Южная воздушная трасса внесла в поставку на фронт боевых самолетов. За три года перегнано из Ирана на аэродромы ВВС Закавказского фронта 6154 самолетов, в том числе: 1718 самолетов Р-40 «Киттихаук», 1986 — Р-39 «Аэрокобра», 307 — «Спитфайр», 480 — «Харрикейн», 189 — Р-47 «Тандерболт», 1342 — А-20 «Бостон» (Бостон-3, А-20С, А-20В), 114 – В-25 «Митчелл», 18 — АТ-6С «Тексан».

Из этого количества перегнано в действующие части на фронт и в запасные авиаполки ВВС Красной Армии 5537 самолетов, в том числе: 1693 самолета Р-40 «Киттихаук», 1732 — Р-39 «Аэрокобра», 306 — «Спитфайр», 398 — «Харрикейн», 72 — Р-47 «Тандерболт», 1223 — А-20 «Бостон» (Бостон-3, А-20С, А-20В), 102 — В-25 «Митчелл», 11 — АТ-6С «Тексан». Общий налет: 26238 часов, 16542 посадки.

Кроме этого по трассе Тегеран–Москва был произведен 21 особо важный перелет и 637 перелетов американской авиации по маршруту Тегеран–Полтава.  
Обслужен перелет Сталина на Тегеранскую конференцию 26 ноября 1943 года, перелеты Берии, Кагановича, Черчилля, Гарримана, югославской комиссии, генерала де Голля и др.  
В январе 1945 года перегон самолетов по Южной воздушной трассе был прекращен. Часть личного состава по запросу Наркомата внешней торговли была откомандирована на воздушную трассу Красноярск–Уэлькаль в состав 1-го перегоночного авиаполка и военной приемки на Аляске.

КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ ПОСТУПИВШИХ В СССР С 22.06.1941 ПО 20.09.1945 Г По одному из американских источников (Mottet Vail T.H. The Persian Corridor and Aid to Russia.Washington.1952)					
Тип самолета	АЛСИБ	Северными конвоями	Морем в Абадан	Из Южной Атлантики в Абадан	всего по типу
Р-40	48	910	1090	—	2048
Р-39	999 1592 поставки Британии 27 поставок Британии и СССР	49 поставок Британии 5030 поставок Британии 28 поставок Британии и СССР	300 поставок Британии 2020 961 поставка Британии	—	349 поставок Британии 3069 2583 поставки Британии 55 поставок Британии и СССР
Р-47	3	4	188	—	195
Р-63	2312 85 поставок Британии	3 поставки Британии	—	—	2312 88 поставок Британии
А-20	1363	126	550	869	2908
В-25	733	5	—	124	862
В-24	1	—	—	—	1
С-46	1	—	—	—	1
С-47	707	—	—	—	707
О-52	—	19	—	—	19
АТ-6С	—	8	20	—	28
АТ-6F	54	—	—	—	54
Всего:	7925	1232	5129	993	15279

Примечание: кроме того, гидросамолетов РВН и РВУ – 185 самолетов, часть из Северной Каролины, часть из Кадьяка (Аляска).

Исх. НКВТ от 4.01.1945 г .  
Командующему ВВС КА  
Главному Маршалу авиации Новикову,  
Члену Военного Совета ВВС КА  
генерал-полковнику авиации Шиманову

Сообщаю, что все самолеты, поступающие из США в СССР в порядке Ленд-Лиза, в настоящее время перегоняются через Фербенкс по Красноярской Воздушной Трассе. Доставка самолетов через Иран прекращена. Повышенное количество самолетов, проходящих через Фербенкс, вызвало необходимость увеличения штатов авиабазы НКВТ в Фербенксе. По донесению начальника базы генерал-майора т. Образкова на каждого техника базы приходится в день по 5–7 самолета,

тов, принять которые без ущерба качеству практически невозможно. С наступлением больших морозов работа будет еще более затруднена. Прошу Ваших указаний о срочном командировании в распоряжение НКВТ для укомплектования авиабазы в Фербенксе 30 человек офицерского и сержантского состава следующих специальностей:

- инженеров по приборам — 2 человека,
- старших техников по эксплуатации — 3 человека,
- техников и механиков по эксплуатации — 20 человек,
- прибористов — 2 человека,
- вооруженцев — 3 человека.

Заместитель наркома внешней торговли СССР  
генерал-майор ИТС И. Семичастнов.





## ГЛАВА 7. ★ ТЕГЕРАНСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

### ВСТРЕЧА ГЛАВ ГОСУДАРСТВ

9 сентября 1943 года Иран официально объявил войну Германии. Переход от нейтралитета к официальному объявлению войны был непросто. И одним из важнейших поводов к принятию такого решения была успешная работа «Персидского коридора» — южного маршрута поставок ленд-лизовских грузов, в том числе вооружения и боевой техники воюющему Советскому Союзу. Иран стал полноправным членом антигитлеровской коалиции и буквально через пару месяцев стал местом встречи глав союзных государств.

22 ноября 1943 года временный поверенный в делах СССР в Иране М. А. Максимов уведомил о конференции иранского премьер-министра Али Сухейли и получил ответ: «Прошу немедленно передать господину Молотову от имени шаха, иранского правительства и народа, что иранское правительство не только не имеет никаких возражений против данного сообщения, но и счастливо увидит в своей стране представителей СССР и других союзных держав».

Конференция руководителей трех союзных держав — Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР И. В. Сталина, Президента США Ф. Д. Рузвельта и Премьер-министра Великобритании У. Черчилля проходила в Тегеране с 28 ноября по 1 декабря 1943 года.

В работе конференции принимали участие:

От Советского Союза — Народный комиссар иностранных дел В. М. Молотов, Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов.

От Соединенных Штатов Америки — Специальный помощник Президента Г. Гопкинс, посол США в СССР А. Гарриман, начальник штаба Армии США генерал Д. Маршалл, Главнокомандующий Военно-Морскими Силами США адмирал Э. Кинг, начальник штаба Военно-Воздушных Сил США генерал Г. Арнольд, начальник снабжения Армии США генерал Б. Сомэрвэлл, начальник штаба Президента адмирал У. Леги, начальник военной миссии США в СССР генерал Р. Дин.

От Великобритании — Министр иностранных дел А. Иден, посол в СССР А. Керр, начальник Имперского Генерального штаба генерал А. Брук, фельдмаршал Д. Дилл, Первый морской лорд адмирал флота Э. Кеннингхэм, начальник штаба Военно-Воздушных Сил Великобритании главный маршал авиации Ч. Портал, начальник штаба министра обороны генерал Х. Исмей, начальник военной миссии Великобритании в СССР генерал Г. Мартель.

Маршал Советского Союза И. В. Сталин первым прилетел 26 ноября 1943 г. на аэродром Кола-Морге в Тегеране.

Все заседания конференции проходили в советском посольстве. Были приняты беспрецедентные меры безопасности. На протяжении всего периода работы конференции Тегеран был полностью отрезан от воздушного сообщения, телеграфа, дорожных и железнодорожных коммуникаций, было полностью прекращено радиовещание и закрыта иранская граница. 30 ноября И. В. Сталин нанес визит шаху Мохаммеду Реза Пехлеви в дворец Саадабад, где предложил ему помощь в подготовке кадров для иранской армии.

Было принято Постановление ГКО № 4858 от 30 декабря 1943 года «О мерах по организации помощи иранскому правительству в подготовке кадров по авиации и танковым войскам иранской армии»:

«...В связи с просьбой Иранского правительства оказать ему помощь в деле подготовки офицеров, унтер-офицеров и рядового состава авиации и танковых войск...

1. Сформировать к 1 февраля 1944 года один смешанный учебно-боевой авиаполк (одна эскадрилья на Як-1, Як-7, и одна на Ил-2). Командир полка подполковник Н. А. Трунов. Всего 30 самолетов.
  2. Сформировать к 1 февраля 1944 года один учебно-боевой танковый полк в составе 4-х рот Т-34. Командир полка полковник М. Я. Головчанский. Всего 35 танков.
- И. Сталин».

По настоянию английского и американского послов шах эту помощь вежливо отклонил.

По итогам конференции, в том числе, была подписана Декларация о совместных действиях в войне против Германии и о послевоенном сотрудничестве трех держав, а также Декларация об Иране. Предложение подписать именно такой документ выдвинул премьер-министр Ирана Али Сухейли на встрече с главой МИД Великобритании Э. Иденом и послом США в Иране Л. Дрейфусом. В Декларации об Иране отмечалось, что главы СССР, США и Великобритании признают помощь, которую оказал Иран в деле ведения войны против общего врага, в особенности облегчая транспортировку грузов из-за границы в Советский Союз, обязались и впредь оказывать Ирану экономическую помощь, в том числе и после войны, и подтвердили свое желание сохранить полную независимость, суверенитет и территориальную неприкосновенность Ирана. Декларация была опубликована в информбюллетене По-

сольства СССР и перепечатана всеми иранскими газетами. И народ, и правительство Ирана были удовлетворены позицией стран союзников и их отношением к Ирану.







Перед российским посольством, слева направо: начальник штаба армии США генерал Джордж К. Маршалл, посол Великобритании в СССР Арчибальд Кларк Керр, представитель американского правительства Гарри Гопкинс, Маршал Советского Союза И. Сталин, Народный комиссар иностранных дел СССР В. Молотов, Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза К. Ворошилов. Тегеран, Иран. Декабрь 1943 г.

## ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ А. Е. ГОЛОВАНОВА «ДАЛЬНЯЯ БОМБАРДИРОВОЧНАЯ»

«...Мне хотелось бы рассказать о малоизвестном факте, частном случае, который показывает, как подчас на первый взгляд незначительное явление может иметь значительные последствия.

По прибытии глав трех держав в Тегеран шах Ирана попросил аудиенцию у Черчилля и Рузвельта для приветствия гостей. Прибыв в английское посольство, он довольно долго прождал, пока вышел к нему Черчилль. Ожидание Рузвельта было менее долгим и, наконец, раздался телефонный звонок в наше посольство с вопросом, когда его превосходительство Сталин может принять шаха Ирана. В посольстве попросили обождать, чтобы согласовать время визита. Довольно быстро был получен ответ, который гласил: «Глава советской делегации спрашивает, когда шах Ирана найдет время и сможет его принять?».

Звонивший в посольство несколько растерянным голосом сказал, что его не так поняли, что шах Ирана спрашивает, когда он может приехать к Сталину. Однако последовал ответ, что его поняли правильно, и Сталин именно спрашивает о том, когда шах Ирана может его принять. Звонивший сказал, что должен об этом доложить шаху.

Через некоторое время последовал звонок и посольству сообщили, что если правильно поняли и И. В. Сталин действительно хочет навестить шаха Ирана, то шах его будет ждать в такое-то время.

В точно назначенный час товарищ Сталин был у шаха Ирана, приветствовал его и имел с ним продолжительную беседу, чем подчеркнул, что всякий гость должен отдать дань признания хозяину, посетить его и отблагодарить за оказанное гостеприимство.

Вопросы внимания вообще, а на Востоке в особенности, имеют определенный смысл и значение. Шах тогда был весьма молод, увлекался авиацией и получил от нас в подарок легкий самолет. Личное посещение его Сталиным еще больше укрепило те дружеские отношения, которые впоследствии многие годы существовали между нашими государствами.

Поистине, казалось бы, незначительный случай, а по сути дела — политика, и немалая...»

### Декларация трех держав об Иране

Президент Соединенных Штатов, Премьер-Министр Соединенного Королевства, посовещавшись друг с другом и с премьер-министром Ирана, желают заявить об общем согласии их трех правительств относительно их взаимоотношений с Ираном.

Правительства Соединенных Штатов, СССР и Соединенного Королевства признают помощь, которую оказал Иран в деле ведения войны против общего врага, в особенности облегчая транспортировку грузов из-за границы в Советский Союз.

Эти три правительства сознают, что война вызвала специфические экономические трудности для Ирана и они согласились, что они будут по-прежнему предоставлять правительству Ирана такую экономическую помощь, какую возможно будет оказать, имея в виду, те большие требования, которые налагают на них их военные операции по всему миру и существующий во всем мире недостаток транспортных средств, сырья и снабжения для гражданского потребления.

Имея в виду послевоенный период, правительства Соединенных Штатов, СССР и Соединенного Королевства едины с правительством Ирана в своем желании сохранить полную независимость, суверенитет и территориальную неприкосновенность Ирана. Они рассчитывают на участие Ирана совместно с другими миролюбивыми нациями в установлении международного мира, безопасности и прогресса после войны, в соответствии с принципами Атлантической Хартии, которую подписали все четыре правительства.

1 декабря 1943 года.

ЧЕРЧИЛЬ.  
СТАЛИН.  
РУЗВЕЛЬТ.

БЕСЕДА тов. И. В. СТАЛИНА  
с ПРЕМЬЕРОМ ИРАНА г-ном А. СОХЕЙЛИ

### БЕСЕДА ТОВ. И. В. СТАЛИНА С ШАХОМ ИРАНА МУХАММЕД РЕЗА ПЕХЛЕВИ

1 декабря Председатель Совета Народных Комиссаров СССР тов. И. В. Сталин нанес визит шаху Ирана Мухаммеду Реза Пехлеви в его дворец в Тегеране.

Беседа носила дружественный и сердечный характер и продолжалась свыше часа.

На беседе присутствовали Народный Комиссар Иностранных Дел СССР тов. В. М. Молотов и поверенный в делах СССР в Иране тов. М. А. Максимов. (ТАСС).

Беседа тов. В. М. Молотова с Премьером Ирана А. Сохейли и Министром Иностранных Дел г-ном М. Саздом в Тегеране

27 ноября Народный Комиссар Иностранных Дел тов. В. М. Молотов посетил Министерство Иностранных Дел Ирана, где имел беседу с Председателем Совета Министров Ирана г-ном А. Сохейли и Министром Иностранных Дел г-ном М. Саздом.

На беседе присутствовал Поверенный в делах СССР в Иране тов. М. А. Максимов. (ТАСС).

Передача г-ном У. Черчиллем тов. И. В. Сталину почетного меча для Сталинграда

29 ноября в Тегеране Премьер-Министр Великобритании г-н У. Черчилль передал Председателю Совета Народных Комиссаров СССР тов. И. В. Сталину почетный меч — дар короля Великобритании Георга VI гражданам Сталинграда в ознаменование героической обороны города.

При передаче меча присутствовали Президент США г-н Ф. Д. Рузвельт, Народный Комиссар Иностранных Дел тов. В. М. Молотов, Маршал К. Е. Ворошилов, Министр Иностранных Дел Великобритании г-н А. Иден, Посол Великобритании в СССР г-н А. Керр, Начальник Британского Имперского Генерального Штаба генерал А. Брук, фельд-маршал Д. Дилл, Первый Морской лорд адмирал флота Э. Кеннингхэм, Начальник Штаба Военно-Воздушных Сил Великобритании Главный Маршал авиации Ч. Портал, Начальник Штаба Министра Обороны Великобритании генерал Х. Исмей, Начальник Военной миссии Великобритании в СССР генерал Г. Мартел, специальный помощник президента США г-н Г. Гопкинс, Начальник Штаба Армии США генерал Д. Маршалл и др.

Г-н У. Черчилль и тов. И. В. Сталин обменялись краткими речами.

Был выстроен почетный караул от частей Красной Армии и Британских войск. Военный оркестр исполнил государственные гимны Советского Союза и Великобритании. (ТАСС).





## ГЛАВА 8. ★ ИТОГИ

В течение действия Второго Протокола — с июля 1942 года по июль 1943 года из США было отправлено свыше 3 000 000 тонн грузов в Иран и в разные точки России. Помимо этого, тысячи самолетов улетели своим ходом. И по мере того, как суда, идущие в Россию, были переведены с северного маршрута на другие линии, большая часть грузов стала доставляться в Россию из США. Когда действовал Северный маршрут (конвои в Мурманск и Архангельск), потери грузов, ушедших на дно от действий немецкого флота и авиации, составляли 15%; теперь же, когда основной поток грузов пошел через Индийский и Тихий океан, потери снизились до 2%.

С удалением фронта от границ СССР этот путь потерял свое значение, и в 1945 году ленд-лизские грузы пошли через Черное море.

Спецификация грузов, поступавших по ленд-лизу в СССР через Иран, была весьма обширна: сталь разная, стальные трубы, стальная проволока, колючая проволока, алюминий, алюминиевые трубы, медь, медные трубы и проволока, рельсы, жесть, скобы, железнодорожное оборудование, каучук, кожа, груз «РМ», автомашины, сахар, консервы, инструменты, инженерные грузы, груз «100», тракторы-тягачи, толуол, электроды, метанол, станки, обувь, автозапчасти, фенол, диметиламин, дифениламин, нитроцеллюлоза, ферросилиций, феррохром, молибден, сукно, желатин, бронза, анилиновое масло, дибутилфталат, автопокрышки, поташ, бромид, телеграфные аппараты, тесьма, джут, мешковина, смазочные, телефонный и телеграфный провод, сизаль, боеприпасы, бобы, сухие яйца, дюраль, цинк, концентрированный суп, химикаты, хлопчатобумажные ткани, пилы по металлу, роликовые подшипники, овес, шайбы.

ТАБЛИЦА КОЛИЧЕСТВА ВЫВЕЗЕННОГО ИМПОРТНОГО ГРУЗА ИЗ ИРАНА В СССР ЗА 1942–1945 ГГ.					
	1942	1943	1944	1945	Всего за 1942–1945 гг.
Вывезено импорта	247 110	1 467 000	2 361 647	547 556	4 623 313
Каспийским морским пароходством	152 455	743 000	1 505 965	458 148	2 859 568
Бензина	–	–	396 622	193 979	590 601
Автотранспортом	57 250	538 000	621 373	46 023	1 262 646
Авточастями СТУ	57 250	204 000	398 707	1 879	661 836
Импортными автомашинами своим ходом	–	334 000	222 666	40 796	597 462
Из Тегерана	–	–	–	3 348	3 348
По железной дороге из Тебриза	37 405	186 000	234 309	43 385	501 099

Во время доставки грузов морем погибло 23 американских судна, три английских и три советских. На Каспии погибло семь советских судов с импортным грузом общим тоннажом 9000 тонн, в том числе груженый танками теплоход «Куйбышев».

В 1941–1942 годах «Персидский коридор», объединив морские, воздушные и сухопутные пути ленд-лизовских поставок в СССР, сыграл важную роль в налаживании военно-экономического сотрудничества стран антигитлеровской коалиции. Он стал одним из важнейших маршрутов поставок по ленд-лизу из США и Великобритании в Советский Союз. Если в 1941 году его доля составила всего 3,7%, то в 1942 году поднялась до 28,8%, а в 1943 году до 33,5%. Всего за годы войны этим путем было перевезено 23,8% грузов. Масштабнее были только поставки через Тихий океан (47,1%).

Транзит вооружений, боевой техники и военных материалов через Иран и Ирак в СССР по мнению А. И. Микояна был крупномасштабной инженерно-технической и перевозочной операцией с использованием железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта.

20 сентября 1945 года все поставки по ленд-лизу в СССР были прекращены.

Англо-американские войска покинули Иран 2 марта 1946.

4 апреля 1946 года было подписано советско-иранское соглашение о выводе советских войск из Ирана. Вывод советских войск начался 24 марта 1946 года, закончился 9 мая 1946 года. В мае 1946 года советские войска покинули территорию Ирана.

Советское правительство высоко оценило заслуги американских и английских военнослужащих в организации и обеспечении транзита военных грузов для СССР по Южному маршруту. Большая группа генералов, офицеров и сержантов союзнических армий были награждены высокими правительственными наградами СССР.

*Командующему англо-ирано-иракскими войсками генерал-лейтенанту А. Смиту.*

*Мой дорогой генерал!*  
*С большим удовлетворением передаю телеграмму Наркома внешней торговли Союза ССР Микояна А. И., адресованную на Ваше имя:*  
*«Передайте сердечный привет и искренние поздравления командующему английскими войсками в Иране и Ираке генералу Смиту в связи с награждением Советским Правительством орденами СССР, его лично орденом Кутузова 2 степени, а также подчиненных ему генералов, офицеров и рядовых за успешное выполнение заданий по транспортировке вооружения, материалов и продовольствия в СССР, в результате чего оказана большая помощь Красной Армии в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Желаю ему и подчиненным ему офицерам и рядовому составу дальнейших успехов в их деятельности по разгрому немецко-фашистской агрессии. Микоян».*



*Пользуясь случаем передаю Вам Указ Президиума Верховного Совета СССР от 23 мая 1944, опубликованный в газете «Правда» от 24 мая 1944 о награждении:*

*Орденом Кутузова 2 степени:*

*Генерал-лейтенант А. Смит.*

*Генерал-майор А. Р. Сельба.*

*Бригадный генерал А. С. Г. Дуглас.*

*Бригадный генерал А. С. Ф. Джэксон.*

*Орденом Кутузова 3 степени:*

*Полковник Р. Е. Вуд.*

*Полковник А. Х. Эрли.*

*Орденом Отечественной войны 1 степени:*

*Подполковник Дж. Г. С. Дональдсон.*

*Подполковник П. М. Эдгель.*

*Подполковник В. Ф. Б. Хигман.*

*Подполковник А. Р. Мэйс.*

*Подполковник Д. Х.Остин.*

*(прим. автора – ошибка – не Д. Х. Остин, а Генри Остин Давис).*

*Подполковник М. Д. Смитер.*

*Подполковник Н. С. Хунтер.*

*Подполковник Х. Роббинс.*

*Орденом Отечественной войны 2 степени:*

*Майор Л. П. Албукерки.*

*Майор К. Р. Линдселл.*

*Майор С. Р. Л. Райс.*

*Майор В. А. Г. Саддаби.*

*Орденом Красной Звезды:*

*Капитан А. Г. Вайс.*

*Старший офицер индусской армии Н. Р. Никам.*

*Сержант индусской армии Гаджендер Синг.»*

*Искренне Ваш генерал-майор Каргин.*

Список личного состава американских войск Персидского залива, награжденных орденами Советского Союза Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 апреля 1944 г.

**Орденом Суворова 2 степени:**

Командующий американскими вооруженными силами в Персидском заливе генерал-майор Доннальд Х. Конноли.

**Орденом Кутузова 2 степени:**

Бригадный генерал Стенли Л. Скотт.

Бригадный генерал Дон Г. Шиндлер.

Орденом Кутузова 3 степени:

Полковник Теодор М. Осборн.

Полковник Паул Ф. Ионт.

Полковник Бернард А. Джонсон.

Подполковник Аугустус Н. Мартин.

Полковник Эдуард Ф. Браун.

Полковник Самуэль М. Томас.

Подполковник Сидней Грунэк.

**Орденом Отечественной войны 1 степени:**

Подполковник Ричард Киркпатрик.

Подполковник Роберт Е. Матсон.

Подполковник Джон Дж. Клутс.

Подполковник Валтер Д. Бреннан.

Подполковник Нортон.

Подполковник Гарри Доденгоф.

Подполковник Кригер.

Подполковник Сесиль М. Джордан.

Подполковник Абрей М. Брюс.

Подполковник Оскар Е. Кол.

Подполковник Энос Б. Хэйн.

Подполковник Даниэль П. Калкинс.

**Орденом Отечественной войны 2 степени:**

Майор Уинфред А. Крэди.

Майор Джек Шу.

Майор Вартингтон Смит.

Майор Геральд Садлер.

Майор Джеймс Н. Гильдеа.

**Орденом Красной Звезды:**

Капитан Беннет Ф. Буи.

Капитан Франк Лодери.

Капитан Ричард П. Дреннан.

Рядовой Роджер В. Грино.

Техник 5 разряда Гарри Слик.

Капрал Хуго Б. Шонлейн.

Сержант Велейс Б. Дунн.

## ДРУЖБА НАРОДОВ

Кроме решения военных, политических, экономических и торговых проблем, представителями СССР в Иране осуществлялись и гуманитарные мероприятия: например, в Тегеране была открыта первоклассная больница, в которую прислали из СССР крупных специалистов по основным лечебным направлениям. Больница развернула и большую научно-исследовательскую деятельность, изучая специфические иранские заболевания. По рекомендации посла СССР в Иране А. А. Смирнова военные врачи, находившиеся при советских частях, в определенные часы бесплатно лечили местное иранское население, а саперы рыли колодцы, безвозмездно снабжая крестьян водой. Немало было сделано А. А. Смирновым для развития научных и культурных связей между двумя странами. В 1942 году по его инициативе премьер-министр Ирана, крупный иранский филолог и историк Мохаммед Али Форуги был избран почетным членом Академии наук СССР.

За этим событием вскоре последовал ответ. За большие заслуги в развитии науки и помощи Ирану академик АН СССР Е. Н. Павловский был избран членом фархангестана (Иранской академии). А до этого членами иранской академии были избраны советские востоковеды И.Ю. Крачковский, И. А. Орбели, А. А. Фрейман и Е. С. Бертельс. По просьбе посла А. А. Смирнова в Иран приезжали выдающиеся советские артисты, такие, как Л. Орлова, В. Чабукиани, П. Лисициан, Р. Бейбутов, В. Яхонтов и многие другие, которые пользовались огромным успехом у иранского зрителя. В кинотеатрах Тегерана и других городов демонстрировались лучшие советские кинофильмы.

*План гастролей бригады артистов Московских театров под руководством подполковника Севрюкова с 9 по 29 ноября 1943 г.*

*9.11.1943 — Тегеран авиагородок 18.00.*

*10.11.1943 — Тегеран. Совклуб. 20.00.*

*11.11.1943–13.11.1943 Тегеран. Совклуб для СТУ.*

*14.11.1943 — ст. Бонекух для советских железнодорожников в 13.00-15.00.*

*ст. Полесефид в 21.00-23.00.*

*15.11.1943 — ст. Бендер-Гяз, ст. Бендер-Шах.*

*16-17.11.1943 — г. Горган. Советский гарнизон.*

*18.11.1943 — г. Горган, открытый концерт для населения.*

*19.11.1943 — г. Сари, советский гарнизон.*

*20.11.1943 — г. Сари, для населения 20.00-23.00.*

*Также в г. Шахи, Баболь, Бабольсер, Ноушехр, Решт, Пехлеви, Казвин — для советских войск.*

*Решт, Пехлеви, Казвин — для населения.*

*29.11.1943 — г. Казвин в американском лагере.*

Ответом на такое отношение советских людей к местным жителям было то, что многие иранские организации и частные лица вносили в Советский фонд обороны деньги; простые рабочие и крестьяне вязали шерстяные свитеры и варежки, купцы и чиновники устраивали дорогостоящие аукционы, вся выручка от которых поступала в этот фонд. Жители северных провинций Ирана, армяне в Мешхеде изъявляли желание вступить в ряды Красной Армии. Курды оказывали нашим войскам всяческое содействие. Часть иранцев собственными средствами помогали Красной Армии – передавали скот, продукты.

*Отношение персов и арабов к русским в Хорремшахре.*

*Директор таможни и сотрудники относятся к русским с большим уважением, всегда стараются помочь. Симпатии увеличились после того, как я получил разрешение о выдаче 400 тонн пшеницы (она была у английской компании, но не выдавали населению и в городе 2 дня не было хлеба). Я стал ночью выдавать пшеницу и это стало известно даже за пределами Хорремшахра. Все от грузчика до губернатора и английского вице-консула подчеркивают, что русские их выручили.*

*Агент Ирансовтранса Степура. 16.09.1942.*

Взаимоотношения советских военных и гражданских специалистов и местных жителей в течение всего периода нахождения советских войск на территории Ирана были дружескими. Во многом этому способствовало и то, что в рядовом и сержантском составе советского контингента в Иране значительный процент составляли выходцы из Закавказских республик — армяне, азербайджанцы, грузины. Это было абсолютно правильным решением, так как в таком случае не было длительного привыкания бойцов к далеко не простым климатическим условиям Ирана. Да и Иранский и Советский Азербайджан, не смотря на границы, имел сложившиеся веками хозяйственные, нередко семейные связи. Политика — политикой, простые иранцы не считали русских своими врагами, несмотря на ввод войск в Иран. Немало этому послужила и активная разъяснительная работа, проводимая политработниками советских воинских частей с местным населением.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Маршрут Иран–Азербайджан в годы Великой Отечественной войны стал одним из основных маршрутов поставки в СССР грузов ленд-лиза. Грузы из США, Великобритании, Канады и других стран-союзников СССР, приходящие в морские порты Ирака и Ирана, далее транспортировались всеми видами транспорта через территорию Ирана в Советский Азербайджан, а уже оттуда — на фронты и в народное хозяйство СССР.

В четкой и слаженной работе южного маршрута ленд-лиза были заинтересованы все страны, участвующие в транзите. Советский Союз был кровно заинтересован в безопасности южных границ, контролируя иранскую территорию. США было важно не допустить распространения боевых действий за пределы Европы. Для Великобритании основной задачей было не допустить нападения Германии на Британские острова и на Британскую Индию. Союзники опасались не только прорыва германской армии на Кавказ, но и утраты влияния в этом регионе.

«Южный конвейер» ленд-лиза заработал осенью 1941 года. Уже в ноябре 1941 г. через иранский транзитный путь в СССР была переправлена первая партия из 12 американских самолётов. Летом 1942 г. в Иране было создано Советское транспортное управление, которое осуществляло комплексное руководство поставками всеми видами транспорта — по Трансиранской железной дороге, автомобильным дорогам через Иран до границ с СССР и через Каспийское море. Установление контактов между США, Англией и СССР сыграло важную роль в бесперебойной доставке в Советский Союз через Иран необходимых материалов и вооружения. Это было особенно важно в переломный момент Великой Отечественной войны на стыке 1942–1943 гг., когда происходили решающие сражения: Сталинградская битва, битва за Кавказ и Курская битва.

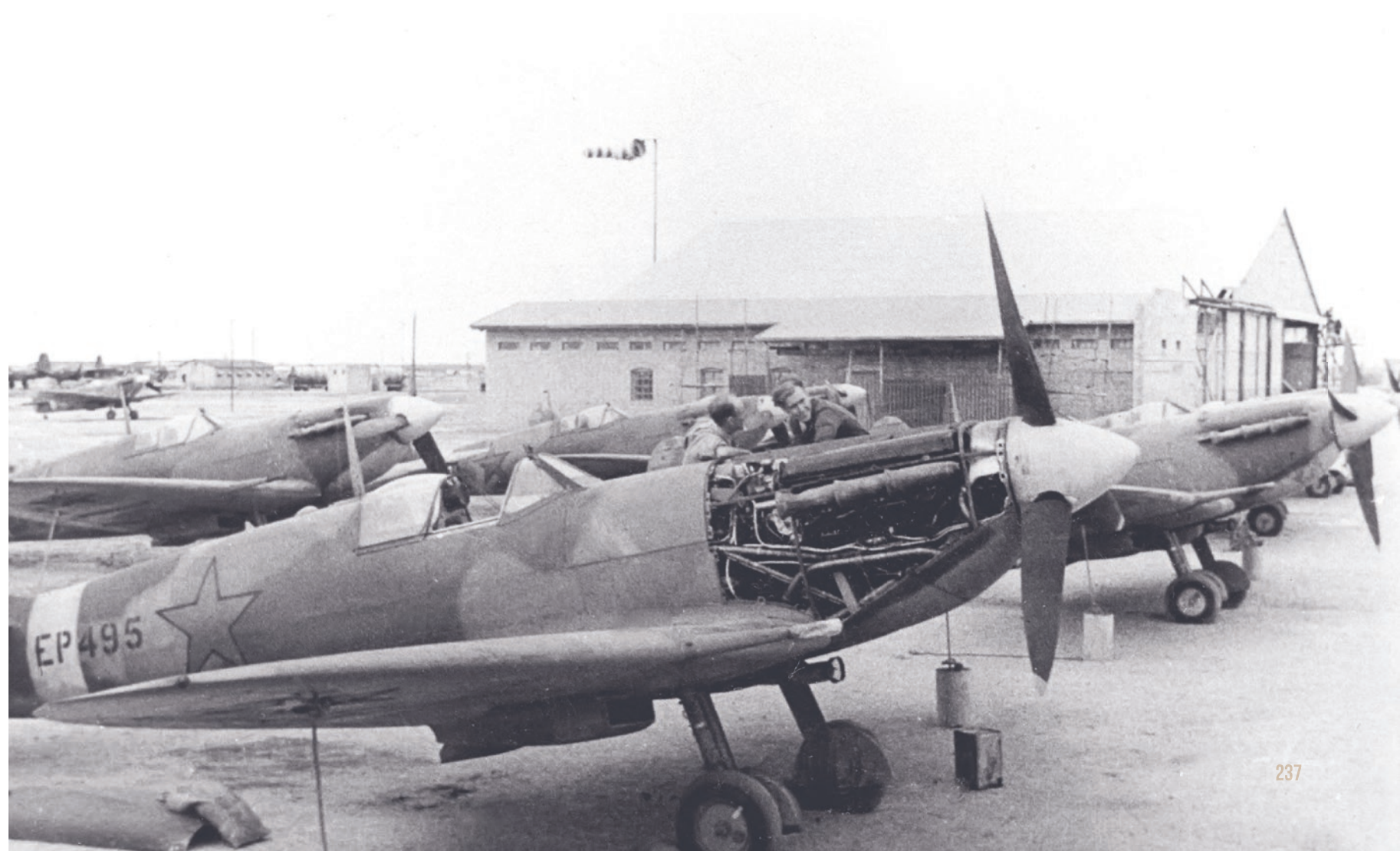
Доставка грузов для СССР из западных стран через Иран — пример политического, экономического и военного взаимодействия государств антигитлеровской коалиции в годы войны. За этими результатами — огромная организаторская работа специально созданных структур во всех странах-участниках транзита, трудовой подвиг тысяч военных и гражданских моряков союзных флотов, доставлявших грузы через три океана и по Каспийскому морю, труд строителей, дорожников, портовиков, железнодорожников, автомобилистов, авиаторов обеспечивших каждый на своем участке ритмичность и непрерывность поставок стратегических материалов, боевой техники, боеприпасов и других грузов.

Так получилось, что сибирский город Красноярск и азербайджанский город Кировабад (сейчас городу вернули старинное историческое название — Гянджа) имеют практически одинаковую военную историю. Оба эти города стали мощными аэродромными узлами — центрами перегоночных воздушных трасс: Красноярск — трассы Аляска–Сибирь, а Кировабад — трассы Иран–Азербайджан. Тысячи самолетов, пройдя многокилометровый путь, совершили посадку на аэродромы этих городов для того, чтобы уже оттуда, после передачи их в боевые авиационные полки лететь на фронт бить врага. 8094 самолета поступило на фронт по Красноярской воздушной трассе и 6154 самолета — по трассе Иран–Азербайджан. Оба города стали центрами переучивания летчиков-фронтовиков на новую американскую технику. Авиационные полки, сформированные в Красноярске и Кировабаде, на поступивших из США самолетах достойно воевали на всех фронтах.

И в Красноярске и Кировабаде есть памятные места, связанные с работой воздушных трасс ленд-лиза, и прежде всего это могилы летчиков, погибших при перегоне и переучивании на новую авиационную технику. В Красноярске силами поисковиков мероприятия по увековечению памяти погибших летчиков проводились в течение 2012–2017 гг., установлены 20 памятных знаков на местах гибели пилотов, три экипажа перезахоронены на воинский мемориал Троицкого кладбища. Выполнялась ли такая работа в Гяндже, нам пока не известно. Но было бы здорово, если бы в Гяндже — в годы войны в главном аэроузле Южной воздушной трассы Иран–Азербайджан — появился памятный знак «Лётчикам Южной воздушной трассы, погибшим при перегоне и переучивании на новую авиационную технику в 1941–1945 гг.». А наши города Красноярск и Гянджа могли бы стать городами-побратимами.

### УВАЖАЕМЫЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Книга, которую вы прочитали — это книга о победе над общим врагом — германским фашизмом, о сотрудничестве стран-союзников: СССР, США, Великобритании, Ирана, Ирака, Индии; о роли Советского Азербайджана, ставшего дорогой на фронт для боевой техники ленд-лиза, поступившей по Южному маршруту; о дружбе и сплоченности нашей многонациональной страны. Это книга памяти о наших дедах и прадедах, вставших грудью на защиту Родины и на фронтах, и в тылу.





СОКРАЩЕНИЯ

АБ — авиационная база  
АДОН — авиационная дивизия особого назначения  
АОН — аэродром особого назначения  
АО — авиаотряд  
АП — авиационный полк (АПДД — дальнего действия, БАП — бомбардировочный, ББАП — ближнебомбардировочный, ДБАП — дальнебомбардировочный, ЗАП — запасной, ИАП — истребительный, ПАП — перегоночный, РАП — разведывательный, САП — смешанный, СБАП — скоростной бомбардировочный, ТАП — транспортный, ШАП — штурмовой)  
АД — авиационная дивизия (БАД — бомбардировочная, ИАД — истребительная, САД — смешанная)  
АТС — авиационно-техническое снабжение  
АТУ — автотракторное управление  
АЭ — авиационная эскадрилья (ААЭ — армейская, ИАЭ — истребительная, КАЭ — корпусная, ОАЭ — отдельная, ОАЭС — отдельная связи, ОРАЭ — отдельная разведывательная, ОСАЭ — отдельная санитарная, ТАЭ — транспортная, ТБАЭ — тяжелая бомбардировочная, УАЭ — учебная, ПБАЭ — перегоночная бомбардировочная)  
БАО — батальон аэродромного обслуживания  
ВА — Военная академия (ВВА — Военно-воздушная, ВВИА — военно-воздушная инженерная, ВАКШС — командного и штурманского состава, ВПА — Военно-политическая, ВТА — Военно-транспортная, ВАГШ — Генерального штаба)  
ВАД — военно-автомобильная дорога  
ВАТУ — военное авиационное техническое училище  
ВАШП — военная авиационная школа пилотов  
ВВС — Военно-воздушные силы  
ВОСО — военные сообщения  
ВПП — взлетно-посадочная полоса  
ГВФ — гражданский воздушный флот  
ГКД — горнокавалерийская дивизия  
ГРУ ГШ — Главное разведывательное управление Генерального штаба  
ГСД — горнострелковая дивизия  
ГСМ — горюче-смазочные материалы  
ГУ — Главное управление  
ДЭП — дорожно-эксплуатационный полк  
ДЭУ — дорожно-эксплуатационное управление  
ЗакВО — Закавказский военный округ  
ЗКФ — Закавказский фронт  
ЗОС — земное оборудование самолетовождения  
ЗСП — запасной стрелковый полк

ИАС — инженерно-авиационная служба  
ИД — исполняющий должность  
ИТС — инженерно-технический состав  
КАГ — комендатура авиационного гарнизона  
КД — кавалерийская дивизия  
КК — кавалерийский корпус  
КП — кавалерийский полк  
ЛИИ ГВФ — Ленинградский институт инженеров ГВФ  
ЛТС — летный и технический состав  
МСБ — мотострелковый батальон  
МСП — мотострелковый полк  
МТО — материально-техническое обеспечение  
МТС — материально-техническое снабжение  
НКВД — Народный комиссариат внутренних дел  
НКВТ — Народный комиссариат внешней торговли  
НКИД — Народный комиссариат иностранных дел  
НКО — Народный комиссариат обороны  
НКПС — Народный комиссариат путей сообщения  
ОАРВБ — отдельный автомобильный ремонтно-восстановительный батальон  
ОАТБ — отдельный автотранспортный батальон  
ОАТП — отдельный автотранспортный полк  
ОВС — отдел воздушных сообщений  
ОДСБ — отдельный дорожно-строительный батальон  
ОДЭБ — отдельный дорожно-эксплуатационный батальон  
ОО — особый отдел  
ОСАО — отдельный специальный автомобильный отряд  
ОУАП — отдельный учебный автомобильный полк  
ПВО — Противовоздушная оборона  
РАБ — район авиационного базирования  
РККА — Рабоче-крестьянская Красная Армия  
РО — разведывательный отдел  
САВО — Средне-Азиатский военный округ  
СВАДК — Советская военная автодорожная комендатура  
СК — стрелковый корпус  
СД — стрелковая дивизия  
СП — стрелковый полк  
ТП — танковый полк  
ШМАС — школа младших авиационных специалистов

ИСТОЧНИКИ

(все - Центральный архив Министерства обороны РФ):

Глава 1.

Ф.СТУ в Иране. Опись 158727.Дело 6.Л.5,18.  
Ф.3481(15 кавкорпус).Оп.1.д.235 .Л.41.  
Ф.3481(15 кавкорпус).Оп.1.д.236 .Л.221-223.  
Ф.3481(15 кавкорпус).Оп.1.д.237 .Л.171,286.

Глава 2.

Ф.СТУ в Иране.Оп.123009.Д.37.Л.22-27.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.10.Л.260,290.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.15.Л.4-5,12.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.6.Л.44.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.1.Л.1, 40-41.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.3  
.Л.13,133,158,163,170,207,215,243,266,273,292,298.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.31.Л.1-5.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.128944.Д.3.Л.1-6.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.23  
.Л.9-33,129-140,240-253,256,263-267.

Глава 3.

Ф.СТУ в Иране.Оп.123009.Д.30.Л.1-2.12,48-60,95,98,114,128.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.1.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.10.Л.1.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.5  
.Л.2-8,18,30,31,48,53-60,74,83,90,127.  
Суда ММФ СССР погибшие в период ВОВ 1941-1945.Справочник. Москва.1989.

Глава 4.

Ф.СТУ в Иране.Оп.123009.Д.35.Л.2.52,56,59,65,118.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.15.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.3.Л.4.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.6.Л.19-29,97,99.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.128944.Д.1.Л.42.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.1.Л.2,10-12,57.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.3.Л.14-30.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.4.Л.19.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.9.Л.8.217,268.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.23.Л.39,141-143.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.807933.Д.11.Л.21-63.  
Ф.87445 (ВЭО-50).Оп.524492.Д.1.Л.1,358-369  
Ф.87445 (ВЭО-50).Оп.535837.Д.2.Л.4.  
Ф.87494 (ВЭО-17).Оп.532900.Д.1. Сборка по личному составу.

Ф.87494 (ВЭО-17).Оп.532900.Д.7.Представления к награждению ВЭО-17.  
Ф.87494 (ВЭО-17).Оп.532900.Д.7.Л.71.

Глава 5.

Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.10  
.Л.24-29,37.43,60,101,210,212,238-259,266.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.11.Л.133.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.5.Л.1-2.5  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.6.Л.17-18,63,125-129,196.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.128944.Д.3.Л.23,26,27,31,35-41,59.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.3.Л.99.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.4.Л.4-7.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.23.Л.86-96.98-120.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.27. Л.30.  
Ф.1 ОСАО.Оп.273642.Д.1.Л.1-5,15-23,27.  
Ф.1 ОСАО.Оп.273643.Д.2.Л.130.  
Ф.2 ОАО.Оп.9627.Д.1. Сборка.  
Ф.2 ОАО.Оп.128942.Д.1.Л.2,4,5,5о6,22,23.28.  
Ф.209 (Закавказский фронт).Оп.1056.Д.25  
.Л.3,24,47,50,115-118,131.  
Ф.209 (Закавказский фронт).Оп.1056.Д.59.Л.43.126.  
Ф.209 (Закавказский фронт).Оп.1056.Д.146.Л.4,8,34,43,44,55.

Глава 6.

Авиабазы  
Ф.35.Оп.11304.Д.402.Л.39,47,110,111,117-125.  
Ф.35.Оп.11304.Д.848.Л.135-136  
Ф.35.Оп.11277.Д.65.Л.259-260.  
Ф.35.Оп.11304.Д.333.Л.113.  
Ф.47.Оп.1038.Д.48.Л.77,134-137.  
Ф.152 АБ. Оп.802747. Д.1. Л.2,2о6,3о6,4,5,6,6о6,7,7о6,8,8о6,9,9о6,10,10о6,11,14,15,15о6,16о6,20,24,29,32.  
Ф.152 АБ.Оп.802747.Д.4.Л.11.14,35,46,47,92.  
Ф.9 АОН.Оп.А-97582.Д.1.  
Ф.9 АОН.Оп.168989.Д.1.Л.105.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.3.Л.20.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123146.Д.2.Л.1.

6 и 71 ПИАП  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.3.Д.113.  
Ф.35.Оп.11277.Д.55.Л.261,261о6,262.  
Ф.35.Оп.11277.Д.111.Л.23-30.  
Ф.35.Оп.11304.Д.333.Л.113  
Ф.35.Оп.11304.Д.848.Л.135-137.



Ф.47.Оп.1038.Д.58.Л.40-50.  
Ф.47.Оп.1038.Д.59.Л.233.  
Ф.47.Оп.1038.Д.168.Л.117.  
Ф.47.Оп.1038.Д.255.Л.15.  
Ф.47.Оп.1038.Д.283.Л.159-165.  
Ф.21528 (9 АОН).Оп.168991.Д.5.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.2.Д.13.Л.294.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.2.Д.14.Л.101.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184142.Д.1.Л.2,3,4,5,6,12,17,19,21,23,25,28.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184142.Д.2. Л.9,40,60.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184144.Д.3.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184145. Д.1. Л.3,4,6,7,11,14,18,20,22,25,29,30,34,35,37,39,41.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184145.Д.2.Л.53.158.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184147.Д.2.Л.1,6,9.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184147.Д.3.Л. 66,81,84,109.  
Ф.6 ПИАП.Оп.184147.Д.6.  
Ф.6 ПИАП.Оп.523602.Д.1.  
Ф.11 ЗАП.Оп.131667.Д.3.Л.144-155,189-193, 210-220.

4 ЗАБр  
Ф.35.Оп.11277.Д.23.Л.280.  
Ф.35.Оп.11304.Д.848.Л.5-10  
Ф.35.Оп.11304.Д.887.Л.212  
Ф.47.Оп.1038.Д.3.Л.3,36,135-137,140,144-146.  
Ф.47.Оп.1038.Д.37.  
Ф.47.Оп.1038.Д.48.Л.85,98-100,126,182,242-243.  
Ф.47.Оп.1038.Д.54.Л.24,43.  
Ф.47.Оп.1038.Д.56.Л.19.  
Ф.47.Оп.1038.Д.57.Л.56-58, 132-139,178-179.  
Ф.47.Оп.1038.Д.122.Л.63.  
Ф.47.Оп.1038.Д.123.Л.312,328.  
Ф.47. Оп.1038.Д.124.Л.38,159.  
Ф.47.Оп.1038.Д.169.Л.154,259,266.  
Ф.47.Оп.1038.Д.215.Л.1-14,16-28, 80-116.  
Ф.47.Оп.1038.Д.216.Л.84-87,89-128.  
Ф.47.Оп.1038.Д.222.Л.50.  
Ф.24984.Оп.1.Д.34.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.1.Д.1.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.1.Д.5. Л.3.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.1.Д.7.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.1.Д.8.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.2.Д.13.Л.40,101,276,287.  
Авиаотдел СТУ

РГАЭ.Ф.9527.Оп.3.Д.113.Л.31.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.5.Д.1210.Л.1.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.5.Д.1209.Л.10.41-43.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123145.Д.10.Л.126-129.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.1.Л.11.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.128948.Д.10.Л.112.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.23.Л.129-140.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.27. Л.194-196.  
Ф.35.Оп.11277.Д.65.Л.262,264-265,269,303,305.  
Ф.35.Оп.11277.Д.111.Л.1,41,42.

Летные происшествия.  
Ф.47.Оп.1038.Д.58.Л.62,148,177,184,281,330,351,383.  
Ф.47.Оп.1038.Д.59.Л.20,47,63.80,93,116,193,213,230,338.  
Ф.47.Оп.1038.Д.168.Л.63.  
Ф.47.Оп.1038.Д.169.Л.166.  
Ф.47.Оп.1038.Д.219.Л.31,120,262,269.  
Ф.47.Оп.1038.Д.246.Л.4-7,9.  
Ф.47.Оп.1038.Д.247.Л.23-39.  
Ф.47.Оп.1038.Д.283.Л.6-10,126-130,353-363,374-384.

Борьба с саранчей  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.1.Д.1935.Л.1-9,33.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.1.Д.1979.Л.4-5.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.1.Д.2007.Л.1-4,98,100.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.1.Д.2091.Л.1.  
РГАЭ.Ф.9527.Оп.1.Д.2155.Л.12.

Итоги перегона  
Ф.35.Оп.11304.Д.1108.Л. 3  
Ф.47.Оп.1038.Д.56.Л.164-169.  
Ф.4 ЗАБр.Оп.2.Д.13.Л.191.

Глава 7.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.123009.Д.37.Л.11-12,18-19.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.125149.Д.8. сборка.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.128953.Д.1.Л.107.  
Ф.СТУ в Иране.Оп.663495.Д.23.Л.256.

### ЛИТЕРАТУРА

- Зорин Л. И. Особое задание. Москва. Издательство политической литературы. 1987.
- Барт В. Персидский коридор. Неизвестный ленд-лиз // Газета «Война и отечество». № 9, 2016, стр. 18—20.
- Барятинский М. Ленд-лиз: маршруты, объемы и долг // ВПК. № 8(374). 2 марта 2011.
- Басов А. В., Гутенмахер Г. И. Персидский коридор // Военно-исторический журнал. № 1, 1991, стр. 25—33.
- Березин О. К. Неизученная кампания. Иран, август 1941 // Военно-исторический архив. № 8, 2004, стр.98—110.
- Зорин Л. И., Каргин И. В.Организация автомобильных перевозок воинских грузов через Иран // Военно-исторический жур-нал. № 4, 1977, стр. 41—49.
- Кочешков А. А. Тегеранская конференция 1943 года как отражение советско-иранского сотрудничества в борьбе с фашиз-мом // Военно-исторический журнал. № 12, 2013, стр. 24—31.
- Магомедханов В. М. Ленд-лиз: Иранский коридор в СССР // Современные проблемы науки и образования. № 1—1, 2015, стр. 18—21.
- Небренчин С. М., Вищик Ю. Л. За что иранцы благодарили Красную Армию // Военно-исторический журнал. № 6, 1997, стр. 28—34.
- Окороков А. В. Секретные войны Советского Союза // Первая полная энциклопедия. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.
- Оришев А. Б. Тайная война спецслужб в Иране // Военно-исторический журнал. № 5, 2003, стр. 40—45.
- Пузырев В. В. Иранский коридор ленд-лиза. Ленд-лиз и Россия. (сост. М.Н. Супрун) // Архангельск. ОАО «ИПП «Правда Севе-ра». 2006, стр. 171—181.
- Стеттиниус Э. Р. Ленд-лиз: оружие для победы. Нью-Йорк, 1944 // Главы из книги 18—19.
- Френкель М. Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941—1945 гг. // США: экономика, политика, идеология. № 5, 1993, стр. 42—50.
- Ходеев Ф. П. Советско-английское принуждение Ирана к лояльности в 1941 году // Военно-исторический журнал. № 9, 2001, стр. 9—16.
- Юшина Т. В., Юшин В. С. К вопросу о значении ленд-лиза в ВОВ // Монография. Рязань: РВАИ, 2007. — 124 с.
- Motter Vail T. H. The Persian Corridor and Aid to Russia. Washington. 1952.

Интернет-ресурсы  
http://www.podvignaroda.mil.ru



Издание выпущено при финансовой поддержке



**ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
«РЕГИОНАЛЬНАЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ  
НАЦИОНАЛЬНО-КУЛЬТУРНАЯ АВТОНОМИЯ  
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ»**

**под председательством  
Махмудова Талеха Сади-оглы**

Автор благодарит за сотрудничество  
и предоставленные материалы:  
**Сотрудников читального зала и 11 отдела  
Центрального архива Министерства обороны РФ,**

**Овчарова Валентина Владимировича, автора статьи  
«Органы военных сообщений в Иране»,**

**Ларина Геннадия Владимировича.**

При оформлении книги использовались фотографии:  
из фондов ЦА МО РФ, Библиотеки Конгресса США,  
личных архивов семей ветеранов Южной воздушной трассы,  
из открытой печати и электронных ресурсов.

Дизайн: Рожков Семён  
Верстка: Федорова Светлана  
Корректura: Ерохина Констанция