

# Морские северные конвои союзников 1941-1945 ГОДОВ



Справочная информация.

Северные (союзные) конвои 1941-1945 годов — специальные формирования судов с грузами и кораблей охраны, создававшиеся в годы 2-й мировой войны союзниками СССР по антигитлеровской коалиции для обеспечения их перехода из портов Северной Атлантики в советские северные порты и обратно. В соответствии с обязательствами, принятыми на Московской конференции 1941 году, поставками по ленд-лизу и другими соглашениями, США и Великобритания поставляли в северные порты СССР вооружение, военную технику и другие грузы. Возвращались суда из СССР со стратегическим сырьём и другими материалами.

Конвои формировались на базе Лох-Ю (Великобритания), в Рейкьявике и заливе Хвальфьорд (Исландия). Маршруты их переходов пролегли в зависимости от ледовой обстановки в Гренландском и Баренцевом морях севернее или южнее острова Медвежий (в Норвежском море).

Конвои на север России двигались по довольно узкому коридору между Шпицбергом и норвежскими берегами с расположенными здесь и в северной Финляндии военно-морскими и военно-воздушными базами. Переходы совершались за 10-14 суток в зоне досягаемости вражеских подводных лодок и надводных кораблей. В период ледостава движение судов в Белом море обеспечивали советские ледоколы. Суда конвоев разгружались в Архангельске, Молотовске (Северодвинск) и Мурманске.

До конца 1942 года конвои, шедшие на восток, обозначались индексом PQ (PQ Edwards) — инициалами офицера связи, который передавал судам приказы Адмиралтейства Великобритании. Исключением стал самый первый конвой, получивший кодовое имя «Дервиш». Конвои, шедшие в обратном направлении, получили индекс QR. С 1943 года и до конца войны конвои стали обозначать JW и RA с порядковыми номерами, начинавшимися с 51-го. Обеспечение безопасности перехода конвоев от порта формирования

до порта назначения возлагалось на корабли Великобритании. В операционной зоне советского Северного флота охранение усиливалось советскими кораблями и авиацией.

Конвой представлял собой корабельное соединение, состоящее из нескольких десятков транспортных судов (от 10 до 40 единиц) и трех видов охранения из боевых кораблей: ближнего или непосредственного, состоящего из нескольких эсминцев, корветов и тральщиков (с начала 1943 года в его состав включали эскортный авианосец с противолодочными самолётами); мобильной группы из двух-четырех крейсеров, следовавших на расстоянии 30-40 миль от каравана транспортов; дальнего, действовавшего на расстоянии 150-300 миль от каравана и состоявшего из одного линейного корабля, двух-трех крейсеров и трех-пяти эсминцев. Задачей мобильной группы было отражение атак надводных кораблей противника, а задачей дальнего вида охранения из боевых кораблей — отражение атак тяжёлых кораблей противника.

С 1942 года более 50% торговых судов в конвоях были американскими. Первый союзный конвой «Дервиш» (шесть транспортов, два эсминец, четыре корвета, три тральщика) прибыл в Архангельск 31 августа 1941 года, доставив 10 тонн каучука для военной промышленности, 16 истребителей вместе с летным составом, стрелковое оружие, продовольствие и медикаменты.

В 1941 году Германия, рассчитывая на «молниеносную войну» против СССР, не придавала серьёзного значения союзным конвоям и не предпринимала активных боевых действий против них. В первые полгода Великой Отечественной войны, с июля по декабрь 1941 года, свыше 40% поставок в СССР из-за рубежа шло именно через северные порты.

В начале 1942 года немецкое командование осознало весь масштаб северных конвоев союзников. По приказу Гитлера на север была переброшена мощная группировка военных кораблей во главе с самым большим немецким линкором «Тирпицем». На море активировались действия фашистских подводных лодок. Немецкая авиация имела значительный перевес в воздухе, а маршруты конвоев в отдельных местах проходили всего в 10 минутах лета от аэродромов противника. В результате союзники начали нести потери. Сильным ударам с воздуха подвергались также Мурманск и Архангельск.

В июле 1942 года был разгромлен конвой PQ-17. Вследствие плохой организации охранения потоплено 23 судна из 34. Было потеряно 210 самолетов, 430 танков, 3530 грузовых автомобилей, около 100 тысяч тонн стального листа, каучука и различных боеприпасов. Из состава команд судов погибло 153 человека.

Советское командование увеличило количество авиации Северного флота, которая вела разведку, прикрывала конвои с воздуха, наносила удары по базам, аэродромам и силам флота противника в море. Советские подводные лодки развёртывались у вражеских баз и на вероятных путях перехода немецких крупных надводных кораблей.

В связи с возросшей угрозой конвоям и началом подготовки вторжения союзников во Французскую Северную Африку (операция «Торч») правительства США и Великобритании летом 1942 года приостановили отправку конвоев.

С марта по октябрь 1943 года с наступлением полярного дня конвои через северные моря вообще не проводились, и союзники доставляли оружие и имущество в Россию через Иран.

После потопления английскими кораблями в декабре 1943 года немецкого линкора «Шарнхорст» в Баренцевом море, германское командование отказалось от привлечения крупных надводных кораблей для борьбы с конвоями. Активность немецкого флота в Северной Атлантике резко уменьшилась. Тем не менее, США и Великобритания прекратили отправку конвоев в весенне-летний период 1944 года, что было связано с подготовкой и началом операции «Оверлорд».

Всего в 1941-1945 годах в советские порты прибыл 41 конвой и ушло из них 36. Корабли Северного флота для их защиты совершили 838 выходов в море. Из 813 транспортов, следовавших в составе конвоев в советские порты, противник потопил на переходе 61, еще 33 транспорта по различным причинам возвратились в свои базы. В обратном направлении вышло 713 транспортов, из них погибло 30 и возвратилось в порты отправления восемь.

Союзные и советские надводные корабли и палубная авиация, входившие в состав конвоев и сил прикрытия, а также базовая авиация, наносившая удары по пунктам базирования немецких кораблей, потопили 17 подводных лодок, два линкора и три эсминца. Всего за годы войны через Северный морской путь прошло около 22% грузов по ленд-лизу — это 3450 тысяч тонн.

Фото с сайта [dvinainform.ru](http://dvinainform.ru)