

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. В.П. АСТАФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

Исторический факультет
Кафедра отечественной истории

Бехтле Максим Викторович

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ПРОБЛЕМАТИКА ЛЕНД-ЛИЗА В ПРЕПОДАВАНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ИСТОРИИ В ШКОЛЕ

Направление подготовки: 44.03.05: педагогическое образование (с двумя профилями
подготовки)

Направленность (профиль) образовательной программы:
История и обществознание

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой отечественной истории
канд. ист. наук, доцент И. Н. Ценюга

06 06 2026 Ценюга
(дата, подпись)

Научный руководитель ВКР:

старший преподаватель кафедры

отечественной истории И. В. Стасюк

к.и.н доцент кафедры отечественной истории

А. В. Толмачёва

05.06.2026
(дата, подпись)

Обучающийся М. В. Бехтле

05.06.2026
(дата, подпись)

Дата защиты 11 06 2026

Оценка _____

Красноярск 2026

Оглавление

Введение.....	3
ГЛАВА 1. ИСТОРИОГРАФИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ТЕМЫ ЛЕНД-ЛИЗА В ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКЕ	8
1.1. Понятия, нормативно-правовые и организационные основы советско-англоамериканского взаимодействия в рамках ленд-лиза.....	8
1.2. Хронология и объемы поставок в СССР (1941–1945 гг.)	13
1.3. Основные виды поставок: техника, сырье, продовольствие	19
1.4. Труднодоступные аспекты темы: маршруты поставок, обратный ленд-лиз и проблема расчетов.....	25
1.5. Роль союзнических поставок в обеспечении нужд фронта и тыла СССР в работах советских, постсоветских и зарубежных исследователей.....	31
ГЛАВА 2. ОТРАЖЕНИЕ ТЕМЫ ЛЕНД-ЛИЗА В ШКОЛЬНЫХ УЧЕБНИКАХ, НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОМ СТАНДАРТЕ	39
2.1. Исследование содержание школьных учебников до установления единой государственной линейки в части освещения темы Ленд-Лиза.....	39
2.2. Анализ нормативных документов и историко-культурного стандарта	45
ГЛАВА 3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВНЕУРОЧНОГО МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИСТОРИИ В КОНТЕКСТЕ ИЗУЧЕНИЯ ГЕРОИЧЕСКОГО ПРОШЛОГО КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ.....	52
3.1. Педагогический потенциал внеурочного мероприятия	52
3.2. Проектирование внеурочного мероприятия: «Трасса Мужества. Маршрутами АлСиб».....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	66
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	69
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	73

Введение

Актуальность темы исследования определяется необходимостью объективного освещения истории Великой Отечественной войны в современном школьном образовании, так как современные школьники подвержены влиянию со стороны западных СМИ. В условиях активного пересмотра исторических оценок событий 1941–1945 гг. со стороны зарубежных историков и заявлений западных глав государств о большем вкладе, с их стороны, в победу над Фашистской Германией, чем вклад СССР.

Формирование критического мышления у российских школьников становится особенно важным как для представления сбалансированной картины союзнической помощи СССР, так и то, что роль ленд-лиза нередко преувеличивают, умалчивая о главном: решающий вклад в разгром нацизма внёс советский народ, заплативший за это колоссальными жертвами, и то что за товары разных категорий пришлось оплачивать огромный счёт, который был выставлен после окончания Второй Мировой войны. Проблема ленд-лиза затрагивает вопросы патриотического воспитания, формирования исторической памяти и понимания международных отношений в период Великой Отечественной Войны.

Степень разработанности проблемы характеризуется наличием значительного массива исторических исследований о ленд-лизе, начиная с советского периода и продолжая современными работами российских и зарубежных авторов. В советской историографии тема союзнических поставок долгое время освещалась тенденциозно, с минимизацией их значения для победы. Постсоветский период ознаменовался появлением более объективных исследований, основанных на рассекреченных архивных материалах. Зарубежная историография преувеличивает роль ленд-лиза, забывая главное: победа ковалась кровью советских солдат, а не поставками союзников.

Вместе с тем, анализ школьных учебников до установления государственной линейки единых учебников по всеобщей истории и истории России показывает

значительную вариативность в представлении информации о ленд-лизе: от поверхностного упоминания до достаточно подробного раскрытия объемов и значения поставок. Отсутствует единый методический подход к преподаванию данной темы, а в современном, едином учебнике по истории России, под редакцией помощника президента, председателя Российского военно-исторического общества Владимира Мединского, научного руководителя Института всеобщей истории РАН Александра Чубарьяна и ректора МГИМО Анатолия Торкунова и ещё 50 авторов показывает единый методический подход и расширенную теоретическую наполняемость по теме ленд-лиза, по сравнению с учебниками до установления единой линейки.

Особенно актуальным становится использование регионального компонента в изучении ленд-лиза, в частности, истории воздушной трассы Аляска-Сибирь (АлСиб), которая имеет непосредственное отношение к Красноярскому краю и может служить основой для патриотического воспитания на местном историческом материале.

Объект исследования: процесс преподавания отечественной истории в современной российской школе в контексте изучения периода Великой Отечественной войны.

Предмет исследования: является содержание, методы и формы представления темы ленд-лиза в школьном историческом образовании, включая анализ учебника, нормативных документов и разработку внеурочных мероприятий.

Цель исследования: комплексный анализ проблематики ленд-лиза в контексте школьного преподавания отечественной истории и разработка методических подходов к изучению данной темы с использованием регионального компонента.

Задачи исследования:

- проанализировать историографию проблемы ленд-лиза в советской, Российской и зарубежной исторической науке;

- систематизировать фактический материал о масштабах, структуре и маршрутах союзнических поставок в СССР в 1941–1945 гг.;
- исследовать содержание школьных учебников до установления единой государственной линейки по истории России в части освещения темы ленд-лиза;
- Исследовать современный учебник по истории России в части освещения темы ленд-лиза;
- проанализировать нормативные документы и историко-культурный стандарт на предмет требований к изучению проблемы союзнической помощи;
- определил педагогический потенциал регионального компонента в изучении темы ленд-лиза.
- разработать сценарий внеурочного мероприятия по истории воздушной трассы АлСиб;

В ходе исследования были использованы следующие методы:

- 1) Проблемно-хронологического
- 2) Историко-сравнительный
- 3) Контент-анализ

Источников базу исследования составили законодательные акты о ленд-лизе, статистические данные о поставках, мемуары участников событий, материалы архивов, историко-культурный стандарт, Федеральный государственный образовательный стандарт.

Историографическая база включает работы советских исследователей (Н.В. Бутенина, И.М. Майский), современных российских авторов (Н.В. Бутенина, М.Н. Супрун, А.С. Якушевский) и зарубежных специалистов (Р. Джонс, Г. Херринг).

Историография ленд-лиза характеризуется наличием нескольких научных школ и направлений, сформировавшихся под влиянием различных методологических подходов и идеологических установок. Первое направление, условно называемое «минимизаторским», сложилось в советской историографии

1940-1960-х годов и характеризовалось тенденцией к занижению роли союзнических поставок в победе СССР. Представители этого направления подчёркивали самодостаточность советской экономики и второстепенное значение импортных материалов, что отражало политическую конъюнктуру холодной войны.

Второе направление, «западная максимизаторская» получившее развитие в западной историографии, напротив, склонно к преувеличению значения ленд-лиза, представляя его как решающий фактор военной победы над фашизмом. Американские и британские исследователи акцентировали внимание на технологическом превосходстве поставляемой техники и критической важности отдельных категорий грузов.

Третье направление, современное российское сформировавшееся в постсоветской российской историографии с середины 1990-х годов, стремится к объективной оценке роли ленд-лиза на основе комплексного анализа статистических данных и архивных источников. Исследователи этого направления отказываются от крайностей предшествующих периодов, признавая существенный, но не решающий вклад союзнических поставок в военную экономику СССР. Методологически современная российская школа опирается на системный подход, рассматривая ленд-лиз в контексте общей структуры военной экономики и мобилизационных возможностей государства.

Четвёртое направление, локально-региональное, представлено локальными исследованиями, сосредоточенными на изучении конкретных маршрутов доставки, региональных аспектов приёма и распределения грузов. Особое внимание уделяется Северному морскому пути, Дальневосточному и Трансиранскому маршрутам, их инфраструктурному обеспечению и потерям при транспортировке.

Пятое направление связано с исследованием дипломатической истории ленд-лиза, анализом переговорного процесса, протокольных соглашений и политических аспектов военно-экономического сотрудничества. Учёные изучают механизмы принятия решений о военных поставках, роль личных контактов между

руководителями союзных держав и влияние программы помощи на послевоенное урегулирование. Характерной особенностью современного этапа развития историографии является междисциплинарный подход, интегрирующий методы экономической истории, военной истории и исторической политологии.

Новизна исследования заключается в разработке внеурочного мероприятия на тему Трасы Мужества АлСиб.

Теоретическая значимость работы состоит в выявлении закономерностей трансформации этих оценок в учебной литературе по Ленд-Лизу и обосновании методических принципов преподавания истории России в школе.

Практическая значимость исследования определяется возможностью использования его результатов в практике школьного преподавания истории, в разработке учебно-методических материалов, в организации внеурочной деятельности по истории.

Структура работы обусловлена логикой исследования и включает введение, три главы, заключение, список использованной литературы и приложение. Первая глава посвящена историографическому анализу проблемы ленд-лиза, рассмотрению нормативно-правовых основ союзнической помощи, систематизации данных о масштабах и структуре поставок. Вторая глава содержит анализ отражения темы ленд-лиза в современном школьном учебнике, нормативных документах и историко-культурном стандарте. Третья глава представляет методическую разработку внеурочного мероприятия, посвященного истории воздушной трассы АлСиб, с обоснованием его педагогического потенциала.

ГЛАВА 1. ИСТОРИОГРАФИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ТЕМЫ ЛЕНД-ЛИЗА В ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКЕ

1.1. Понятия, нормативно-правовые и организационные основы советско-англо-американского взаимодействия в рамках ленд-лиза

Ленд-лиз представляет собой систему передачи Соединенными Штатами Америки займы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и различных товаров странам-союзникам по антигитлеровской коалиции в период Второй мировой войны. Термин происходит от английского «lend-lease», что буквально означает «давать займы, сдавать в аренду». Юридической основой этой системы стал закон, принятый Конгрессом США 11 марта 1941 года и получивший официальное название «Акт содействия обороне Соединенных Штатов» (An Act to Promote the Defense of the United States). Этот законодательный акт наделил президента США полномочиями передавать, обменивать, сдавать в аренду, одалживать или поставлять иными способами любые оборонительные материалы любой стране, оборону которой президент сочтет жизненно важной для обороны самих Соединенных Штатов [1, с. 45]. Важно отметить, что закон о ленд-лизе был принят еще до вступления США в войну, что свидетельствовало о стратегическом понимании американским руководством глобальной угрозы, исходящей от держав оси.

Нормативно-правовая база советско-американского взаимодействия в рамках ленд-лиза начала формироваться сразу после нападения Германии на СССР. Уже 24 июня 1941 года президент США Франклин Рузвельт заявил о готовности оказать помощь Советскому Союзу в борьбе против агрессора. Однако формальное распространение действия закона о ленд-лизе на СССР произошло 7 ноября 1941 года, когда президент подписал соответствующее распоряжение, выделив первоначально 1 миллиард долларов на поставки в Советский Союз. Это решение имело не только военно-стратегическое, но и политическое значение, поскольку означало признание США Советского Союза полноправным союзником в войне

против нацистской Германии, несмотря на идеологические противоречия между двумя странами [3, с. 78]. Процедура оформления помощи включала несколько этапов: советская сторона направляла заявки на необходимые материалы и оборудование, американская сторона рассматривала возможность их удовлетворения, после чего заключались конкретные соглашения о поставках.

Организационная структура управления поставками по ленд-лизу складывалась постепенно и включала несколько уровней координации. Со стороны США ключевую роль играло Управление ленд-лиза (Office of Lend-Lease Administration), созданное в октябре 1941 года и возглавляемое Эдвардом Стеттиниусом-младшим, впоследствии ставшим государственным секретарем. Это ведомство координировало все аспекты программы помощи союзникам, от определения приоритетов поставок до контроля за их исполнением. В СССР вопросами получения и распределения помощи по ленд-лизу занимались несколько организаций. Основную координирующую роль играл Государственный комитет обороны (ГКО), который определял приоритеты и общую стратегию использования союзнической помощи. Непосредственное взаимодействие с американскими поставщиками осуществлялось через советскую правительственную закупочную комиссию в США, возглавляемую генерал-лейтенантом А.И. Беляевым, а позднее генерал-лейтенантом Л.Г. Рудневым [5, с. 112].

Правовое оформление советско-американского сотрудничества в рамках ленд-лиза было закреплено в серии двусторонних соглашений. Первое базовое соглашение между СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии, было подписано 11 июня 1942 года в Вашингтоне. Этот документ устанавливал общие принципы сотрудничества и определял, что окончательные условия урегулирования взаимных обязательств будут согласованы после окончания войны. Соглашение предусматривало, что материалы, потребленные или утраченные в ходе войны, не подлежат возврату или оплате, в то время как сохранившиеся материалы должны быть либо возвращены, либо оплачены

на условиях долгосрочного кредита. Эти условия существенно отличались от тех, что первоначально предлагались Великобритании, что отражало специфику советско-американских отношений и масштабы военных усилий СССР на Восточном фронте [8, с. 67].

Параллельно с американской помощью развивалось и британско-советское сотрудничество. Великобритания начала поставки в СССР еще до формального установления программы ленд-лиза, руководствуясь стратегическим интересом в открытии Второго фронта против Германии на востоке. Правовой основой британских поставок стало соглашение о взаимных поставках, кредите и порядке платежей, подписанное 16 августа 1941 года. Британская помощь включала не только материалы, производимые в самой Великобритании, но и товары, полученные ею по американскому ленд-лизу и переданные далее в СССР. Такая «транзитная» схема создавала дополнительные сложности в учете и оценке общих объемов союзнической помощи Советскому Союзу. Важно отметить, что британские поставки начались раньше американских и в первый, критический период войны играли особенно значимую роль [11, с. 89].

Организационно-техническая сторона поставок по ленд-лизу требовала решения множества сложных логистических задач. Необходимо было не только произвести требуемые материалы, но и доставить их через океаны и враждебные территории в условиях активных боевых действий. Для координации этого процесса была создана система межсоюзнических конференций, первой из которых стала Московская конференция представителей СССР, США и Великобритании в сентябре-октябре 1941 года. На этой встрече был согласован первый протокол о поставках, определивший номенклатуру и объемы помощи на период с октября 1941 по июнь 1942 года. Впоследствии было подписано еще три протокола: Вашингтонский (июнь 1942 – июнь 1943), Лондонский (июль 1943 – июнь 1944) и Оттавский (июль 1944 – май 1945), каждый из которых уточнял и расширял программу поставок [14, с. 134].

Финансовые аспекты ленд-лиза представляли собой отдельную сложную проблему. Закон о ленд-лизе предусматривал, что поставляемые материалы передаются не в собственность, а во временное пользование, и страна-получатель должна вернуть сохранившиеся после войны материалы или оплатить их стоимость. Однако конкретные условия расчетов оставались предметом переговоров. Для СССР была установлена символическая процентная ставка (2,3% годовых) и длительный срок погашения обязательств. Общая стоимость американских поставок в СССР оценивалась в 11,3 миллиарда долларов по ценам того времени, что составляло около 20% от всей помощи по ленд-лизу, распределенной между всеми странами-получателями. Британские поставки оценивались дополнительно в 1,5-2 миллиарда долларов [17, с. 56]. Эти цифры, впечатляющие сами по себе, требуют контекстуального понимания: они представляли собой лишь часть огромных материальных ресурсов, мобилизованных СССР для ведения войны.

Правовой статус ленд-лиза как формы помощи, а не коммерческой сделки, имел важные последствия для послевоенных расчетов. В отличие от займов Первой мировой войны, которые европейские союзники выплачивали США десятилетиями, ленд-лиз предполагал списание значительной части обязательств. Все материалы, израсходованные, утраченные или уничтоженные в ходе войны, не подлежали оплате. Оплате подлежало только то имущество, которое сохранилось к концу войны и представляло интерес для мирного использования. Эта формула стала предметом длительных дискуссий в советско-американских отношениях, поскольку стороны расходились в оценке стоимости сохранившихся материалов и условий их оплаты. СССР настаивал на минимальной оценке, указывая на колоссальные жертвы, понесенные советским народом в общей борьбе против фашизма [19, с. 145].

Институциональные механизмы реализации ленд-лиза включали создание специальных представительств и миссий. В Москве действовала американская военная миссия, возглавляемая генералом Дж. Дином, которая координировала вопросы поставок и использования техники. В США работала советская закупочная

комиссия, имевшая отделения в различных промышленных центрах страны. Эти организации обеспечивали оперативную связь между правительствами и решение текущих проблем, возникавших в процессе поставок. Важную роль играли также технические специалисты и инструкторы, которые обучали советский персонал работе с новой техникой. Американские и британские инженеры участвовали в налаживании работы оборудования, поставленного по ленд-лизу, и передаче технологий его обслуживания [22, с. 98].

Нормативно-правовая база ленд-лиза развивалась на протяжении всей войны, адаптируясь к меняющимся условиям и потребностям. Принимались дополнительные законы и подзаконные акты, регулировавшие различные аспекты программы. После окончания войны в Европе в мае 1945 года президент Трумэн резко сократил поставки по ленд-лизу, что вызвало недовольство советской стороны, рассчитывавшей на продолжение помощи в период восстановления экономики. Это решение отражало изменение политической атмосферы и начало охлаждения в советско-американских отношениях, предвещавшего холодную войну. Формально программа ленд-лиза была прекращена 2 сентября 1945 года, после капитуляции Японии, хотя некоторые поставки продолжались и позднее в рамках выполнения ранее заключенных контрактов [25, с. 178].

Правовая природа соглашений о ленд-лизе оставляла открытыми многие вопросы, которые стали предметом послевоенных переговоров. Советский Союз и США не смогли достичь окончательного соглашения об урегулировании взаимных претензий в течение десятилетий. Переговоры возобновлялись неоднократно: в 1948, 1960, 1972 годах, но каждый раз заканчивались лишь частичными договоренностями. Окончательное урегулирование было достигнуто только в 1990 году, когда стороны согласовали выплату СССР (а затем Россией) 674 миллионов долларов в счет закрытия всех взаимных претензий по ленд-лизу. Эта сумма составляла лишь малую часть первоначальной стоимости поставок, что фактически означало признание ленд-лиза формой безвозмездной помощи, а не коммерческой сделки [28, с. 203].

Длительность и сложность этих переговоров отражали не столько финансовые, сколько политические и идеологические аспекты вопроса, связанные с оценкой вклада различных союзников в общую победу.

Изучение нормативно-правовых основ ленд-лиза показывает, что эта программа представляла собой беспрецедентный в истории международных отношений механизм межгосударственного сотрудничества в условиях глобального военного конфликта. Гибкость правовых конструкций позволяла адаптировать программу к меняющимся потребностям войны и политическим реалиям. Вместе с тем, неопределенность многих правовых аспектов создавала почву для будущих разногласий и различных интерпретаций роли и значения этой помощи. Для понимания места ленд-лиза в истории Второй мировой войны необходимо учитывать как юридические, так и политические, военно-стратегические и морально-психологические аспекты этого явления. Анализ правовых документов свидетельствует о том, что ленд-лиз задумывался его инициаторами не просто как акт благотворительности, но как инструмент защиты национальных интересов США путем поддержки государств, противостоящих агрессии держав оси [31, с. 167].

1.2. Хронология и объемы поставок в СССР (1941–1945 гг.)

Хронология поставок по ленд-лизу в Советский Союз отчетливо делится на несколько периодов, каждый из которых характеризовался специфическими условиями, объемами и номенклатурой помощи. Первый период охватывает время с октября 1941 года по июнь 1942 года и регулировался так называемым Московским протоколом. Этот начальный этап был наиболее критическим для СССР, когда немецкие войска стояли у ворот Москвы, а советская промышленность находилась в процессе эвакуации на восток. Поставки этого периода были относительно скромными по объему – около 545 тысяч тонн грузов, что составляло менее 3% от общего объема помощи за всю войну. Однако их психологическое и стратегическое значение трудно переоценить: они демонстрировали советскому руководству и

населению, что страна не одинока в борьбе с фашизмом [2, с. 89]. Первые караваны судов с грузами отправились в советские порты уже в августе-сентябре 1941 года, еще до формального оформления программы, что свидетельствовало о понимании западными союзниками критичности ситуации на Восточном фронте.

Второй протокол, Вашингтонский, действовавший с июля 1942 года по июнь 1943 года, ознаменовал существенное увеличение объемов помощи. В этот период было поставлено около 2,5 миллионов тонн различных грузов, что составило примерно 14% от всех поставок по ленд-лизу за годы войны. Этот этап совпал с переломным моментом в ходе войны на Восточном фронте: Сталинградской битвой и началом стратегического наступления Красной Армии. Союзническая помощь в это время включала значительные объемы автотранспорта, который был крайне необходим для обеспечения мобильности советских войск, а также авиационное топливо высокого качества, производство которого в СССР было ограничено. Важно отметить, что во втором периоде началась систематическая отправка в СССР стратегического сырья и промышленного оборудования, необходимого для восстановления и развития военного производства [6, с. 134]. Расширение номенклатуры поставок отражало растущее доверие между союзниками и понимание долгосрочного характера войны.

Третий период, регулируемый Лондонским протоколом (июль 1943 – июнь 1944), стал временем наиболее интенсивных поставок. Именно в это время было доставлено около 4,1 миллиона тонн грузов, что составило более 23% от всего объема помощи. Этот этап совпал с крупнейшими наступательными операциями Красной Армии: битвой на Курской дуге, освобождением Украины и Белоруссии, выходом советских войск к западным границам СССР. Масштабные операции требовали огромного количества материальных ресурсов, и союзническая помощь играла важную роль в их обеспечении. В этот период существенно возросли поставки продовольствия, что было связано с тяжелым продовольственным положением в СССР, где значительная часть сельскохозяйственных районов

оставалась под оккупацией или была разрушена [9, с. 156]. Американская тушенка, яичный порошок, сахар и другие продукты стали важным дополнением к скудному рациону как фронтовиков, так и тружеников тыла.

Четвертый, завершающий период (июль 1944 – май 1945) определялся Оттавским протоколом и характеризовался дальнейшим наращиванием объемов помощи. За это время было доставлено около 3,7 миллиона тонн грузов, составивших примерно 21% от общего объема. Этот период совпал с освобождением Восточной Европы, разгромом нацистской Германии и подготовкой к войне против Японии. Характерной особенностью этого этапа стало увеличение доли промышленного оборудования и материалов для восстановления разрушенного хозяйства, что отражало уверенность в скорой победе и взгляд союзников в послевоенное будущее. Вместе с тем, резкое сокращение поставок сразу после капитуляции Германии в мае 1945 года стало источником напряженности в советско-американских отношениях [12, с. 178]. СССР рассчитывал на продолжение помощи в период восстановления экономики, в то время как США рассматривали ленд-лиз исключительно как военную программу.

Общий объем поставок в СССР по ленд-лизу за весь период программы составил около 17,5 миллионов тонн различных грузов. Эта цифра включает как американскую помощь (около 15,4 миллиона тонн), так и британскую (около 2,1 миллиона тонн). В стоимостном выражении американские поставки оцениваются в 11,3 миллиарда долларов, британские – в 1,5-2 миллиарда долларов по ценам 1940-х годов. Для понимания масштабов этих цифр важно сопоставить их с объемом собственного производства СССР. По различным оценкам, помощь союзников составила от 4% до 10% от совокупного объема промышленной продукции, произведенной в СССР за годы войны, в зависимости от методики расчета и категорий учитываемой продукции [15, с. 98]. Эти оценки существенно различаются в зависимости от того, учитывается ли только военная продукция или вся

промышленная продукция, включаются ли услуги по перевозке и страхованию грузов, и по каким ценам пересчитываются поставки.

Динамика поставок по месяцам и годам показывает четкую тенденцию к нарастанию объемов. Если в 1941 году в СССР поступило лишь около 100 тысяч тонн грузов, то в 1942 году – около 1,2 миллиона тонн, в 1943 году – около 2,9 миллиона тонн, в 1944 году – около 4,2 миллиона тонн, а в 1945 году (до сентября) – около 2,7 миллиона тонн. Таким образом, пик поставок пришелся на 1944 год, когда Красная Армия вела наиболее масштабные наступательные операции и когда союзники после открытия Второго фронта в Европе смогли выделять больше ресурсов для помощи СССР. Важно отметить, что даже в наиболее интенсивный период поставки составляли лишь часть потребностей советской экономики и армии, основную долю которых покрывало собственное производство [18, с. 201]. Тем не менее, в отдельных категориях товаров, таких как автомобили, авиационный бензин высокого октанового числа, некоторые цветные металлы, доля поставок была значительно выше средней.

Сравнительный анализ объемов помощи различным союзникам показывает, что СССР получил около 22% от всей помощи по ленд-лизу, распределенной между различными странами. Основным получателем была Великобритания и страны Британской империи (около 60%), затем следовал СССР, далее – Франция, Китай и другие союзники. Эта пропорция отражала как военно-стратегические приоритеты США, так и логистические возможности доставки грузов. Путь в СССР был более длинным и опасным, чем в Великобританию, что объективно ограничивало объемы поставок. Кроме того, на начальном этапе войны американское руководство сохраняло определенную настороженность по отношению к СССР и не было уверено в его способности продолжать сопротивление [21, с. 167]. Постепенно, по мере того как становилось очевидным, что основная тяжесть сухопутной войны в Европе лежит на советско-германском фронте, доля помощи СССР возрастала.

Темпоральное распределение поставок имело важное значение для оценки их роли в переломных моментах войны. Наиболее дискуссионным является вопрос о значении помощи в критический период октября-декабря 1941 года, когда решалась судьба Москвы. Фактически в этот период поставки были минимальными, и оборона столицы осуществлялась преимущественно за счет внутренних ресурсов СССР. Более существенную роль ленд-лиз начал играть с весны-лета 1942 года, когда первые крупные партии грузов стали регулярно поступать в СССР. К моменту Сталинградской битвы (ноябрь 1942 – февраль 1943) объем накопленной помощи был уже достаточно значительным, чтобы оказать влияние на ход операций, особенно в части обеспечения мобильности войск [24, с. 189]. Американские грузовики «Студебеккер», ставшие основой для легендарных советских реактивных систем залпового огня «Катюша», прибыли в СССР именно в 1942-1943 годах.

Важным аспектом хронологии поставок является их корреляция с ключевыми военно-политическими событиями. Значительное увеличение объемов помощи в 1943-1944 годах совпало с периодом интенсивных переговоров о открытии Второго фронта в Европе. Советское руководство неоднократно ставило вопрос о том, что материальная помощь не может заменить открытие полномасштабных боевых действий в Западной Европе, которые отвлекли бы значительную часть немецких сил с Восточного фронта. Союзники, в свою очередь, рассматривали ленд-лиз как свой вклад в общую борьбу до момента, когда они будут готовы к высадке в Европе. После открытия Второго фронта в июне 1944 года объемы помощи не только не сократились, но продолжали расти, что свидетельствовало о стремлении западных союзников поддержать наступательный потенциал Красной Армии [27, с. 213]. Это соответствовало стратегическим интересам США и Великобритании, заинтересованных в скорейшем разгроме Германии и минимизации собственных потерь.

Региональное распределение поступающих грузов внутри СССР также представляет интерес. Основная часть грузов, прибывавших через северные и

дальневосточные порты, первоначально сосредотачивалась в прифронтовых районах и распределялась между действующими фронтами в соответствии с оперативной обстановкой. Часть грузов, особенно промышленное оборудование и сырье, направлялась в восточные районы страны – на Урал, в Сибирь, Среднюю Азию, где были эвакуированы предприятия оборонной промышленности. Американские станки и технологии использовались для наращивания производственных мощностей на этих предприятиях, что имело долгосрочное значение для развития промышленного потенциала этих регионов [30, с. 234]. В некоторых отраслях, например, в алюминиевой промышленности, американское оборудование и технологии сыграли ключевую роль в создании новых производственных мощностей.

Сезонные колебания объемов поставок были связаны преимущественно с навигационными условиями на различных маршрутах. Северный маршрут через Мурманск и Архангельск был наиболее опасным и функционировал с перерывами, особенно в летние месяцы, когда длинный полярный день облегчал действия немецкой авиации и подводных лодок. Тихоокеанский маршрут через Владивосток был относительно безопасным до вступления СССР в войну с Японией в августе 1945 года, но имел ограниченную пропускную способность. Иранский маршрут, ставший основным с 1943 года, функционировал круглогодично, но требовал сложной перевалки грузов с морского на железнодорожный транспорт [33, с. 256]. Совокупная пропускная способность всех маршрутов постепенно наращивалась, что позволяло увеличивать объемы поставок.

Статистика поставок по ленд-лизу требует критического осмысления, поскольку различные источники приводят несколько отличающиеся данные. Расхождения связаны с различием методик учета: часть источников учитывает только грузы, фактически прибывшие в советские порты, другие включают также грузы, затонувшие в пути, третьи учитывают грузы, отправленные, но не доставленные к моменту окончания войны. Кроме того, существуют различия в пересчете натуральных объемов в стоимостные показатели, особенно при учете

британских поставок, которые частично осуществлялись не по ленд-лизу, а по другим соглашениям. Современные исследователи, имеющие доступ к рассекреченным архивам обеих сторон, стремятся к более точным оценкам, однако полная картина все еще остается предметом научных дискуссий [36, с. 278]. Несмотря на эти расхождения, общий порядок величин и основные тенденции не вызывают серьезных споров в академической среде.

Изучение хронологии и объемов поставок показывает, что ленд-лиз представлял собой масштабную и постоянно развивающуюся программу международной помощи, адаптировавшуюся к меняющимся условиям войны. Динамика поставок отражала как эволюцию военно-стратегической обстановки, так и развитие союзнических отношений между СССР и западными державами. Понимание темпоральных и количественных параметров ленд-лиза является необходимым условием для объективной оценки его роли в достижении победы над нацистской Германией и должно составлять важную часть школьного курса истории [38, с. 301].

1.3. Основные виды поставок: техника, сырье, продовольствие

Структура поставок по ленд-лизу в СССР отличалась большим разнообразием и охватывала практически все категории материальных ресурсов, необходимых для ведения современной войны. Военная техника составляла наиболее заметную и широко известную часть помощи. По различным данным, в СССР было поставлено от 18,7 до 22 тысяч самолетов различных типов, что составляло около 12-15% от общего количества боевых самолетов, произведенных советской промышленностью за годы войны. Американские истребители «Аэрокобра» (P-39) и «Киттихаук» (P-40), британские «Харрикейн» и «Спитфайр» активно использовались в советских ВВС, особенно в 1942-1943 годах, когда советская авиационная промышленность еще не вышла на полную мощность после эвакуации. Знаменитый советский ас Александр Покрышкин одержал большинство своих побед именно на американской

«Аэрокобре», высоко оценивая боевые качества этой машины [4, с. 87]. Бомбардировщики А-20 «Бостон» и В-25 «Митчелл» также широко применялись в советской авиации дальнего действия и морской авиации.

Танки и самоходные артиллерийские установки составляли еще одну важную категорию поставок военной техники. Общее количество танков, полученных СССР по ленд-лизу, оценивается в 12,7-13,3 тысячи единиц, что составляло около 10-12% от советского производства танков за тот же период. Американские средние танки М4 «Шерман» и легкие М3 «Стюарт», а также британские «Матильда», «Валентайн» и «Черчилль» поступали в СССР начиная с 1942 года. Эти машины имели свои достоинства и недостатки по сравнению с советскими танками. «Шерманы» отличались хорошей надежностью, удобством для экипажа и качественными приборами наблюдения, но уступали советским Т-34 в бронезащите и вооружении. «Валентайны», наиболее массовые среди британских танков (более 3 тысяч единиц), были компактными, надежными машинами, но также уступали по боевым характеристикам [7, с. 112]. Тем не менее, в критический период 1942-1943 годов, когда советские танковые заводы еще не достигли пиковой производительности, союзнические танки играли заметную роль в комплектовании танковых бригад и корпусов Красной Армии.

Автомобильная техника, пожалуй, представляла собой наиболее значимую категорию поставок с точки зрения влияния на боеспособность советских войск. В СССР было доставлено около 427-430 тысяч грузовых автомобилей, что составило более 50% от всех грузовиков, имевшихся в Красной Армии к концу войны, и намного превосходило советское производство грузовых автомобилей за военный период. Знаменитые американские «Студебеккеры», «Доджи» и канадские «Форды» стали символом союзнической помощи. Эти машины отличались высокой надежностью, хорошей проходимостью и унифицированностью, что облегчало их эксплуатацию и ремонт. Именно на шасси «Студебеккера» монтировались установки реактивной артиллерии БМ-13 «Катюша», ставшие грозным оружием советских

войск [10, с. 145]. Американские грузовики значительно повысили мобильность советских войск, особенно в период крупных наступательных операций 1944-1945 годов, когда требовалось быстро перебрасывать войска и снабжение на большие расстояния.

Артиллерийское вооружение и боеприпасы также входили в номенклатуру поставок, хотя и в меньших объемах по сравнению с другими категориями техники. СССР получил около 9,5 тысяч артиллерийских орудий различных калибров, включая зенитные и противотанковые пушки. Особенно ценными были зенитные орудия калибра 40 мм «Бофорс» шведского производства, выпускавшиеся по лицензии в США и Великобритании, которые эффективно использовались для противовоздушной обороны войск и объектов. Поставлялись также боеприпасы, хотя их доля в общем объеме боеприпасов, израсходованных Красной Армией, была невелика – около 1-2%. Более существенное значение имели взрывчатые вещества и компоненты для производства боеприпасов, поставлявшиеся в качестве сырья [13, с. 167]. Тротил, порох, капсули-детонаторы из США и Великобритании использовались на советских заводах для производства снарядов и мин.

Флот получил по ленд-лизу разнообразные корабли и суда, включая эсминцы, тральщики, торпедные катера, подводные лодки, десантные суда и транспорты. Всего было передано несколько сотен боевых кораблей и вспомогательных судов, которые пополнили советский Военно-Морской Флот, понесший значительные потери в начальный период войны. Особенно важными были десантные суда различных типов, которые использовались в морских десантных операциях на Черном море и на Тихом океане. Поставки морских вооружений включали также радиолокационное оборудование, гидроакустические станции, морские мины и торпеды, что способствовало повышению боевых возможностей советского флота [16, с. 189]. Британский и американский опыт в области противолодочной и противоминной борьбы передавался советским морякам вместе с техникой и оборудованием.

Средства связи и радиолокации составляли особо важную категорию поставок, значение которой часто недооценивается. В СССР было поставлено около 380 тысяч полевых телефонов, более 5 тысяч радиостанций различных типов, огромное количество телефонного и телеграфного кабеля. Эта техника значительно улучшила управление войсками, особенно в ходе крупных наступательных операций, когда требовалась надежная связь на больших расстояниях. Радиолокационные станции, поставлявшиеся США и Великобританией, использовались для противовоздушной обороны, управления истребительной авиацией и обнаружения морских целей. Советская промышленность в начале войны значительно отставала от западных стран в области радиоэлектроники, и союзническая помощь помогла частично ликвидировать этот разрыв [20, с. 201]. Кроме того, вместе с техникой передавались технологии и обучались специалисты, что способствовало развитию советской радиопромышленности.

Стратегическое сырье и материалы представляли собой, возможно, наиболее критически важную категорию поставок, хотя и менее заметную для широкой публики. СССР получил около 473 тысяч тонн меди, 387 тысяч тонн алюминия, значительные количества олова, свинца, цинка, никеля, кобальта и других цветных металлов, необходимых для производства боеприпасов, самолетов, танков и другой военной техники. Доля этих металлов в общем объеме, использованном советской промышленностью, варьировалась от 30% до 50% в зависимости от конкретного металла. Особенно важным было поступление алюминия, производство которого в СССР было ограничено из-за потери или повреждения ряда заводов [23, с. 223]. Без союзнического алюминия было бы невозможно достичь того масштаба производства самолетов, который имел место в 1943-1945 годах.

Нефтепродукты и химикаты также играли критическую роль. В СССР было поставлено около 2,6 миллионов тонн нефтепродуктов, включая высокооктановый авиационный бензин, производство которого в Советском Союзе было недостаточным. Американский бензин с октановым числом 100 и выше позволял

советским самолетам использовать форсажные режимы работы двигателей, что повышало их боевые возможности. Поставлялись также химикаты для нефтепереработки, синтетический каучук, компоненты для производства взрывчатых веществ. Около 800 тысяч тонн химикатов различного назначения было доставлено в СССР, что составило значительную долю в общем объеме потребления химической промышленностью [26, с. 245]. Эти материалы использовались не только непосредственно в военном производстве, но и для поддержания работы гражданских отраслей промышленности, обеспечивавших нужды фронта.

Промышленное оборудование и станки составляли еще одну важную категорию, значение которой выходило за рамки непосредственного вклада в военные усилия и имело долгосрочные последствия для развития советской экономики. В СССР были поставлены тысячи металлорежущих станков, прессов, кузнечного оборудования, сварочных аппаратов, измерительных инструментов и других машин. Целые заводы поставлялись в разобранном виде, включая заводы по производству автомобильных шин, нефтеперерабатывающие установки, электростанции. Американское оборудование отличалось высокой производительностью и технологичностью, что позволило повысить эффективность советской промышленности. Многие из этих станков и машин продолжали работать на советских предприятиях и после окончания войны [29, с. 267]. Технологический трансфер, осуществленный в рамках ленд-лиза, способствовал модернизации ряда отраслей советской промышленности.

Продовольствие составляло значительную долю в общем объеме поставок и имело важнейшее значение для обеспечения армии и населения в условиях, когда значительная часть сельскохозяйственных районов СССР была оккупирована или разрушена. Всего было поставлено около 4,5 миллионов тонн продовольственных товаров, включая мясные консервы (тушенку), жиры, сахар, муку, яичный порошок, концентраты. Американская тушенка стала символом ленд-лиза в народной памяти, хотя ее доля в общем рационе была относительно невелика. По расчетам историков,

продовольственные поставки обеспечивали около 10% потребностей Красной Армии и около 4-5% потребностей всего населения СССР [32, с. 289]. Однако в критические периоды и в определенных регионах эта доля могла быть существенно выше. Важно отметить, что союзническое продовольствие отличалось высокой калорийностью и удобством транспортировки и хранения, что было особенно ценно в военных условиях.

Медикаменты и медицинское оборудование также входили в номенклатуру поставок. В СССР были доставлены антибиотики, в первую очередь пенициллин, который только начинал массово производиться в США и Великобритании; хирургические инструменты; перевязочные материалы; рентгеновское оборудование; полевые госпитали в комплекте. Эти поставки помогли снизить смертность раненых и больных, улучшить качество медицинской помощи в действующей армии. Советская фармацевтическая промышленность в начале войны не производила многие современные препараты, и их получение от союзников имело важное практическое значение [35, с. 301]. Кроме того, были поставлены образцы медикаментов и технологии их производства, что способствовало развитию советской фармацевтики.

Обмундирование, обувь и ткани также поставлялись в значительных количествах. Около 15 миллионов пар армейских ботинок, значительное количество шинельного сукна, хлопчатобумажных тканей, кожи было доставлено в СССР. Эти материалы использовались для пошива обмундирования в советских мастерских или поставлялись в виде готовых изделий. Качественная американская и британская обувь была особенно востребована, так как советская легкая промышленность не справлялась с потребностями многомиллионной армии. Поставки кожи и обувного оборудования помогли расширить собственное производство [37, с. 323]. Кроме того, поставлялись швейные машины, что способствовало увеличению мощностей швейных предприятий.

Железнодорожная техника включала локомотивы, вагоны, рельсы, стрелочные переводы и другое оборудование. Около 2 тысяч паровозов и более 11 тысяч вагонов различного типа было поставлено в СССР, что составило заметную долю подвижного состава советских железных дорог, понесших значительные потери в результате военных действий. Американские паровозы серии Е (в СССР их называли «Эмка») были мощными и надежными машинами, хорошо зарекомендовавшими себя на советских железных дорогах. Эти локомотивы продолжали эксплуатироваться в СССР до 1960-х годов. Железнодорожное оборудование было критически важно для обеспечения перевозок войск и грузов, особенно в условиях освобождения территорий с разрушенной инфраструктурой [39, с. 345]. Поставки рельсов и стрелочных переводов использовались для восстановления железнодорожных линий в освобожденных районах.

Анализ структуры поставок показывает, что ленд-лиз представлял собой комплексную программу помощи, охватывавшую все основные категории материальных ресурсов. При этом наиболее значимыми были не столько готовые образцы военной техники (хотя и они играли важную роль), сколько автотранспорт, средства связи, сырье и материалы, которые позволяли советской промышленности производить больше собственного вооружения и техники. Понимание этой многоаспектной структуры помощи необходимо для объективной оценки роли ленд-лиза в достижении победы [40, с. 367].

1.4. Труднодоступные аспекты темы: маршруты поставок, обратный ленд-лиз и проблема расчетов

Маршруты доставки грузов по ленд-лизу в СССР представляют собой одну из наиболее сложных и драматических страниц истории союзнического сотрудничества в годы Второй мировой войны. Географическое положение Советского Союза, ведущего войну на собственной территории и лишенного прямого выхода к союзникам, создавало огромные трудности для организации поставок. Было

организовано пять основных маршрутов доставки грузов, каждый из которых имел свои преимущества и недостатки, свою специфику и свою драматическую историю. Тихоокеанский маршрут через порты Владивостока, Находки и Петропавловска-Камчатского был наиболее безопасным и пропускал наибольший объем грузов – около 47% от всех поставок по ленд-лизу. Преимуществом этого маршрута была относительная безопасность, поскольку СССР и Япония формально не находились в состоянии войны до августа 1945 года, и японская сторона, хотя и с некоторыми ограничениями, пропускала советские суда через контролируемые ею воды [2, с. 56]. Однако после разгрузки грузов в дальневосточных портах их предстояло перевезти через всю территорию СССР по Транссибирской железнодорожной магистрали, что создавало дополнительные логистические проблемы и затягивало сроки доставки.

Северный маршрут через порты Мурманска и Архангельска был наиболее опасным и драматичным, но стратегически важным, так как обеспечивал доставку грузов в европейскую часть СССР. Через этот маршрут прошло около 23% всех грузов по ленд-лизу. Арктические конвои, следовавшие из портов Исландии и Великобритании в Мурманск и Архангельск, подвергались атакам немецких подводных лодок, авиации и надводных кораблей, базировавшихся в Северной Норвегии. Потери союзнического торгового флота на этом маршруте были значительными: по различным оценкам, около 85 торговых судов и 16 боевых кораблей эскорта были потоплены в ходе полярных конвоев. Наиболее трагичным стал разгром конвоя PQ-17 в июле 1942 года, когда из 35 транспортов до советских портов дошли только 11 [6, с. 78]. Мужество моряков союзнического торгового флота и военных моряков, обеспечивавших эскортирование конвоев, заслуживает высокой оценки и должно занимать достойное место в исторической памяти.

Южный маршрут через Иран, так называемый Персидский коридор, стал основным с 1943 года и пропустил около 23% всех грузов. Этот маршрут начал функционировать после совместной англо-советской оккупации Ирана в августе-сентябре 1941 года, предпринятой для предотвращения возможного присоединения

этой страны к державам оси и обеспечения безопасного коридора для поставок. Грузы доставлялись морем в иранские порты Персидского залива (Абадан, Хорремшехр, Бендер-Шахпур), откуда их переправляли по модернизированной с помощью американских инженеров Трансиранской железной дороге к советской границе. Этот маршрут был относительно безопасен от прямых военных угроз, но требовал значительных усилий по развитию транспортной инфраструктуры Ирана. Американские военные строители построили в Иране новые причалы, склады, расширили пропускную способность железной дороги [9, с. 101]. Иранский маршрут демонстрирует масштаб логистических усилий, необходимых для реализации программы ленд-лиза.

Черноморский маршрут через порты Одессы, Новороссийска и других черноморских портов функционировал ограниченно и лишь в определенные периоды войны, когда позволяла военная обстановка. После оккупации значительной части северного побережья Черного моря немецко-румынскими войсками этот маршрут был фактически закрыт. Он возобновил работу после освобождения Черноморского побережья в 1944 году, но его общий вклад в поставки был незначительным – менее 1% от общего объема. Тем не менее, он имел локальное значение для снабжения войск, действовавших на южном участке советско-германского фронта. Через Черное море поставлялись также грузы из Турции, формально нейтральной, но постепенно склонявшейся к сотрудничеству с союзниками [12, с. 134].

Воздушная трасса Аляска – Сибирь (АлСиб) представляет собой уникальный и героический эпизод в истории ленд-лиза, непосредственно связанный с Красноярским краем и потому имеющий особое значение для регионального исторического образования. Эта воздушная трасса протяженностью около 14 тысяч километров функционировала с осени 1942 года до конца войны и обеспечила перегонку около 8 тысяч самолетов из США в СССР, что составило примерно половину от всех самолетов, полученных СССР по ленд-лизу (остальные

доставлялись морем в разобранном виде). Маршрут начинался на заводах американского Среднего Запада, откуда самолеты перегонялись на Аляску, а оттуда советскими летчиками – через Чукотку, Якутию, Красноярск в европейскую часть СССР. Ключевыми перевалочными базами на советской территории были Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Киренск и Красноярск [15, с. 167]. Перегонка самолетов по этому маршруту была сопряжена с большими трудностями из-за суровых климатических условий, отсутствия развитой наземной инфраструктуры, необходимости преодоления горных хребтов. Советские летчики, осуществлявшие перегонку, проявляли мужество и профессионализм, многие погибли при выполнении этой задачи.

Обратный ленд-лиз – малоизвестный, но важный аспект союзнического сотрудничества. В соответствии с соглашениями о ленд-лизе предусматривалась не только односторонняя помощь, но и встречные поставки со стороны страны-получателя. СССР также осуществлял поставки в США и Великобританию, хотя их объем был значительно меньше – около 2,2 миллиона долларов по официальным американским данным, что составляло менее 0,02% от стоимости американской помощи СССР. Советский обратный ленд-лиз включал стратегическое сырье: хромовую руду, марганец, платину, золото, лес, а также некоторые виды вооружений, в частности, образцы советской военной техники для ознакомления и изучения. Кроме того, СССР предоставлял союзникам аэродромы и порты для базирования, обеспечивал снабжение союзнических военных миссий, оказывал помощь экипажам американских бомбардировщиков, совершавших вынужденные посадки на советской территории [18, с. 189]. Асимметрия обратного ленд-лиза объяснялась различием экономических возможностей сторон и тяжелейшим положением СССР, ведущего войну на собственной территории.

Проблема послевоенных расчетов по ленд-лизу стала одним из наиболее сложных и длительных вопросов в советско-американских отношениях. Закон о ленд-лизе предусматривал, что страны-получатели не должны оплачивать материалы,

израсходованные или уничтоженные в ходе войны, но обязаны вернуть или оплатить то имущество, которое сохранилось после окончания войны и может быть использовано в мирное время. Определение стоимости этого имущества и условий его оплаты стало предметом длительных переговоров. Первоначально американская сторона выставила счет в размере 2,6 миллиарда долларов, что СССР категорически отклонил, считая эту сумму завышенной. Советская позиция основывалась на том, что СССР понес колоссальные человеческие и материальные потери в войне против общего врага и тем самым внес основной вклад в победу, а ленд-лиз был лишь частичной компенсацией этих жертв [21, с. 212].

Переговоры о расчетах возобновлялись неоднократно на протяжении десятилетий холодной войны. В 1948 году стороны обсуждали возможность урегулирования на сумму около 800 миллионов долларов, но соглашение не было достигнуто из-за начавшегося противостояния между СССР и США. В 1951 году США в одностороннем порядке прекратили переговоры и заблокировали советские активы в американских банках в счет погашения долга. В 1960 году, в период краткосрочной оттепели в отношениях, переговоры возобновились, и была достигнута договоренность о выплате СССР 722 миллионов долларов в рассрочку до 2001 года. Однако СССР выплатил только 48 миллионов долларов, после чего в 1971 году прекратил платежи из-за введения США дискриминационных торговых ограничений. Новый раунд переговоров состоялся в 1972 году, когда сумма была снижена до 674 миллионов долларов с окончательным сроком выплаты в 2001 году [24, с. 234]. Однако и это соглашение не было выполнено полностью из-за последующего охлаждения отношений.

Окончательное урегулирование вопроса о расчетах по ленд-лизу произошло только в 1990 году, когда СССР и США подписали соглашение о выплате 674 миллионов долларов. После распада СССР обязательства по этому соглашению перешли к Российской Федерации как правопреемнице Советского Союза. Россия осуществляла выплаты в соответствии с графиком, и окончательный платеж был

произведен в 2006 году. Таким образом, вопрос о финансовых обязательствах по ленд-лизу был закрыт через 61 год после окончания Второй мировой войны. Итоговая сумма выплат составила около 722 миллионов долларов с учетом процентов, что было в 15-20 раз меньше первоначальной стоимости поставок [27, с. 256]. Это фактически означало, что основная часть помощи была предоставлена безвозмездно, что соответствовало духу закона о ленд-лизе как программы помощи в борьбе против общего врага, а не коммерческой сделки.

Отдельным аспектом финансовых отношений был вопрос о золоте, которое СССР выплачивал за некоторые товары, не покрывавшиеся ленд-лизом, особенно в начальный период сотрудничества. До формального распространения ленд-лиза на СССР советская сторона оплачивала часть поставок золотом. По различным оценкам, в 1941-1942 годах СССР передал США золота на сумму около 200-300 миллионов долларов. Эти платежи не входили в систему ленд-лиза и представляли собой обычные коммерческие сделки. Кроме того, СССР продолжал оплачивать золотом некоторые товары, не включенные в протоколы о ленд-лизе, на протяжении всей войны. Общая сумма золотых платежей оценивается в несколько сотен миллионов долларов, что необходимо учитывать при общей оценке финансовой стороны советско-американского сотрудничества [30, с. 278].

Проблема потерь при доставке грузов также имела финансовое измерение. Тысячи тонн грузов были потеряны в результате потопления транспортных судов, авиакатастроф и других причин. По различным оценкам, потери составили около 10-15% от отправленных грузов. Вопрос о том, кто несет ответственность за эти потери и должны ли они учитываться при расчетах, также обсуждался в ходе переговоров. Американская сторона первоначально настаивала на том, что потерянные грузы должны быть оплачены, поскольку они не были доставлены по назначению по причинам, не зависящим от поставщика. Советская сторона возражала, указывая, что потери произошли в результате действий общего врага и не могут быть вменены в

вину получателю [33, с. 301]. В конечном итоге было достигнуто компромиссное решение, согласно которому потери не включались в счет, подлежащий оплате.

Юридические тонкости соглашений о ленд-лизе создавали многочисленные поводы для разногласий. Например, вопрос о том, какие именно материалы подлежат возврату или оплате, трактовался сторонами по-разному. СССР настаивал на узкой трактовке, согласно которой оплате подлежат только те предметы, которые сохранились в неповрежденном состоянии и могут быть использованы в мирных целях, например, паровозы, станки, грузовики. США предлагали более широкую трактовку, включающую также стратегическое сырье, полученное по ленд-лизу и переработанное в СССР в готовую продукцию. Эти юридические споры отражали более глубокие политические противоречия между бывшими союзниками [36, с. 323]. Вопрос о ленд-лизе превратился из технического финансового вопроса в символ более широких разногласий эпохи холодной войны.

Изучение труднодоступных аспектов темы ленд-лиза – маршрутов поставок, обратного ленд-лиза и проблемы расчетов – показывает, что эта программа была гораздо более сложным и многоаспектным явлением, чем простая передача материальных ценностей. Она включала героические усилия тысяч людей, обеспечивавших доставку грузов в условиях войны, сложные экономические и правовые отношения между государствами с различными политическими системами, и имела долгосрочные последствия, выходящие далеко за рамки периода войны [39, с. 345]. Понимание этих сложностей необходимо для формирования у учащихся объемного, многомерного представления об истории Второй мировой войны и роли международного сотрудничества в достижении победы над фашизмом.

1.5. Роль союзнических поставок в обеспечении нужд фронта и тыла СССР в работах советских, постсоветских и зарубежных исследователей

Вопрос о роли ленд-лиза в обеспечении победы СССР над нацистской Германией остается одним из наиболее дискуссионных в историографии Второй

мировой войны. Различные исследователи предлагают оценки, варьирующиеся от признания поставок критически важными для выживания СССР до минимизации их значения как малозначительного дополнения к собственным ресурсам советской экономики. Эти расхождения обусловлены не только объективными трудностями в оценке вклада материальной помощи в общий исход войны, но и идеологическими и политическими факторами, влиявшими на историографию в различные периоды. Советская историография периода сталинизма характеризовалась систематической минимизацией значения ленд-лиза. В официальных исторических трудах, учебниках и публицистике того времени помощь союзников либо вообще не упоминалась, либо о ней говорилось вскользь как о незначительном факторе, не оказавшем существенного влияния на ход и исход войны. Эта позиция была закреплена в работах официальных советских историков и отражала политическую линию руководства страны [1, с. 45].

Идеологические мотивы такого подхода были очевидны: признание значительной роли западной помощи могло подорвать тезис о превосходстве советской социалистической системы и самостоятельности достижения победы советским народом под руководством Коммунистической партии. В условиях начавшейся холодной войны подчеркивание роли ленд-лиза могло быть истолковано как преуменьшение советского вклада в победу и умаление жертв советского народа. Характерным примером такого подхода служит высказывание И.В. Сталина на Ялтинской конференции, где он, отвечая на упоминание У. Черчилля о британской помощи, заметил, что СССР выиграл бы войну и без этой помощи, хотя она и облегчила задачу. Это высказывание, возможно, имевшее тактический характер в контексте переговоров, было впоследствии канонизировано в советской историографии как окончательная оценка [4, с. 67]. Историки вынуждены были придерживаться этой линии, что приводило к искажению исторической перспективы.

В период хрущевской оттепели (середина 1950-х – начало 1960-х годов) намечилось некоторое смягчение позиции, хотя принципиальный подход не

изменился. Появились работы, в которых признавалась определенная помощь союзников, но она по-прежнему оценивалась как второстепенный фактор. Историк Н.А. Вознесенский в работе «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», впервые опубликованной в 1947 году и переизданной в 1960-е годы, приводил цифры поставок, но делал вывод, что они составили лишь около 4% от общего объема промышленной продукции СССР за военные годы, что, по его мнению, свидетельствовало о незначительной роли помощи. Эта оценка стала канонической в советской историографии и многократно воспроизводилась в последующих работах [7, с. 89]. Однако методология расчета Вознесенского вызывает вопросы у современных исследователей: он сравнивал стоимость поставок с валовым объемом всей промышленной продукции СССР, включая гражданские отрасли, в то время как более корректным было бы сравнение с объемом военного производства или с дефицитными категориями ресурсов.

Брежневский период (1960-1970-е годы) характеризовался возвратом к более жесткой идеологической линии и дальнейшей минимизацией роли ленд-лиза в официальной историографии. Многотомная «История Второй мировой войны», издававшаяся в 1970-1980-е годы, уделяла теме ленд-лиза лишь несколько страниц, повторяя традиционную формулу о его «определенной, но не решающей» роли. Вместе с тем, в этот период появились специализированные исследования, посвященные отдельным аспектам союзнического сотрудничества, которые, оставаясь в рамках идеологических ограничений, все же вводили в научный оборот новый фактический материал. Работы И.М. Майского, Н.Н. Иноземцева, В.Л. Израэлян содержали ценную информацию о дипломатической истории ленд-лиза, хотя и интерпретировали ее в соответствии с официальной линией [10, с. 112].

Принципиальный перелом в советской, а затем российской историографии произошел в период перестройки и особенно после распада СССР. Открытие архивов, снятие идеологических ограничений, возможность свободного обмена мнениями с зарубежными коллегами привели к пересмотру многих устоявшихся

оценок. Появилась целая волна исследований, авторы которых стремились к более объективной оценке роли ленд-лиза. Историк М.Н. Супрун в своих работах 1990-х годов, основанных на материалах рассекреченных архивов, показал критическую важность северных конвоев для снабжения СССР в 1941-1942 годах, когда решалась судьба войны. Он убедительно доказал, что без союзнических поставок автотранспорта, авиационного бензина, цветных металлов и продовольствия СССР столкнулся бы с катастрофическими трудностями [13, с. 145]. Работы Супруна внесли значительный вклад в более сбалансированное понимание проблемы.

Постсоветская российская историография продемонстрировала широкий спектр мнений – от признания критической важности ленд-лиза до сохранения традиционного скептицизма относительно его роли. Историк Б.В. Соколов в ряде публикаций утверждал, что без ленд-лиза СССР не смог бы выиграть войну, поскольку поставки покрывали дефицит по ряду критически важных позиций, без которых невозможно было вести современную войну. Он обращал внимание на то, что доля ленд-лиза в отдельных категориях ресурсов была очень высокой: более 50% автомобилей, около 30% самолетов и танков к концу войны, значительная часть цветных металлов, взрывчатых веществ, радиооборудования. По мнению Соколова, эти цифры свидетельствуют о том, что ленд-лиз был не вспомогательным, а критически важным фактором советской победы [16, с. 178]. Эта позиция вызвала критику со стороны других исследователей, считающих такие выводы преувеличением.

Более умеренную, взвешенную позицию занимают историки А.С. Якушевский, Н.В. Бутенина, В.А. Золотарев, которые признают значительную роль ленд-лиза, но подчеркивают, что основную тяжесть войны вынес сам советский народ, а помощь союзников, при всей ее важности, была дополнительным, но не определяющим фактором. Якушевский, проанализировав структуру поставок и их использование, пришел к выводу, что ленд-лиз сыграл роль катализатора, позволившего советской экономике быстрее преодолеть кризис начального периода войны и выйти на

максимальные объемы производства. Без этого катализатора процесс занял бы больше времени, что могло иметь критические последствия в наиболее напряженные моменты войны [19, с. 201]. Эта оценка представляется наиболее сбалансированной и учитывающей как количественные, так и качественные аспекты проблемы.

Западная, преимущественно американская и британская, историография традиционно придавала ленд-лизу большее значение, чем советские историки. В работах, появившихся сразу после войны, роль западной помощи нередко преувеличивалась, что отчасти объяснялось стремлением обосновать вклад западных союзников в общую победу и противостоять советской пропаганде, минимизировавшей этот вклад. Характерным примером является книга Роберта Шервуда «Рузвельт и Гопкинс», в которой помощь СССР рассматривалась как один из ключевых факторов, обеспечивших поражение Германии. Автор, близкий к окружению президента Рузвельта, подчеркивал дальновидность американской политики помощи СССР и ее решающую роль в создании условий для победы [22, с. 234]. Подобные оценки были характерны для периода сразу после войны, когда роль США в победе активно пропагандировалась.

С началом холодной войны западная историография ленд-лиза приобрела более критический характер по отношению к СССР. В работах историков холодной войны проводилась мысль о том, что СССР не оценил по достоинству помощь союзников и вел себя неблагодарно, отказываясь выплачивать долги и не признавая вклад Запада в победу. Эта критическая линия нашла отражение в работах таких авторов, как Джордж Херринг, который в своей книге «Помощь России, 1941-1946: стратегия, дипломатия, истоки холодной войны» анализировал программу ленд-лиза в контексте зарождающегося советско-американского противостояния. Херринг показал, как вопрос о ленд-лизе стал одним из первых пунктов разногласий между бывшими союзниками и способствовал охлаждению отношений [25, с. 256]. Его работа остается классическим исследованием политических аспектов программы помощи СССР.

В 1970-1980-е годы в западной историографии появились более взвешенные исследования, основанные на тщательном анализе архивных документов и статистики. Работы Ричарда Овери, известного британского историка Второй мировой войны, представляют собой пример такого подхода. Овери в книге «Почему союзники победили» уделил значительное внимание экономическим факторам победы и роли ленд-лиза в них. Он пришел к выводу, что ленд-лиз был важным, но не решающим фактором: СССР, обладая огромными ресурсами и мобилизационными возможностями, мог продолжать войну и без западной помощи, но ленд-лиз существенно облегчил задачу и ускорил победу, возможно, на год-полтора. Эта оценка близка к позиции умеренных российских историков и представляется обоснованной [28, с. 278].

Современная западная историография продолжает активно исследовать тему ленд-лиза, используя междисциплинарные подходы и привлекая новые источники. Работы последних лет рассматривают не только количественные аспекты поставок, но и их качественное влияние на различные аспекты советских военных усилий. Исследуются вопросы технологического трансфера, роли западного опыта в модернизации советской промышленности, значения организационных и логистических решений, заимствованных у союзников. Особое внимание уделяется психологическим и морально-политическим аспектам помощи: ее влиянию на моральный дух советского населения, на восприятие международной солидарности в борьбе против фашизма, на формирование представлений о роли союзников. Эти аспекты трудно поддаются количественной оценке, но их значение для понимания истории войны очевидно [31, с. 301].

Историк Александр Хилл в книге «Большая стратегия Красной Армии» проанализировал влияние ленд-лиза на оперативное искусство советских войск. Он показал, что массовое поступление автомобильной техники позволило советскому командованию осуществлять более глубокие и быстрые наступательные операции, повысило мобильность войск и улучшило снабжение передовых частей. Без этого

фактора знаменитые операции 1944-1945 годов, такие как Белорусская, Висло-Одерская, Берлинская, в том виде, в котором они были проведены, были бы невозможны. Хилл также обращает внимание на роль средств связи, поставленных по ленд-лизу, в улучшении управления войсками [34, с. 323]. Эти качественные аспекты часто упускались из виду историками, сосредоточенными на количественных показателях.

Дискуссия о роли ленд-лиза тесно связана с более широким вопросом о вкладе различных союзников в общую победу над державами оси. Признание значительной роли западной помощи не означает умаления роли СССР, который вынес основную тяжесть войны в Европе, потерял десятки миллионов людей и разгромил основные силы вермахта на Восточном фронте. Вместе с тем, отрицание значения помощи союзников искажает историческую картину и не способствует объективному пониманию событий. Наиболее продуктивным представляется подход, признающий важность вклада всех участников антигитлеровской коалиции, каждый из которых внес свою лепту в общую победу: СССР – своими огромными жертвами и разгромом основных сил противника на суше, Великобритания – стойкостью в критический период 1940-1941 годов и боевыми действиями в Северной Африке и на море, США – огромным материальным и финансовым вкладом, боевыми действиями на Тихом океане и в Западной Европе [37, с. 345].

Методологические проблемы оценки роли ленд-лиза связаны с трудностями в измерении контрфактических сценариев: что было бы, если бы помощи не было. Историки не могут провести эксперимент и посмотреть, как развивались бы события при отсутствии ленд-лиза. Приходится использовать методы моделирования, сравнительного анализа, экспертных оценок, каждый из которых имеет ограничения. Кроме того, оценка зависит от временного горизонта: в краткосрочной перспективе (1941-1942 годы) роль ленд-лиза была менее значительной, поскольку объемы поставок были невелики; в среднесрочной перспективе (1943-1944 годы) роль возрастала по мере накопления поставок; в долгосрочной перспективе значение имел

не только объем помощи, но и ее влияние на развитие советской экономики, технологий, организационных решений [40, с. 367]. Учет всех этих факторов делает задачу объективной оценки чрезвычайно сложной.

В современной российской и зарубежной историографии наблюдается определенная конвергенция позиций: большинство серьезных исследователей признают, что ленд-лиз был важным фактором, способствовавшим победе СССР, но не был единственным или даже главным фактором этой победы. Основу победы составили героизм и самопожертвование советского народа, эффективная мобилизация ресурсов, мужество солдат и офицеров, полководческое искусство советского военного руководства, моральное превосходство справедливой войны против агрессора. Ленд-лиз дополнял эти факторы, восполняя дефицит в отдельных категориях ресурсов и ускоряя темпы наступательных операций.

ГЛАВА 2. ОТРАЖЕНИЕ ТЕМЫ ЛЕНД-ЛИЗА В ШКОЛЬНЫХ УЧЕБНИКАХ, НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОМ СТАНДАРТЕ

2.1. Исследование содержание школьных учебников до установления единой государственной линейки в части освещения темы Ленд-Лиза

Школьные учебники по истории России для старших классов представляют собой основной инструмент формирования исторических знаний учащихся о Великой Отечественной войне, и способ представления в них темы ленд-лиза имеет принципиальное значение для создания сбалансированного понимания событий этого периода. Анализ содержания ведущих учебников, входящих в Федеральный перечень учебников, допущенных к использованию в образовательном процессе, показывает значительное разнообразие подходов к освещению данной темы – от минимального упоминания до достаточно подробного раскрытия. Это разнообразие отражает как объективные трудности в изложении сложного и дискуссионного материала в рамках ограниченного объема учебника, так и различия в методических и мировоззренческих позициях авторских коллективов. Но после введения единого учебника по редакции Мединского ушло методическое разнообразие и разные подходы в обучении в контексте темы Лен-Лиза для старшей школы.

Учебник под редакцией А.В. Торкунова «История России. 10 класс» (издательство «Просвещение») является одним из наиболее распространенных в российских школах и входит в линейку учебников, соответствующих историко-культурному стандарту [3, с. 67]. В этом учебнике теме ленд-лиза отведено около одной страницы текста в разделе, посвященном СССР в годы Великой Отечественной войны.

Авторы учебника Торкунова представляют тему ленд-лиза в контексте формирования антигитлеровской коалиции и организации сотрудничества между СССР, США и Великобританией. Текст содержит краткое объяснение понятия «ленд-лиз», указание на основные страны-поставщики (США и Великобритания),

перечисление основных категорий поставок (техника, вооружение, сырье, продовольствие) и приблизительные объемы помощи в стоимостном выражении (около 11 миллиардов долларов от США). Учебник также упоминает основные маршруты доставки грузов: северный через Мурманск и Архангельск, тихоокеанский через Владивосток, южный через Иран. Отмечаются трудности и опасности, связанные с доставкой грузов, особенно на северном маршруте, где союзнические конвои подвергались атакам немецких подводных лодок и авиации. Приводятся примеры героизма моряков, обеспечивавших проводку конвоев [5, с. 89]. Положительной чертой этого изложения является стремление к объективности и признание вклада союзников в общую победу.

Оценка роли ленд-лиза в учебнике Торкунова сформулирована достаточно взвешенно: авторы указывают, что помощь союзников была важным, но не решающим фактором победы СССР. Приводятся данные о том, что поставки по ленд-лизу составили около 4% от объема промышленного производства СССР за годы войны, но подчеркивается, что по отдельным категориям товаров (автомобили, некоторые виды сырья) доля была значительно выше. Отмечается, что помощь была особенно важна в наиболее критический период войны – 1941-1942 годы, когда советская промышленность находилась в процессе эвакуации и перестройки на военный лад. В целом, подход учебника можно охарактеризовать как сбалансированный, стремящийся избежать как преувеличения, так и преуменьшения роли союзнической помощи [8, с. 112]. Однако объем материала остается недостаточным для формирования полноценного представления о масштабах и значении программы ленд-лиза.

Учебник под редакцией А.А. Данилова и Л.Г. Косулиной «История России. XX – начало XXI века. 9 класс» (издательство «Просвещение»), предназначенный для основной школы, содержит еще более краткое упоминание ленд-лиза – буквально несколько предложений в разделе о создании антигитлеровской коалиции. Авторы ограничиваются констатацией факта получения СССР помощи от союзников и

указанием на то, что эта помощь облегчила положение страны, но не была определяющим фактором победы. Такой подход объясняется возрастными особенностями учащихся основной школы и ограниченностью учебного времени, но приводит к тому, что у школьников не формируется сколько-нибудь развернутого представления о ленд-лизе [11, с. 134]. В учебнике отсутствуют конкретные цифры, характеристика маршрутов и структуры поставок, что делает материал крайне схематичным.

Учебник М.М. Горинова, А.А. Данилова и др. «История России. 10 класс» в трех частях (издательство «Просвещение») представляет тему более подробно. В разделе, посвященном экономике СССР в годы войны, содержится отдельный параграф о роли союзнической помощи. Авторы приводят статистические данные о структуре поставок по основным категориям: количество танков, самолетов, автомобилей, объемы продовольствия и сырья. Особое внимание уделяется автомобильной технике, роль которой оценивается как особенно значительная для обеспечения мобильности советских войск. Учебник содержит иллюстративный материал: фотографии американских грузовиков и танков в составе Красной Армии, карту маршрутов поставок, что способствует лучшему усвоению материала [14, с. 167]. Положительным моментом является включение элементов критического мышления: учебник предлагает учащимся самостоятельно оценить значение помощи, сопоставив данные о поставках с данными о собственном производстве СССР.

В учебнике Горинова содержится также материал о морально-политических аспектах ленд-лиза: о том, как воспринимали помощь союзников советские люди, о значении этой помощи для формирования чувства международной солидарности в борьбе против фашизма. Приводятся воспоминания фронтовиков о союзнической технике, что придает изложению живость и эмоциональность. Отмечается, что советские солдаты высоко ценили американские автомобили за их надежность и проходимость, хотя и отмечали некоторые недостатки союзнической техники в условиях российского климата и театра военных действий. Такой подход

способствует формированию у учащихся не только фактических знаний, но и эмоционального отношения к истории, понимания человеческого измерения исторических событий [17, с. 189]. Однако и этот учебник не лишен недостатков: в нем практически не освещена проблема послевоенных расчетов по ленд-лизу, не упомянут обратный ленд-лиз, что создает неполную картину.

Учебник под редакцией В.А. Никонова и С.В. Девятова «История России. 1914 г. – начало XXI в. 10 класс» (издательство «Русское слово») предлагает иной подход к теме. Авторы уделяют больше внимания дипломатической истории ленд-лиза: переговорам о создании антигитлеровской коалиции, подписанию протоколов о поставках, дискуссиям между союзниками о приоритетах помощи. Рассматривается связь между вопросом о ленд-лизе и проблемой открытия Второго фронта: советское руководство неоднократно указывало, что материальная помощь не может заменить открытие полноценных боевых действий в Западной Европе. Учебник содержит выдержки из исторических документов: из переписки между Сталиным, Рузвельтом и Черчиллем, из протоколов конференций союзников [20, с. 212]. Работа с документами способствует развитию навыков исторического анализа у учащихся, формирует умение извлекать информацию из источников и критически оценивать ее.

В учебнике Никонова и Девятова содержится также раздел о дискуссиях относительно оценки роли ленд-лиза. Авторы знакомят учащихся с различными точками зрения историков: от признания критической важности помощи до ее минимизации. Предлагается задание на анализ этих позиций и формулирование собственной аргументированной точки зрения. Такой подход соответствует современным образовательным стандартам, ориентированным на развитие критического мышления и формирование умения работать с различными интерпретациями исторических событий. Однако некоторые педагоги и родители критикуют такой подход, считая, что он вносит путаницу в умы учащихся и не способствует формированию патриотических чувств [23, с. 234]. Дискуссия о

методах преподавания дискуссионных тем остается актуальной в педагогическом сообществе.

Учебник О.В. Волобуева, С.П. Карпачева и П.Н. Романова «История России. Начало XX – начало XXI века. 10 класс» (издательство «Дрофа») отличается акцентом на экономических аспектах ленд-лиза. Авторы подробно анализируют структуру поставок с точки зрения их влияния на различные отрасли советской экономики. Рассматривается роль поставок станков и оборудования для развития промышленности, значение стратегического сырья для производства вооружений, влияние продовольственных поставок на обеспечение армии и населения. Приводятся таблицы и диаграммы, иллюстрирующие динамику поставок по годам и соотношение поставок с собственным производством СССР по различным категориям товаров [26, с. 256]. Визуализация данных способствует лучшему восприятию количественной информации и формированию навыков работы со статистикой.

Особенностью учебника Волобуева является включение материала о трассе АлСиб – воздушном маршруте перегонки самолетов из США в СССР через Аляску и Сибирь. Это особенно ценно с точки зрения использования регионального компонента в преподавании истории, поскольку трасса проходила через территорию Красноярского края, и этот факт может быть использован для организации краеведческой работы, внеурочных мероприятий, проектной деятельности учащихся. В учебнике приводятся сведения о трудностях и опасностях, связанных с перегонкой самолетов в условиях Крайнего Севера, о героизме советских летчиков, выполнявших эту задачу. Упоминаются конкретные имена и примеры подвигов, что придает изложению личностное измерение [29, с. 278]. Краеведческий материал всегда вызывает повышенный интерес у учащихся и способствует формированию связи между изучаемыми историческими событиями и местной историей.

Учебник Н.В. Загладина и Ю.А. Петрова «История России. XX – начало XXI века. 11 класс» (издательство «Русское слово») включает материал о ленд-лизе в

контекст международных отношений периода войны и послевоенного времени. Авторы рассматривают проблему послевоенных расчетов по ленд-лизу, которая стала одним из первых пунктов разногласий между СССР и западными союзниками и способствовала началу холодной войны. Приводятся сведения о переговорах по урегулированию долга, о различных позициях сторон, о том, как эта проблема решалась на протяжении десятилетий и была окончательно урегулирована только в 1990-2000-е годы [32, с. 301]. Такой подход позволяет показать учащимся долгосрочные последствия событий Второй мировой войны и их влияние на международные отношения второй половины XX века.

В учебнике Загладина и Петрова содержится также материал о дискуссиях в современной исторической науке относительно оценки роли ленд-лиза. Авторы знакомят учащихся с различными историографическими школами и направлениями, показывают, как политические и идеологические факторы влияли на интерпретацию исторических фактов. Такой историографический подход способствует развитию понимания того, что история – это не набор окончательных истин, а постоянно развивающаяся наука, в которой существуют различные интерпретации событий. Учащимся предлагается критически оценить различные точки зрения и сформулировать собственную позицию на основе анализа фактов [35, с. 323]. Это соответствует задаче формирования исторического мышления как одной из ключевых компетенций исторического образования.

Сравнительный анализ содержания учебников показывает, что при общем признании факта получения СССР помощи по ленд-лизу и его определенной роли в обеспечении победы, существуют значительные различия в объеме, глубине и способах представления этого материала. Одни учебники ограничиваются минимальным упоминанием, другие предлагают достаточно подробное изложение с конкретными данными, иллюстрациями и документами. Различается и оценка значимости ленд-лиза: от «важного, но не решающего фактора» до «существенного вклада в победу». Эти различия отражают как объективные трудности в оценке роли

материальной помощи в общем комплексе факторов победы, так и различия в методических подходах и мировоззренческих позициях авторов [38, с. 345].

Положительной тенденцией в современных учебниках является стремление к объективности и сбалансированности в оценке роли ленд-лиза, отказ от крайностей советской историографии, которая минимизировала значение помощи союзников. Большинство современных учебников признают, что ленд-лиз был важным фактором, облегчившим положение СССР и ускорившим победу, хотя и не был единственным или главным фактором. Включение в учебники статистических данных, иллюстративного материала, исторических документов, заданий на анализ и критическое осмысление способствует формированию более глубокого и осознанного понимания темы у учащихся. Вместе с тем, сохраняются и недостатки: недостаточный объем материала в некоторых учебниках, фрагментарность изложения, отсутствие освещения ряда важных аспектов (обратный ленд-лиз, трудности доставки, послевоенные расчеты) [40, с. 367].

Особо следует отметить проблему методического сопровождения темы ленд-лиза в учебниках. Большинство учебников содержат вопросы и задания к параграфам, но они часто носят репродуктивный характер и не стимулируют глубокое осмысление материала. Необходимо расширение арсенала методических приемов: включение проблемных вопросов, заданий на сопоставление различных источников информации, анализ статистических данных, работу с картами, проектные задания по изучению регионального аспекта ленд-лиза.

2.2. Анализ нормативных документов и историко-культурного стандарта

Нормативно-правовое регулирование содержания исторического образования в Российской Федерации осуществляется через систему документов различного уровня, определяющих цели, задачи, обязательное содержание и планируемые результаты изучения истории в общеобразовательных организациях. Ключевым документом является Федеральный государственный образовательный стандарт среднего общего образования (ФГОС СОО), утвержденный приказом Министерства

образования и науки Российской Федерации от 17 мая 2012 года № 413 с последующими изменениями и дополнениями. ФГОС СОО определяет требования к структуре, условиям реализации и результатам освоения основных образовательных программ среднего общего образования, в том числе по предмету «История». Стандарт устанавливает, что изучение истории должно обеспечить формирование мировоззренческой, ценностно-смысловой сферы обучающихся, российской гражданской идентичности, поликультурности, толерантности, приверженности ценностям, закрепленным Конституцией Российской Федерации [2, с. 45].

В рамках требований ФГОС СОО к предметным результатам освоения курса истории указывается необходимость формирования умений применять исторические знания для осмысления сущности современных общественных явлений, овладения приемами работы с историческими источниками, умениями самостоятельно анализировать документальную базу по исторической тематике. Что касается конкретного содержания курса, то стандарт определяет его в общих чертах, указывая на необходимость изучения истории России и всеобщей истории с древнейших времен до наших дней, но не детализирует конкретные темы и события. Детализация содержания осуществляется через Примерную основную образовательную программу среднего общего образования и Историко-культурный стандарт, разработанный Российским историческим обществом [4, с. 67]. Именно эти документы определяют, какие конкретные исторические события, процессы и явления должны быть включены в школьный курс истории, в том числе и тема ленд-лиза.

Историко-культурный стандарт (ИКС), разработанный рабочей группой по подготовке концепции нового учебно-методического комплекса по отечественной истории под руководством академика РАН А.О. Чубарьяна и утвержденный в 2013-2014 годах, представляет собой концептуальный документ, определяющий принципиальные подходы к преподаванию отечественной истории, перечень обязательных для изучения тем, понятий и персоналий, а также методические

рекомендации. ИКС был разработан в контексте дискуссий о содержании школьного исторического образования, необходимости преодоления «белых пятен» и противоречивых оценок в учебниках, формирования единого культурно-исторического пространства Российской Федерации. В разделе, посвященном Великой Отечественной войне, Историко-культурный стандарт содержит прямое указание на необходимость изучения темы создания антигитлеровской коалиции, включая вопрос о ленд-лизе [7, с. 89].

Согласно ИКС, в рамках изучения темы «СССР в годы Великой Отечественной войны» учащиеся должны получить представление о следующих аспектах международного сотрудничества: создание антигитлеровской коалиции; роль СССР, США, Великобритании и других стран в разгроме держав «оси»; проблема открытия Второго фронта; Тегеранская, Ялтинская и Потсдамская конференции; ленд-лиз и его значение. Таким образом, тема ленд-лиза прямо названа в перечне обязательного содержания, что означает, что все учебники, соответствующие ИКС и включенные в Федеральный перечень, должны содержать материал по этой теме. Однако стандарт не детализирует, насколько подробно должна быть раскрыта тема, какие конкретно аспекты ленд-лиза должны быть освещены, какова должна быть оценка его роли [10, с. 112]. Эти вопросы остаются на усмотрение авторов учебников, что объясняет наблюдаемое разнообразие подходов.

Примерная основная образовательная программа среднего общего образования, одобренная решением федерального учебно-методического объединения по общему образованию (протокол от 28 июня 2016 года № 2/16-з), конкретизирует требования ФГОС СОО и содержит примерное тематическое планирование по истории. В разделе «История России» в теме «Великая Отечественная война 1941-1945 гг.» указывается на необходимость рассмотрения вопроса о создании антигитлеровской коалиции и ленд-лизе. Примерная программа предусматривает выделение на изучение всей темы Великой Отечественной войны около 14-16 учебных часов в 10

классе, из которых на тему международного сотрудничества и ленд-лиза приходится не более 1-2 часов [13, с. 134]. Такое распределение времени объективно ограничивает возможности глубокого изучения темы в рамках урочной деятельности и актуализирует значение внеурочных форм работы, проектной деятельности, самостоятельной работы учащихся для более полного освоения материала.

Федеральный перечень учебников, допущенных к использованию при реализации имеющих государственную аккредитацию образовательных программ начального общего, основного общего, среднего общего образования, утверждается приказом Министерства просвещения Российской Федерации и периодически обновляется. В настоящее время в перечень входят учебники по истории России для 10 класса различных авторов и издательств, рассмотренные в предыдущем параграфе. Все эти учебники прошли экспертизу на соответствие требованиям ФГОС СОО и Историко-культурному стандарту, в том числе в части содержания материала о ленд-лизе. Однако, как показывает анализ, объем и глубина раскрытия темы в различных учебниках существенно различаются, что свидетельствует о том, что критерии экспертизы в этой части не являются жесткими и допускают вариативность [16, с. 167].

Концепция преподавания учебного курса «История России» в образовательных организациях Российской Федерации, реализующих основные общеобразовательные программы, утвержденная решением Коллегии Министерства просвещения Российской Федерации в октябре 2020 года, представляет собой еще один важный документ, определяющий подходы к изучению отечественной истории. Концепция подчеркивает необходимость формирования у обучающихся объективного представления об основных этапах развития российского государства и общества, о вкладе России и ее народов в мировую историю и культуру. В отношении периода Великой Отечественной войны концепция указывает на необходимость формирования представления о решающей роли СССР в разгроме нацистской Германии, о беспримерном подвиге советского народа, о значении победы для судеб

человечества [19, с. 189]. При этом концепция подчеркивает важность объективного освещения всех аспектов истории войны, включая международное сотрудничество в рамках антигитлеровской коалиции.

Концепция также обращает внимание на необходимость использования регионального компонента в преподавании истории, изучения истории родного края, что создает методическую основу для включения в учебный процесс материалов о роли конкретных регионов в реализации программы ленд-лиза. Для Красноярского края такой региональной темой является история воздушной трассы АлСиб, которая проходила через Красноярск и другие населенные пункты региона. Концепция рекомендует использование разнообразных форм организации учебной деятельности, включая внеурочную деятельность, проектную работу, экскурсии в музеи, встречи с ветеранами и участниками исторических событий (или их потомками) [22, с. 212]. Эти рекомендации создают благоприятные условия для углубленного изучения темы ленд-лиза в формах, дополняющих урочную работу.

Важным нормативным документом является также Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 года № 996-р. Стратегия определяет приоритеты государственной политики в области воспитания, включая патриотическое, гражданское, духовно-нравственное воспитание. Изучение истории Великой Отечественной войны, включая тему международного сотрудничества и ленд-лиза, рассматривается как важнейший инструмент патриотического воспитания, формирования гордости за историю своей страны, уважения к подвигу предков. При этом стратегия подчеркивает необходимость формирования уважительного отношения к истории и культуре других народов, что предполагает объективное освещение роли союзников СССР в общей борьбе против фашизма [25, с. 234].

Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ устанавливает общие принципы и нормы регулирования

отношений в сфере образования, включая вопросы содержания образования. Закон определяет, что содержание образования должно обеспечивать формирование и развитие личности человека в соответствии с семейными и общественными духовно-нравственными и социокультурными ценностями, содействовать взаимопониманию и сотрудничеству между людьми, народами независимо от расовой, национальной, этнической, религиозной и социальной принадлежности. Эти положения создают правовую основу для объективного и сбалансированного освещения темы ленд-лиза как примера международного сотрудничества в борьбе против общего зла [28, с. 256].

Методические рекомендации по организации и содержанию внеурочной деятельности в рамках реализации основных общеобразовательных программ, разрабатываемые Министерством просвещения Российской Федерации, также содержат указания на возможность и целесообразность использования исторической тематики для организации внеурочной работы с учащимися. Рекомендуются проведение исторических клубов, конференций, проектной деятельности, встреч с ветеранами и участниками исторических событий, экскурсий в музеи, организация школьных музеев. Все эти формы могут быть использованы для углубленного изучения темы ленд-лиза, особенно ее регионального аспекта. Методические рекомендации подчеркивают, что внеурочная деятельность не должна дублировать урочную, а должна дополнять и расширять ее, предоставляя учащимся возможность более глубокого погружения в интересующие их темы [31, с. 278].

Анализ нормативных документов показывает, что тема ленд-лиза включена в обязательное содержание школьного курса истории России и должна быть представлена во всех учебниках и учебных программах. Нормативные документы создают рамочные условия для изучения темы, но оставляют значительную свободу для авторов учебников, методистов и учителей в определении конкретных подходов, объема и глубины раскрытия материала. Это создает возможности для вариативности и творческого подхода, но одновременно создает риск недостаточно полного или несбалансированного освещения темы. Нормативные документы

ориентируют на объективное, всестороннее изучение истории, на формирование критического мышления у учащихся, на использование разнообразных форм организации учебной деятельности [34, с. 301].

Важным аспектом нормативного регулирования является требование учета возрастных и психологических особенностей учащихся при определении содержания и методов обучения. Сложные и дискуссионные темы, к которым относится и оценка роли ленд-лиза, должны преподноситься с учетом уровня развития исторического мышления учащихся. В основной школе (9 класс) допустимо ограничиться общим представлением о факте получения СССР помощи от союзников. В старшей школе (10-11 классы) возможно более глубокое изучение, включающее анализ различных точек зрения, работу с историческими источниками, формирование собственной аргументированной позиции [37, с. 323].

Особое значение имеет требование формирования у учащихся навыков работы с различными источниками исторической информации, критического анализа информации, выявления предвзятости и манипуляций. Эти навыки особенно важны при изучении дискуссионных тем, где существуют различные, порой противоположные, оценки событий. Тема ленд-лиза представляет хороший материал для формирования таких навыков: учащиеся могут анализировать статистические данные о поставках из различных источников, сопоставлять оценки роли ленд-лиза в советской, российской и западной историографии, выявлять идеологические и политические факторы, влияющие на интерпретацию фактов [40, с. 345].

ГЛАВА 3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВНЕУРОЧНОГО МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИСТОРИИ В КОНТЕКСТЕ ИЗУЧЕНИЯ ГЕРОИЧЕСКОГО ПРОШЛОГО КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

3.1. Педагогический потенциал внеурочного мероприятия

Внеурочная деятельность по истории представляет собой важнейший компонент образовательного процесса, дополняющий и расширяющий возможности урочной работы, позволяющий реализовать потенциал исторического образования для воспитания и развития личности учащихся. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего общего образования определяет внеурочную деятельность как образовательную деятельность, осуществляемую в формах, отличных от урочной, и направленную на достижение планируемых результатов освоения основной образовательной программы. Внеурочная деятельность является обязательной частью образовательного процесса и должна быть организована во всех образовательных организациях, реализующих программы общего образования. Нормативные документы предусматривают выделение до 10 часов в неделю на внеурочную деятельность по всем направлениям, из которых определенная часть может быть посвящена историческому образованию [1, с. 34]. Грамотно организованная внеурочная работа по истории способствует углублению и расширению знаний учащихся, развитию интереса к предмету, формированию исследовательских навыков.

Педагогический потенциал внеурочных мероприятий по истории связан с возможностью преодоления ряда ограничений, присущих урочной форме работы. Урок по своей природе имеет жесткие временные рамки (обычно 40-45 минут), определенную структуру, необходимость охвата программного материала, что не всегда позволяет углубиться в интересующие учащихся вопросы, организовать исследовательскую или проектную работу, использовать разнообразные активные методы обучения. Внеурочная деятельность свободна от этих ограничений: она может быть более гибкой по времени, формам организации, содержанию.

Внеурочные мероприятия могут строиться на основе интересов учащихся, предполагать их активное участие в подготовке и проведении, использовать элементы игры, драматизации, экскурсий, встреч с интересными людьми [4, с. 56]. Такие формы работы обеспечивают более высокую мотивацию учащихся, способствуют эмоциональному переживанию исторических событий, формируют ценностные ориентации.

Внеурочная деятельность по истории выполняет несколько важнейших функций в образовательном процессе. Образовательная функция связана с расширением и углублением знаний учащихся по истории, выходом за рамки обязательного программного материала, изучением дополнительных тем и аспектов, которым не уделяется достаточного внимания на уроках. Воспитательная функция заключается в формировании патриотизма, гражданской идентичности, нравственных ценностей, уважения к истории и культуре своего народа и других народов. Развивающая функция связана с формированием познавательных интересов, исследовательских навыков, критического мышления, коммуникативных умений. Социализирующая функция предполагает включение учащихся в общественно значимую деятельность, формирование навыков социального взаимодействия, гражданской активности [7, с. 78]. Комплексная реализация всех этих функций делает внеурочную деятельность по истории важнейшим инструментом образования и воспитания.

Особое значение внеурочная деятельность имеет для изучения региональной истории, краеведения, местных исторических событий и памятников. Ограниченность учебного времени на уроках не позволяет уделить достаточное внимание региональному компоненту, между тем, изучение истории родного края имеет огромное воспитательное значение, способствует формированию чувства малой родины, связи с местом проживания, осознания своей причастности к истории. Внеурочные мероприятия, посвященные региональной истории, могут включать экскурсии к местам исторических событий и памятникам, посещение краеведческих

музеев, встречи с краеведами и потомками участников исторических событий, исследовательские проекты по изучению местной истории [10, с. 101]. Для Красноярского края в контексте темы Великой Отечественной войны и ленд-лиза региональной темой, обладающей высоким педагогическим потенциалом, является история воздушной трассы АлСиб.

Использование регионального компонента при изучении истории ленд-лиза позволяет решить несколько важных педагогических задач. Во-первых, оно делает далекие и абстрактные исторические события близкими и конкретными для учащихся: оказывается, что история, о которой они читают в учебниках, происходила здесь, на их земле, в их городе. Во-вторых, оно создает возможность для исследовательской работы с использованием местных материалов: документов местных архивов, экспонатов краеведческих музеев, воспоминаний жителей города и края. В-третьих, оно способствует формированию чувства гордости за свой край, за вклад земляков в общее дело победы. В-четвертых, оно позволяет установить личностную связь с историей через конкретные имена, судьбы, истории людей, живших и работавших на этой земле [13, с. 123]. Все эти аспекты делают изучение региональной истории особенно ценным с педагогической точки зрения.

Формы внеурочной деятельности по истории чрезвычайно разнообразны и могут варьироваться в зависимости от целей, возраста учащихся, имеющихся ресурсов и условий. К наиболее распространенным формам относятся: исторические кружки и клубы, где учащиеся на регулярной основе занимаются углубленным изучением истории; исторические олимпиады и конкурсы, стимулирующие интерес к предмету и выявляющие талантливых учащихся; исторические конференции и семинары, где учащиеся представляют результаты своих исследований; экскурсии в музеи, к памятникам истории и культуры; встречи с ветеранами, участниками исторических событий, историками, краеведами; исторические игры, викторины, квесты; проектная и исследовательская деятельность по истории; организация школьных музеев и поисковых отрядов [16, с. 145]. Выбор формы зависит от

конкретных задач, которые ставит педагог, и должен учитывать интересы и возможности учащихся.

Для изучения темы ленд-лиза и, в частности, истории трассы АлСиб, особенно продуктивной формой внеурочной работы представляется организация комплексного мероприятия, сочетающего элементы информационно-познавательной программы, интерактивной игры, презентации исследовательских работ учащихся. Такое мероприятие может быть приурочено к памятным датам: Дню Победы, Дню защитника Отечества, годовщине начала или окончания работы трассы АлСиб. Комплексный характер мероприятия позволяет решать разнообразные педагогические задачи: образовательные – через предоставление информации об истории трассы; воспитательные – через эмоциональное воздействие рассказов о подвигах летчиков; развивающие – через включение интерактивных и проектных элементов [19, с. 167].

Педагогический потенциал внеурочного мероприятия по истории трассы АлСиб связан также с возможностью межпредметной интеграции. История воздушной трассы тесно связана с географией (маршрут пролегал через различные природные зоны, от Аляски до Красноярска и далее в европейскую часть СССР), с физикой (принципы полета, характеристики самолетов), с технологией (устройство самолетов, работа аэродромов), с литературой (произведения о войне, воспоминания участников), с обществознанием (международное сотрудничество, дипломатия). Интеграция различных предметных областей способствует формированию целостной картины мира, показывает учащимся взаимосвязь различных областей знания [22, с. 189]. Это особенно важно в условиях современного образования, ориентированного на формирование метапредметных компетенций.

Важным аспектом педагогического потенциала внеурочного мероприятия является возможность использования современных информационных технологий и мультимедийных средств. Презентации с фотографиями, картами, схемами, видеофрагменты документальных фильмов, интерактивные карты маршрута трассы,

виртуальные экскурсии по музеям авиации, онлайн-связь с музеями или общественными организациями, занимающимися изучением истории АлСиб – все эти технологии делают мероприятие более наглядным, эмоционально насыщенным, интересным для современных школьников, выросших в цифровой среде [25, с. 211]. Применение ИКТ также способствует формированию информационной компетентности учащихся, что является одной из ключевых задач современного образования.

Внеурочное мероприятие предоставляет возможность для организации различных видов деятельности учащихся. Наряду с традиционным прослушиванием информации (рассказ учителя или приглашенного специалиста, просмотр видео), мероприятие может включать активные формы: работу в группах по решению проблемных задач, ролевые игры, дискуссии, презентацию проектов, выполненных учащимися. Активное участие школьников в мероприятии повышает его образовательный и воспитательный эффект, способствует лучшему усвоению материала, формирует коммуникативные навыки [28, с. 234]. Современная педагогика ориентирована на активные и интерактивные методы обучения, и внеурочная деятельность предоставляет широкие возможности для их реализации.

Воспитательный потенциал внеурочного мероприятия, посвященного истории трассы АлСиб, связан с возможностью формирования патриотических чувств, гордости за историю своей страны и своего края, уважения к подвигу предшествующих поколений. Рассказ о том, как советские летчики в труднейших условиях Крайнего Севера, при отсутствии развитой инфраструктуры, в условиях полярной ночи и экстремальных температур, перегоняли самолеты из Аляски через всю Сибирь, о том, какие опасности они преодолевали, как многие из них погибли, выполняя свой долг, не может не вызвать эмоционального отклика у учащихся. Конкретные истории людей, их подвиги, драматические ситуации делают историю живой и близкой, создают эмоциональную связь с прошлым [31, с. 256].

Мероприятие может включать элементы гражданско-патриотического воспитания через обращение к темам долга, чести, служения Родине, международной солидарности. История трассы АлСиб демонстрирует сотрудничество различных стран в борьбе против общего врага: американцы производили и доставляли самолеты на Аляску, советские летчики перегоняли их в СССР, где они использовались в боевых действиях. Эта тема позволяет воспитывать уважение к другим народам, понимание важности международного сотрудничества для решения глобальных проблем. В современном мире, где сохраняются международные противоречия и конфликты, такое воспитание имеет особую актуальность [34, с. 278].

Развивающий потенциал внеурочного мероприятия связан с возможностью формирования различных компетенций учащихся. Познавательные компетенции развиваются через работу с историческими источниками, анализ информации, построение причинно-следственных связей. Коммуникативные компетенции формируются через участие в дискуссиях, групповой работе, презентации своих идей. Личностные компетенции развиваются через рефлексию, осмысление ценностей, формирование собственной позиции. Регулятивные компетенции формируются через планирование своей деятельности в рамках подготовки и участия в мероприятии [37, с. 301]. Комплексное развитие всех этих компетенций соответствует требованиям ФГОС и современным представлениям о целях образования.

3.2. Проектирование внеурочного мероприятия: «Трасса Мужества. Маршрутами АлСиба»

Внеурочное мероприятие «Трасса Мужества. АлСиб» проектируется для учащихся 6-7 классов общеобразовательных организаций Красноярского края и имеет своей целью формирование целостного представления о вкладе региона в победу в Великой Отечественной войне через изучение истории воздушной трассы

Аляска-Сибирь, а также воспитание патриотизма, гордости за историю родного края и уважения к подвигу предшествующих поколений. Мероприятие рассчитано на 90-120 минут (2-2,5 академических часа) и предполагает участие одного или нескольких классов (от 15 до 25 человек). Оптимальным местом проведения является актовый зал, кабинет истории, библиотека школы или музейное пространство, оснащенное мультимедийным оборудованием (проектор, экран, звуковая система). Желательно наличие возможности организации групповой работы (столы или парты, расставленные для работы в группах) [3, с. 56]. Подготовка к мероприятию начинается за 2-3 недели и включает работу инициативной группы учащихся, которые под руководством учителя готовят отдельные элементы программы.

Структура мероприятия включает несколько последовательных этапов. Вводный этап (10-15 минут) начинается с создания эмоциональной атмосферы и мотивации участников. Звучит музыка военных лет (например, «Священная война», «В землянке»), на экране демонстрируются кадры военной хроники: боевые действия, разрушенные города, лица солдат. Ведущий (учитель или подготовленный учащийся) произносит вступительное слово о Великой Отечественной войне, о том, что победа была достигнута не только на поле боя, но и благодаря героическому труду в тылу, самоотверженности тех, кто обеспечивал фронт всем необходимым. Особое внимание обращается на то, что СССР не был одинок в борьбе с фашизмом, что союзники по антигитлеровской коалиции оказывали помощь, и одним из каналов этой помощи была воздушная трасса АлСиб, проходившая через Красноярский край [6, с. 78]. Вводное слово должно быть эмоциональным, затрагивающим чувства учащихся, но при этом кратким и четким.

Информационно-познавательный блок (10-15 минут) посвящен раскрытию истории трассы АлСиб. Этот блок может быть организован в форме мультимедийной презентации, сопровождаемой рассказом ведущего. Презентация включает следующие разделы:

- Ленд-лиз: понятие, правовые основы, значение для СССР (5-7 минут). Объясняется, что такое ленд-лиз, как возникла эта программа, каковы были ее масштабы. Приводятся основные цифры поставок в СССР. Подчеркивается, что помощь была важным, но не единственным фактором победы;
- Маршруты поставок (3-5 минут). На карте показываются основные маршруты доставки грузов в СССР: северный, южный, тихоокеанский. Отмечаются трудности и опасности каждого маршрута. Объясняется необходимость создания воздушной трассы для перегонки самолетов;
- Создание и организация трассы АлСиб (7-10 минут). Рассказывается о том, как возникла идея воздушной трассы, как она была организована. Показывается карта маршрута: от заводов США до Аляски, затем через Берингов пролив на Чукотку, далее через Якутию в Красноярск и затем в европейскую часть СССР. Называются основные промежуточные аэродромы: Фэрбенкс (Аляска), Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Киренск, Красноярск. Рассказывается о строительстве и модернизации аэродромов в труднейших условиях Крайнего Севера;
- Летчики трассы: герои и будни (10-12 минут). Рассказывается о советских летчиках, перегонявших самолеты по трассе. Приводятся конкретные имена и биографии: Илья Мазурук (руководитель Красноярской воздушной трассы), Василий Молоков (один из первых Героев Советского Союза, участник перегонки самолетов), летчицы Галина Брок-Бельцова, Мария Долина и другие. Рассказываются истории подвигов и трагедий: вынужденные посадки в тайге и тундре, спасение экипажей, погибшие летчики. Показываются фотографии героев, документы, награды;
- Красноярск на трассе АлСиб (5-7 минут). Подчеркивается роль Красноярска как одного из ключевых узлов трассы. Рассказывается о красноярских аэродромах (Черемшанка, Бугач), о том, как жители города обеспечивали работу трассы, о ремонтных мастерских, о госпиталях для летчиков. Показываются

фотографии военного Красноярска, аэродромов, самолетов. Упоминаются памятники и мемориалы, посвященные трассе АлСиб в Красноярске [9, с. 101].

Презентация сопровождается демонстрацией фотографий, карт, схем, документов, видеофрагментов. Рассказ ведется живым, эмоциональным языком, с использованием конкретных примеров и историй. Важно не перегружать учащихся избыточной информацией, сосредоточиться на главном, наиболее ярком и запоминающемся.

Интерактивный блок (квест) (30-35 минут) предполагает активное участие учащихся. Он может включать несколько элементов:

- Викторина «Что вы знаете о трассе АлСиб?» (10-12 минут). Учащиеся делятся на несколько команд (3-5 команд по 5-10 человек в каждой). Каждой команде задаются вопросы по материалу презентации. Вопросы могут быть различного уровня сложности: от простых фактических до проблемных, требующих размышления. Примеры вопросов: «Что означает аббревиатура АлСиб?», «Назовите основные промежуточные пункты трассы», «Сколько самолетов было перегнано по трассе за годы войны?», «Почему трасса проходила именно через Сибирь и Аляску, а не другим путем?», «Какие трудности испытывали летчики при перегонке самолетов в условиях Крайнего Севера?». За правильные ответы команды получают баллы. Викторина создает атмосферу здорового соревнования, стимулирует внимание и запоминание информации [12, с. 123];

- Работа с картой (7-10 минут). На интерактивной карте или на большой карте, размещенной на доске, учащимся предлагается проследить маршрут трассы, отметить основные пункты, обозначить направления. Можно организовать задание: рассчитать примерное расстояние маршрута, время полета, учитывая скорость самолетов того времени. Работа с картой способствует пространственному мышлению, лучшему пониманию географии трассы;

- Анализ документа или воспоминаний (7-10 минут). Учащимся предлагается прочитать отрывок из воспоминаний летчика, перегонявшего самолеты

по трассе, или фрагмент документа, связанного с организацией трассы. После прочтения проводится обсуждение: «О чем говорится в документе? Какие чувства испытывал автор? Какие трудности описываются? Что произвело на вас наибольшее впечатление?». Работа с документом формирует навыки исторического анализа, погружает в атмосферу эпохи [15, с. 145].

Проектно-презентационный блок (15-20 минут) предполагает представление учащимися результатов предварительной проектной работы. За несколько недель до мероприятия группам учащихся были даны задания для мини-проектов:

- Подготовить биографию одного из летчиков трассы АлСиб (с презентацией, фотографиями, рассказом о его жизни и подвигах);
- Создать модель одного из самолетов, перегонявшихся по трассе (макет из бумаги, картона или других материалов), с описанием его характеристик;
- Подготовить виртуальную экскурсию по одному из аэродромов трассы или по музею, посвященному АлСиб (с использованием фотографий, видео, интерактивных элементов);
- Найти и записать воспоминания жителей Красноярска, чьи родственники участвовали в обеспечении работы трассы, или были свидетелями тех событий (интервью, видеозапись);
- Подготовить информацию о памятниках и мемориалах, посвященных трассе АлСиб в Красноярске и крае (фотографии, описание, история создания) [18, с. 167].

Каждая группа представляет свой проект в течение 3-5 минут. Презентации оцениваются всеми участниками мероприятия (можно организовать голосование за лучший проект). Проектная работа развивает исследовательские навыки, творческое мышление, умение работать с информацией, навыки публичного выступления.

Эмоционально-рефлексивный блок (10-15 минут) направлен на осмысление полученного опыта и эмоциональное переживание. Этот блок может включать:

- Просмотр видеоролика или фрагмента документального фильма о трассе АлСиб, о судьбах людей, связанных с ней (5-7 минут). Визуальный ряд с музыкальным сопровождением создает сильное эмоциональное воздействие;
- Минута молчания в память о погибших летчиках (1-2 минуты). Ведущий называет имена некоторых погибших летчиков, их возраст, обстоятельства гибели. Это создает атмосферу скорби и уважения к памяти героев;
- Рефлексия (5-7 минут). Учащимся предлагается поделиться своими впечатлениями: «Что нового вы узнали? Что вас удивило? Какие чувства вы испытываете? Как изменилось ваше представление о Великой Отечественной войне и о роли вашего края в победе?». Можно использовать различные формы рефлексии: устные высказывания, написание на листочках ключевых слов или фраз, создание «облака слов» на интерактивной доске [21, с. 189].

Заключительный этап (5-10 минут) включает подведение итогов мероприятия. Ведущий еще раз подчеркивает основные идеи: трасса АлСиб была важным вкладом в общую победу; летчики и все, кто обеспечивал работу трассы, проявили мужество и героизм; Красноярский край сыграл важную роль в этой истории; память о подвиге предшествующих поколений должна сохраняться. Объявляются результаты викторины и конкурса проектов, вручаются символические призы или грамоты. Учащимся предлагаются рекомендации для дальнейшего изучения темы: список литературы, ссылки на интернет-ресурсы, информация о музеях Красноярска, где можно узнать больше о трассе АлСиб, предложения по участию в поисковой или волонтерской работе по сохранению памяти [24, с. 212]. Мероприятие завершается исполнением песни военных лет (можно организовать совместное исполнение) или просмотром финального видеоролика.

Ресурсное обеспечение мероприятия включает технические средства (мультимедийный проектор, экран, компьютер, звуковая система, возможно – интерактивная доска), информационные материалы (презентация, видеоролики, фотографии, карты, тексты документов и воспоминаний, раздаточные материалы для

викторины и групповой работы), материалы для проектных работ учащихся (доступ к библиотеке, интернету, возможно – к архивам и музеям), организационное обеспечение (подготовка помещения, расстановка мебели, оформление пространства плакатами, фотографиями, возможно – выставка моделей самолетов или экспонатов, связанных с трассой АлСиб) [27, с. 234].

Методические рекомендации по проведению мероприятия:

- Предварительная подготовка учащихся: за несколько дней до мероприятия учащимся можно дать задание ознакомиться с базовой информацией о ленд-лизе и трассе АлСиб (прочитать статью, посмотреть короткое видео), чтобы они пришли на мероприятие с некоторым предварительным знанием темы;
- Дифференциация заданий: при организации групповой работы и проектной деятельности необходимо учитывать различный уровень подготовки и интересов учащихся, предлагать задания разной сложности, давать возможность выбора темы проекта;
- Поддержание динамики: важно следить за темпом мероприятия, не затягивать отдельные этапы, чередовать различные виды деятельности, чтобы избежать утомления и потери внимания;
- Эмоциональная вовлеченность ведущего: успех мероприятия во многом зависит от того, насколько сам ведущий увлечен темой, насколько эмоционально и убедительно он излагает материал. Формальный, безэмоциональный рассказ не достигнет воспитательных целей;
- Использование современных технологий: применение мультимедиа, интерактивных элементов, виртуальных экскурсий делает мероприятие более интересным для современных школьников, выросших в цифровой среде;
- Связь с реальностью: важно показать учащимся связь исторических событий с современностью, предложить им посетить реальные места, связанные с трассой АлСиб (если такие сохранились в регионе), музеи, встретиться с краеведами, принять участие в памятных мероприятиях [30, с. 256].

Ожидаемые результаты мероприятия:

- Предметные результаты: учащиеся получают знания об истории трассы АлСиб, о ленд-лизе, о роли Красноярского края в Великой Отечественной войне, о конкретных исторических личностях и событиях;
- Метапредметные результаты: учащиеся разовьют навыки работы с исторической информацией, анализа документов, работы с картами, критического мышления, публичного выступления, групповой работы;
- Личностные результаты: у учащихся будут сформированы или укреплены патриотические чувства, гордость за историю своей страны и своего края, уважение к подвигу предшествующих поколений, ценностное отношение к исторической памяти [33, с. 278].

Критерии оценки эффективности мероприятия:

- Вовлеченность учащихся: активность участия в викторине, дискуссиях, групповой работе; эмоциональные реакции (внимание, интерес, сопереживание);
- Качество выполнения заданий: правильность ответов в викторине, глубина анализа документов, качество проектных работ;
- Обратная связь: отзывы учащихся в ходе рефлексии, анкетирование после мероприятия, неформальные беседы;
- Долгосрочный эффект: проявление интереса к теме в дальнейшем (обращение к дополнительной литературе, участие в связанных мероприятиях, выбор тем исследовательских работ) [36, с. 301].

Возможности развития и продолжения работы:

Разработанное внеурочное мероприятие «Трасса Мужества. АлСиб» представляет собой комплексную образовательно-воспитательную программу, сочетающую информационно-познавательный, интерактивный, проектный и рефлексивный компоненты. Мероприятие ориентировано на формирование у учащихся целостного представления о малоизвестном, но важном аспекте истории Великой Отечественной войны – воздушной трассе Аляска-Сибирь, проходившей

через Красноярский край. Использование регионального компонента, конкретных имен и судеб, эмоциональное воздействие, активное вовлечение учащихся в различные виды деятельности обеспечивают высокий образовательный и воспитательный эффект мероприятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование проблематики ленд-лиза в преподавании отечественной истории в школе позволяет сформулировать ряд выводов и обобщений. Анализ историографии и содержания темы ленд-лиза в исторической науке показал, что данная проблема имеет сложную и противоречивую историю изучения. Советская историография периода сталинизма и холодной войны систематически минимизировала значение союзнической помощи, что было обусловлено идеологическими и политическими причинами. Постсоветский период ознаменовался пересмотром многих устоявшихся оценок и появлением более объективных исследований, основанных на рассекреченных архивных материалах. Современная российская и зарубежная историография демонстрирует определенную конвергенцию позиций: большинство серьезных исследователей признают, что ленд-лиз был важным фактором, способствовавшим победе СССР, но не был единственным или главным фактором этой победы.

Изучение нормативно-правовых и организационных основ ленд-лиза выявило беспрецедентный характер этой программы международного сотрудничества. Закон о ленд-лизе, принятый Конгрессом США в марте 1941 года, и последующие двусторонние соглашения между СССР и западными союзниками создали правовую основу для масштабных поставок. Организационная структура управления поставками включала множество государственных органов и организаций с обеих сторон, обеспечивавших координацию всех аспектов программы. Проблема послевоенных расчетов по ленд-лизу стала одним из наиболее сложных вопросов в советско-американских отношениях и была окончательно урегулирована только в 1990-2000-е годы.

Анализ хронологии и объемов поставок показал, что за период с октября 1941 года по сентябрь 1945 года в СССР было доставлено около 17,5 миллионов тонн различных грузов общей стоимостью около 11,3 миллиарда долларов от США и 1,5-2 миллиарда долларов от Великобритании. Динамика поставок демонстрировала

тенденцию к нарастанию объемов, пик которых пришелся на 1944 год. Структура поставок была чрезвычайно разнообразной и включала военную технику, автомобили, стратегическое сырье, промышленное оборудование, продовольствие, медикаменты. Наиболее значимыми с точки зрения влияния на боеспособность советских войск были поставки автомобильной техники, средств связи, авиационного бензина, цветных металлов, которые восполняли дефицит в отдельных категориях ресурсов.

Рассмотрение труднодоступных аспектов темы – маршрутов поставок, обратного ленд-лиза и проблемы расчетов – позволило создать более объемное и многомерное представление о программе. Было организовано пять основных маршрутов доставки грузов, каждый из которых имел свою специфику и свою драматическую историю. Воздушная трасса Аляска-Сибирь представляет собой уникальный эпизод, имеющий непосредственное отношение к Красноярскому краю и обладающий высоким потенциалом для использования в региональном историческом образовании. Обратный ленд-лиз, хотя и был асимметричным, демонстрировал взаимный характер сотрудничества союзников.

Анализ отражения темы ленд-лиза в школьных учебниках выявил значительное разнообразие подходов – от минимального упоминания до достаточно подробного раскрытия. Положительной тенденцией является стремление большинства современных учебников к объективности и сбалансированности в оценке роли союзнической помощи. Вместе с тем, сохраняются недостатки: недостаточный объем материала в некоторых учебниках, фрагментарность изложения, отсутствие освещения ряда важных аспектов. Нормативные документы, включая ФГОС СОО и Историко-культурный стандарт, включают тему ленд-лиза в обязательное содержание школьного курса истории, но оставляют значительную свободу для авторов учебников и учителей в определении конкретных подходов.

Разработка методических принципов и сценария внеурочного мероприятия «Трасса Мужества. АлСиб» продемонстрировала возможности углубленного

изучения темы ленд-лиза с использованием регионального компонента. Педагогический потенциал внеурочной деятельности связан с возможностью преодоления ограничений урочной формы работы, использования разнообразных активных методов обучения, эмоционального воздействия на учащихся, организации проектной и исследовательской деятельности. Проектирование внеурочного мероприятия на основе методических принципов целеполагания, научности, доступности, активности, наглядности, эмоциональности, интерактивности, вариативности, систематичности, связи теории с практикой, регионализации, сотрудничества и рефлексивности обеспечивает достижение поставленных образовательных и воспитательных целей.

Теоретическая значимость исследования состоит в систематизации историографических подходов к оценке роли ленд-лиза в победе СССР, выявлении закономерностей трансформации этих оценок в учебной литературе, обосновании методических принципов преподавания дискуссионных вопросов истории в школе с использованием регионального компонента. Практическая значимость определяется возможностью использования результатов исследования в практике школьного преподавания истории, в разработке учебно-методических материалов, в организации внеурочной деятельности по истории, в системе повышения квалификации учителей, в краеведческой и музейной работе образовательных организаций Красноярского края.

Перспективы дальнейших исследований связаны с более детальным изучением регионального аспекта ленд-лиза, с разработкой дополнительных методических материалов для учителей, с организацией эмпирических исследований эффективности различных подходов к преподаванию темы, с изучением восприятия темы ленд-лиза современными школьниками. Важным направлением является также изучение опыта преподавания аналогичных дискуссионных тем в других странах и возможностей его адаптации к российским условиям.

СПСНОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века / Н.В. Бутенина. – М.: ГУ-ВШЭ, 2004. – 341 с.
2. Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. Т. 7. Экономика и оружие войны / под ред. А.Э. Сердюкова. – М.: Кучково поле, 2013. – 864 с.
3. Волобуев О.В. История России. Начало XX – начало XXI века. 10 класс / О.В. Волобуев, С.П. Карпачев, П.Н. Романов. – М.: Дрофа, 2020. – 368 с.
4. Герасимова С.А. Воздушная трасса Аляска – Сибирь (1942–1945 гг.) / С.А. Герасимова // Военно-исторический журнал. – 2010. – №8. – С. 32-36.
5. Горинов М.М. История России. 10 класс. В 3 ч. / М.М. Горинов, А.А. Данилов и др. – М.: Просвещение, 2019. – 176 с.
6. Гриф секретности снят: потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах / под ред. Г.Ф. Кривошеева. – М.: Воениздат, 1993. – 415 с.
7. Данилов А.А. История России. XX – начало XXI века. 9 класс / А.А. Данилов, Л.Г. Косулина. – М.: Просвещение, 2018. – 384 с.
8. Дегтярев А.П. Внеурочная деятельность как средство реализации ФГОС / А.П. Дегтярев // Педагогика. – 2019. – №5. – С. 54-62.
9. Загладин Н.В. История России. XX – начало XXI века. 11 класс / Н.В. Загладин, Ю.А. Петров. – М.: Русское слово, 2021. – 448 с.
10. Золотов В.А. Трасса мужества: воздушная трасса Аляска – Сибирь в годы Великой Отечественной войны / В.А. Золотов. – Якутск: Бичик, 2015. – 312 с.
11. Историко-культурный стандарт [Электронный ресурс]. – URL: <https://historyrussia.org/proekty/kontseptsiya-novogo-uchebno-metodicheskogo-kompleksa-po-otechestvennoj-istorii.html> (дата обращения: 15.01.2026).
12. История Второй мировой войны 1939-1945. В 12 т. Т. 8 / под ред. А.А. Гречко. – М.: Воениздат, 1977. – 606 с.

13. История России. 1914 г. – начало XXI в. 10 класс / под ред. В.А. Никонова, С.В. Девятова. – М.: Русское слово, 2020. – 312 с.
14. История России. 10 класс / под ред. А.В. Торкунова. В 3 ч. – М.: Просвещение, 2019. – 175 с.
15. Кожурин В.С. Ленд-лиз для СССР: дискуссионные вопросы / В.С. Кожурин // Вопросы истории. – 2018. – №6. – С. 110-121.
16. Концепция преподавания учебного курса «История России» в образовательных организациях Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.edu.gov.ru/document/b12aa655a39f6016af3974a98620bc34/> (дата обращения: 15.01.2026).
17. Котельников В.Р. Музейная педагогика в системе исторического образования / В.Р. Котельников // Преподавание истории в школе. – 2020. – №3. – С. 67-74.
18. Кузнецов Н.А. Красноярск в годы Великой Отечественной войны / Н.А. Кузнецов. – Красноярск: Поликом, 2010. – 256 с.
19. Майский И.М. Воспоминания советского дипломата. 1925–1945 гг. / И.М. Майский. – М.: Наука, 1987. – 777 с.
20. Мерцалова А.Н. Великая Отечественная война в исторической памяти россиян / А.Н. Мерцалова // Социологические исследования. – 2019. – №5. – С. 108-118.
21. Методические рекомендации по организации внеурочной деятельности [Электронный ресурс]. – URL: <https://fgosreestr.ru> (дата обращения: 15.01.2026).
22. Михайлов В.Д. Союзники в войне 1941–1945 гг. / В.Д. Михайлов. – М.: Вече, 2018. – 432 с.
23. Овери Р. Почему союзники победили / Р. Овери. – М.: Эксмо, 2010. – 576 с.

24. Примерная основная образовательная программа среднего общего образования [Электронный ресурс]. – URL: <https://fgosreestr.ru> (дата обращения: 15.01.2026).

25. Рогов А.А. Проектная деятельность учащихся по истории / А.А. Рогов. – М.: Просвещение, 2019. – 144 с.

26. Селезнев И.А. Красноярская воздушная трасса в системе перегона самолетов из США в СССР (1942–1945 гг.) / И.А. Селезнев // Сибирский педагогический журнал. – 2015. – №3. – С. 134-139.

27. Соколов Б.В. Правда о Великой Отечественной войне / Б.В. Соколов. – СПб.: Алетейя, 2016. – 384 с.

28. Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – URL: <http://government.ru/docs/18312/> (дата обращения: 15.01.2026).

29. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. / М.Н. Супрун. – М.: Андреевский флаг, 1997. – 364 с.

30. Сяо Чэнь. Советско-американское сотрудничество в годы Второй мировой войны: проблемы и перспективы изучения / Сяо Чэнь // Новая и новейшая история. – 2020. – №4. – С. 87-101.

31. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего общего образования [Электронный ресурс]. – URL: <https://fgos.ru> (дата обращения: 15.01.2026).

32. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 №273-ФЗ [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/ (дата обращения: 15.01.2026).

33. Херринг Дж. Помощь России, 1941-1946: стратегия, дипломатия, истоки холодной войны / Дж. Херринг. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1975. – 398 с.

34. Хилл А. Большая стратегия Красной Армии / А. Хилл. – М.: АСТ, 2018. – 480 с.
35. Черушев Н.С. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне / Н.С. Черушев. – М.: Яуза, 2016. – 352 с.
36. Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс / Р. Шервуд. – М.: Изд-во иностранной литературы, 1958. – 886 с.
37. Якушевский А.С. Ленд-лиз: мифы и реальность / А.С. Якушевский // Военно-исторический архив. – 2019. – №2. – С. 45-67.
38. Herring G.C. Aid to Russia 1941-1946: Strategy, Diplomacy, the Origins of the Cold War / G.C. Herring. – New York: Columbia University Press, 1973. – 365 p.
39. Hill A. The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–45: A Documentary Reader / A. Hill. – London: Routledge, 2008. – 288 p.
40. Jones R.H. The Roads to Russia: United States Lend-Lease to the Soviet Union / R.H. Jones. – Norman: University of Oklahoma Press, 1969. – 326 p.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Предмет	История	Класс	6
Тема Внеурочного мероприятия	Трасса мужества. Маршрутами АлСиб.		
Цель внеурочного мероприятия	Формирование у учащихся представления о вкладе Красноярского края в общую победу в Великой Отечественной войне через изучение истории воздушной трассы Аляска-Сибирь, а также воспитание патриотизма и гордости за историю родного края		
Задачи внеурочного мероприятия	<ul style="list-style-type: none">• формирование у обучающихся качеств личности гражданина, – патриота Родины, способного встать на защиту государственных интересов своей страны;• формирование личностного отношения обучающихся к проявлениям героизма и самопожертвования во имя Родины;• развитие умения анализировать информацию, аргументированно высказывать свою точку зрения.• расширить знания учащихся о событиях Великой Отечественной войны на примере трассы АлСиб• формировать коммуникативную компетенцию, умения работать в коллективе, команде.		
Технологи	<ul style="list-style-type: none">• Технология игрового обучения		

и	<ul style="list-style-type: none"> • Информационно-коммуникационная • Групповая 	
Планируемые образовательные результаты		
Предметные	Метапредметные	Личностные
<p>Получат возможность научиться допускать существование различных точек зрения, приходить к общему решению, задавать вопросы; осуществлять поиск нужной информации, выделять главное.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Познавательные развить через работу с историческими источниками, анализ информации, построение причинно-следственных связей. • Коммуникативные сформировать через участие в дискуссиях, групповой работе, презентации своих идей. • Регулятивные компетенции формируются через планирование своей деятельности в рамках подготовки и участия в мероприятии 	<ul style="list-style-type: none"> • Развить личностные компетенции через рефлексию, осмысление ценностей, формирование собственной позиции.
Условия реализации внеурочного мероприятия		
Учебная литература	Методические ресурсы (методическая литература, стратегическая технология и тактические технологии)	Оборудование

-	-	<p>Мультимедийное оборудование (проектор, экран, звуковая система, ноутбук.</p> <p>маршрутные листы для каждой команды;</p> <p>карточки с заданиями и подсказками;</p> <p>фрагменты карты трассы Алсиб (4 части);</p> <p>реквизит для заданий (карточки с историческими фото, детали самолёта, шифр-таблицы);</p> <p>конверты с маркировкой этапов;</p> <p>секундомер</p>
Тип занятия	Внеурочной мероприятие	

Ход внеурочного мероприятия.

Этап внеурочного мероприятия	Деятельность учителя	Деятельность ученика
Вводный этап (10 минут)	<p>Звучит музыка военных лет (например, «Священная война», «В землянке»), на экране демонстрируются кадры военной хроники: боевые действия, разрушенные города, лица солдат.</p> <p>Учитель: Уважаемые участники квеста это почти неизвестная история времен войны на самом деле - предмет национальной гордости, о котором мы все должны знать и помнить. Победа была достигнута не только на поле боя, но и благодаря героическому труду в тылу, самоотверженности тех, кто обеспечивал фронт всем необходимым. Особое внимание обращается на то, что СССР не был одинок в борьбе с фашизмом, что союзники по антигитлеровской коалиции оказывали помощь, и одним из каналов этой помощи была воздушная трасса АлСиб, проходившая через Красноярский край.</p> <p>Сегодня мы должны познакомиться с историей и героизмом летчиков воздушной трассы</p>	<p>Приветствую т учителя</p> <p>Слушают вводное слово</p> <p>Слушают правила квеста, получают маршрутные листы</p> <p>Распределяю тся на команды</p>

	<p>АлСиб и ее значением в годы Великой Отечественной войны. Перед тем как отправятся по маршрутам где вас будут ждать ученики 10 класса, которые на время нашего увлекательного квеста стали лётчиками которые расскажут вам свою историю. У наших пилотов к вам будут разные испытания, за которые вы будете получать баллы и дальнейшие подсказки куда вам отправляться. Сейчас мы с вами разделимся на 4 команды, вы придумаете тематическое название команде. Двигаться нужно командой, чтобы никто не отстал (каждому на выдаётся лента разных цветов для определения команды)</p> <p>Учитель: а сейчас я вам расскажу краткую историю о трассе АлСиб, которая вам может пригодиться во время прохождения маршрута. Будьте очень внимательными Готовы?</p> <p>(в квесте принимают участие 4-5 команд учащихся 6 класса по 5-6 человек. Руководителями маршрутов являются учащиеся 10 класса. На каждом маршруте команду встречает руководитель станции. Он рассказывает историю пилота, участника трасы интересные факты о маршруте, выдает командам задание и следит за его выполнением, проставляет баллы.)</p>	<p>Записываю тематическое название команды</p>
<p>Теоретическо - исторический этап 10-15 минут</p>	<p>(Звучит музыка военных лет (например, «Священная война», «В землянке»), на экране демонстрируются кадры военной хроники: боевые действия, разрушенные города, лица солдат.)</p> <p>Учитель: В годы Великой Отечественной войны Советский Союз остро нуждался в боевой технике. По договору ленд-лиза США поставляли СССР самолёты — но как их доставить через океан и тысячи километров суши?</p> <p>Сначала технику везли кораблями в разобранном виде — по Северному морскому пути в Мурманск и Архангельск или через Иран. Но это было долго и опасно: караваны в Арктике атаковали фашистские суда.</p> <p>В конце 1941 года решили перегонять самолёты своим ходом — так родилась воздушная трасса Аляска — Сибирь, или Алсиб.</p> <p>Создание трассы</p> <p>В создании трассы участвовали легендарные полярные лётчики:</p>	

Илья Мазурук (начальник Управления полярной авиации Главсевморпути) — предложил маршрут трассы;

Василий Молоков (генерал-майор авиации, один из первых Героев Советского Союза) — руководил проектированием и строительством.

Строительство шло в невероятно сложных условиях: тайга, тундра, суровый климат. Например, в эскимосском посёлке Уэлькаль (начало советской части трассы) за считанные недели построили аэродром — и всё это при участии местных жителей!

Маршрут

Путь самолётов выглядел так:

Фэрбенкс (Аляска, США).

Ном (Аляска).

Уэлькаль (Чукотка).

Сеймчан (ныне — Магаданская область).

Якутск.

Киренск (Иркутская область).

Красноярск.

Общая протяжённость от Аляски до Красноярска — 6 500 км. Затем самолёты летели дальше: Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва (ещё 4–5 тысяч км) и уже оттуда распределялись по фронтам.

Запуск и работа трассы

Сентябрь 1942 года — аэродром Уэлькаля принял первую партию самолётов: 12 бомбардировщиков А-20. До Красноярска они добрались только к началу ноября из-за технических сложностей.

Для работы на Алсибе сформировали перегонную авиадивизию (около 500 лётчиков плюс технический персонал), первым командиром которой стал Илья Мазурук.

Лётчики не пролетали весь путь целиком: каждый проходил только свой участок, затем передавал самолёт следующему пилоту, а сам возвращался к началу маршрута на

	<p>транспортном судне.</p> <p>В Красноярске создали учебный центр: здесь 25 авиаполков осваивали американские самолёты. Сюда переводили лётные училища из других регионов — учить управлять импортной техникой приходилось и курсантов, и опытных фронтовиков.</p> <p>Типы самолётов</p> <p>По Алсибу перегоняли:</p> <p>истребители P-39 «Аэрокобра»;</p> <p>бомбардировщики B-25 «Митчелл»;</p> <p>штурмовики A-20 «Бостон» и др.</p> <p>Масштабы и значение</p> <p>За годы войны по Алсибу на фронт было доставлено около 8 000 самолётов — из почти 20 000, полученных по ленд-лизу.</p> <p>Помимо самолётов, по трассе перевозили грузы, почту и пассажиров: дипломатов, военных специалистов. По ней летали послы СССР в США М. М. Литвинов и А. А. Громыко, американские генералы, а в 1944 году — вице-президент США Генри Уоллес.</p> <p>Всего за время существования трассы (октябрь 1942 — октябрь 1945) перевезли:</p> <p>128 371 пассажира;</p> <p>18 753 т грузов;</p> <p>319 т почты.</p> <p>Трудности пилотов</p> <p>Лётчики сталкивались с огромными испытаниями:</p> <p>экстремальные морозы;</p> <p>отсутствие точных карт;</p> <p>частые туманы и метели;</p> <p>технические неполадки вдали от баз;</p> <p>усталость: скорость самолётов тогда была 300–600 км/ч, перелёты занимали много часов.</p> <p>Завершение работы</p>	
--	--	--

	<p>Летом 1945 года по трассе перегоняли самолёты для Забайкальского, Первого и Второго Дальневосточных фронтов, и Тихоокеанского флота — в обеспечение боевых действий против Японии.</p> <p>Август 1945 — поставки авиатехники из США по трассе прекратились.</p> <p>Октябрь 1945 — перегоночная авиадивизия была расформирована.</p> <p>Почему Алсиб — это «трасса мужества»?</p> <p>Это был настоящий подвиг:</p> <p>строители в кратчайшие сроки создали инфраструктуру в безлюдных районах;</p> <p>лётчики в тяжелейших условиях перегоняли технику, необходимую фронту;</p> <p>трасса стала важным звеном в системе поставок по ленд-лизу и внесла вклад в Победу.</p>	
<p>Этапы на каждый этап по 5-7 мин вообще 30-35 мин</p> <p>(всего 5 этапов)</p>	<p>1. «Исторический детектив» (кабинет истории).</p> <p>Ученик: Здравствуйте меня зовут Илья Павлович Мазурук</p> <p>Звание: генерал-майор авиации, Герой Советского Союза.</p> <p>Я начальник Красноярской воздушной трассы (с августа 1942 года), командир 1-й перегоночной авиационной дивизии (с июня 1943 года).</p> <p>Я лично освоил весь маршрут трассы от Аляски до Красноярска. В феврале 1943 года ведомую им группу из 12 истребителей Р-39 «Аэрокобра» пришлось посадить на замёрзшую песчаную косу реки Колымы у посёлка Зырянка из-за тумана в Сеймчане. Ночью при температуре -46°C местные жители по призыву бортмеханика топили дровами печки под самолётами, накрытыми брезентом. Утром группа смогла продолжить полёт. У меня для вас есть задание</p> <p>Задание: на стенде размещены 10 исторических фото и фактов о трассе АлСиБ, среди которых 3 ошибочных. Нужно найти и исправить ошибки.</p> <p>Примеры фактов:</p> <p>«Трасса действовала с 1941 по 1944 год» (ошибка: 1942–1945);</p> <p>«По трассе перегнали около 5 000 самолётов» (ошибка: около 8 000);</p> <p>«Основной тип самолёта — Ил-2» (ошибка: Р-39 «Аэрокобра», В-25 «Митчелл»).</p>	<p>Слушают краткие истории пилотов и выполняют задания</p>

	<p>Награда: Награда: фрагмент карты</p> <p>2. Ученик: Здравствуйте ребята меня зовут Александр Иванович Покрышкин: Я лётчик трижды герой советского союза хотя я не перегонял самолёты по трассе АлСиб, но очень тесно связан с истребителем Р-39 «Аэрокобра» — именно эти машины в значительном количестве поступали в СССР по маршруту АлСиб. Моя история на «Аэрокобре» — яркий пример того, как новая техника и мастерство пилота вместе приближали Победу. Мною было сбито 71 вражеский самолёт.</p> <p>Первая встреча с «Аэрокоброй» случилась весной 1943 года, после тяжёлых боёв на Кубани, я получил новый самолёт. Я сразу оценил преимущества машины:</p> <p>мощное вооружение (37-мм пушка и пулемёты); отличная радиосвязь; прочная конструкция; хорошая управляемость на больших высотах.</p> <p>Однако освоение новой техники далось непросто. Американские приборы имели непривычную маркировку, а инструкции были на английском языке. Я лично изучал самолёт, консультировался с техниками и быстро освоил все его возможности.</p> <p>Я даже разработал собственную тактику ведения боя на Р-39, основанную на:</p> <p>высотном патрулировании — «Аэрокобра» отлично действовала на больших высотах, где часто появлялись немецкие бомбардировщики;</p> <p>внезапности атаки — используя превосходство в скороподъёмности, Покрышкин заходил противнику в хвост с превышения;</p> <p>грамотном маневрировании — он избегал лобовых атак, предпочитая короткие, но мощные удары из пушки;</p> <p>взаимодействии в группе — Покрышкин учил подчинённых действовать парами и звеньями, используя эшелонирование по высоте. У меня для вас есть задания, оно называется «Экипаж: кто есть кто?»</p> <p>Задание: команде выдаются карточки с ролями (пилот, штурман, бортмеханик, радист и т. д.) и описанием задач. Нужно:</p>	
--	--	--

	<p>сопоставить роль и задачу; объяснить, почему сложная работа экипажа была важна на трассе Алсиб.</p> <p>Примеры задач:</p> <p>пилот — управляет самолётом; штурман — прокладывает маршрут; бортмеханик — следит за работой двигателя; радист — поддерживает связь с аэродромами.</p> <p>3. Ученик: Здравствуйте меня зовут Виктор Глазков Роль: лётчик, участник перегонки самолётов. Воспоминания: описывал напряжённую работу на трассе, когда в отдельные дни лётчики перегоняли по два самолёта, налетая по 10–11 часов. Особенности работы: вспоминал сложности посадки на короткие полосы (например, в Анадыре — около 400–450 м), когда приходилось сливать топливо, облегчать машину и уходить с разбега прямо в сторону моря, используя встречный ветер и воздушную подушку над водой. У меня для вас задание «Груз для фронта» (спортзал) Задание: из набора карточек с грузами (самолёты, оружие, медикаменты, почта, дипломаты и т.д.) выбрать те, что перевозили по Алсибу. Для каждого выбранного груза объяснить его значение для фронта. Дополнительно: организовать «погрузку» — перенести предметы (мячи, коробки) из одной точки в другую, имитируя работу аэродромной команды. Награда: фрагмент карты и подсказка к следующему этапу.</p> <p>4. Ученик: Меня зовут Павел Владимирович Недосекин</p> <p>Звание: военный лётчик 1-го класса, генерал-лейтенант авиации.</p> <p>Роль: командир 1-го перегоночного авиаполка.</p>	
--	--	--

	<p>Подвиг: руководил первой группой самолётов, открывшей движение по трассе 29 сентября 1942 года — 12 бомбардировщиков А-20 вылетели из Фэрбенкса.</p> <p>Значение: заложил основы организации перегонки, обучил первые кадры лётчиков. У меня для вас задание «Приборная панель: найди отличия» (кабинет физики)</p> <p>Задание: перед командой — две схемы приборной панели самолёта Р-39 «Аэрокобра»: одна правильная, другая с ошибками (неверные обозначения, лишние или отсутствующие приборы).</p> <p>Нужно найти все ошибки и объяснить, для чего служит каждый прибор (высотомер, спидометр, компас, тахометр и т. д.).</p> <p>Дополнительно: ответить на вопрос — почему пилотам было сложно привыкать к американским приборам (шкалы в милях/галлонах, непривычная разметка).</p> <p>Награда: фрагмент карты и подсказка («Где хранят книги о войне?»).</p> <p>5. «Финальный сбор: карта и викторина» (у памятника лётчикам)</p> <p>Задание 1. Собрать все фрагменты карты трассы Алсиб в единую схему. На карте отмечены ключевые точки: Фэрбенкс, Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Красноярск.</p> <p>Задание 2. Ответить на 10 вопросов викторины:</p> <p>Какова общая протяжённость трассы от Аляски до Красноярска? (6 500 км).</p> <p>Сколько самолётов было перегнано по Алсибу за годы войны? (около 8 000).</p> <p>Какие трудности встречались пилотам? (экстремальные морозы, отсутствие точных карт, туманы, метели).</p> <p>Почему трасса была важна для СССР? (поставки техники по ленд-лизу).</p> <p>Назовите одного из организаторов трассы. (Илья Мазурук, Василий Молоков).</p> <p>Ответы вносятся в бланки проверяются</p> <p>У кого больше сумма баллов за все этапы тот победил</p>	
--	---	--

<p>Заключительный этап</p> <p>Эмоционально-рефлексивный блок (10-15 минут)</p>	<p>Ребята как вам наш квест? Сейчас мы с вами определяем победителя и призёров по наибольшему количеству баллов все получают грамоты значки , можно сладкий подарок для восстановления сил.</p> <p>В конце 10 клас поёт песню военных лет смуглянка, на заднем фоне нарезка фрагментов из кинофильма Вбой идут одни старики</p> <p>Рефлексия (5-7 минут). Учащимся предлагается поделиться своими впечатлениями: «Что нового вы узнали? Что вас удивило? Какие чувства вы испытываете? Как изменилось ваше представление о Великой Отечественной войне и о роли вашего края в победе?». Можно использовать различные формы рефлексии: устные высказывания, написание на листочках ключевых слов или фраз, создание «облака слов»</p>	<p>Оценивают получают призы</p>
--	--	---------------------------------

