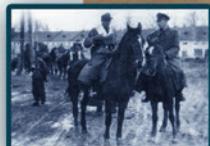


12/2016 (54) Декабрь

Журнал о военной истории 12+

# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



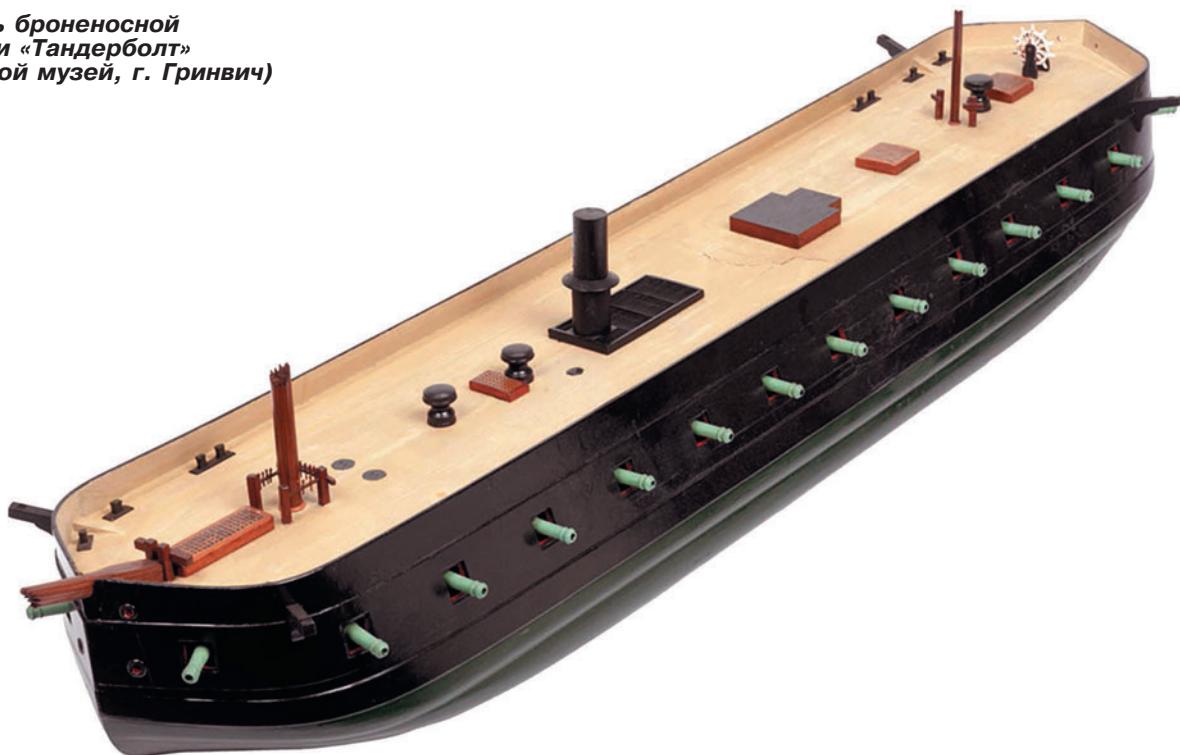
## Броненосные батареи Крымской войны



- 17-й кавалерийский полк СС в сражении за Ковель
- Танк «Форд» Mk.I
- Обезьянка с большими глазами
- Морской «Вампир»
- Строительство самолетов-разведчиков Р-1 в Таганроге
- Десанты в Евпаторию в 1941-1942 гг.



**Модель броненосной  
батареи «Тандерболт»  
(Морской музей, г. Гринвич)**



**К статье: Броненосные батареи Крымской войны**



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

**Быстров П.М.**

**ИП Чаплыгин А.В.**

**Дашьян А.В.**

**Аничкин Н.А.**

**Тел. 8 (915) 314-44-52**

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.su**

Подписано к печати 20.02.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика  
в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул. Верейская, д. 29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными  
средствами в любом виде, полностью или частями, допускается  
только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Р. Пономаренко</b>	
<b>17-й кавалерийский полк СС в сражении за Ковель</b>	<b>1</b>
<b>А. Пахомов</b>	
<b>Танк «Форд» Mk.I</b>	<b>10</b>
<b>А. Потемкин</b>	
<b>Обезьяника с большими глазами</b>	<b>11</b>
<b>И.Холмских</b>	
<b>Морской «Вампир»: первый реактивный «палубник»</b>	
<b>Королевского флота</b>	<b>17</b>
<b>А. Заблotsкий, А. Сальников</b>	
<b>«У нас не было авиационной промышленности.</b>	
<b>У нас она есть теперь».</b>	
<b>Строительство самолетов-разведчиков Р-1</b>	
<b>на ГАЗ №10 в Таганроге</b>	<b>23</b>
<b>А. Котловский</b>	
<b>Польша: первые годы Холодной войны</b>	<b>32</b>
<b>С. Патягин</b>	
<b>Броненосные батареи Крымской войны</b>	<b>39</b>
<b>Ю. Пахмурин</b>	
<b>«Рекрут»</b>	<b>45</b>
<b>В. Сутормин</b>	
<b>Десанты в Евпаторию 1941-1942 гг.</b>	<b>49</b>
<b>В. Григорьев</b>	
<b>Тральщики-заградители типа «МТ-130»</b>	<b>58</b>
<b>«Я песню начал в трудный год...»</b>	<b>62</b>
<b>Отдел графического редактора</b>	<b>64</b>

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.su>

#### В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской – пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

#### На Украине

- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путицкий Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, [italian@3g.ua](mailto:italian@3g.ua) или ряд 43, место 9-10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, [perchak-valery@gmail.com](mailto:perchak-valery@gmail.com).

• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>

#### В Польше

• Интернет-магазин [www.knigi.pl](http://www.knigi.pl)

# 17-й кавалерийский полк СС в сражении за Ковель

Роман Пономаренко



**Два офицера эсэсовской кавалерии на Восточном фронте зимой 1943-1944 г. Фото из коллекции К. Семенова, публикуется впервые**

Людмиле Полищук посвящаю

**В** первой половине 1944 года Красная армия предприняла попытку захватить Ковель, известный еще по Первой мировой войне небольшой волынский город, вдруг превратившийся в едва ли не важнейшую точку южной части советско-германского фронта. Немецкий гарнизон «крепости Ковель» – смешанная боевая группа «Гилле», состоявшая, в основном, из резервных и вспомогательных частей, в условиях нехватки боеприпасов и господства в воздухе советской авиации, сумела выстоять в тяжелейших боях и отбить все штурмы окружившей Ковель советской 47-й армии. В состав гарнизона города входил 17-й кавалерийский полк СС, позднее участвовавший в обороне Будапешта и там же погибший. Находящийся на переформировании, в январе 1944 года полк спешно перебросили на Волынь для парирования очередной критической ситуации на фронте, так как иных подходящих резервов для этого не было (у немецкого командования затыкать дыры на фронте частями, не закончившими переформирование, было нормальной практикой). Именно на 17-м кавалерийском полку СС мы сосредоточим свое внимание, поскольку история отдельных частей и подразделений немецкой армии все еще остается малоизученной отечественными военными историками, что не позволяет говорить о полном и объективном исследовании военных операций на советско-германском фронте в 1941–1945 годах.

Автор выражает благодарность за предоставленные ценные документы и материалы историкам Константину Семенову и Сергею Яровенко. Статья выполнена в рамках организованного нами общественного исторического проекта «Судьбы России, Украины и Европы в первой половине XX века».



**Кавалерийские подразделения вплоть до самого конца войны играли серьезную роль в системе войск СС. На снимке прием лошадей кавалерийской частью войск СС**

17-й кавалерийский полк СС был сформирован 24 июня 1942 года в Дебице как 3-й кавалерийский полк СС кавалерийской дивизии СС (будущая 8-я кавалерийская дивизия СС «Флориан Гайер»). Активно задействованный в боях против Красной армии зимой 1942-1943 годов, потерпанный полк 15 апреля 1943 года был выведен с фронта для переформирования на учебный полигон войск СС Гайделагер в Польше.

После того как полк оказался в тылу, в Главном оперативном управлении СС пересмотрели планы на его дальнейшее будущее. Практически весь личный состав – а это более 800 человек был передан на пополнение оставшихся трех полков кавалерийской дивизии СС, понесших значительные потери в боях с советскими войсками. На место переведенных солдат в полк пришли новобранцы – недавно мобилизованные фольксдойче из Баната, которых теперь предстояло обучить военному делу и приобщить к традициям войск СС.

Однако эсэсовское руководство действовало рационально, поэтому в полку была сохранена кадровая основа из опытных боевых офицеров и унтер-офицеров, которые должны были превратить его в эффективную боевую часть. Командиром полка являлся опытный штандартенфюрер СС Август Цеендер, кавалер высших военных наград Рейха – Рыцарского креста и Германского креста в золоте, занимавший эту должность с 30 марта 1943 года.

Должность офицера для поручений штаба полка зани-

мал 26-летний оберштурмфюрер СС Адольф Мёллер, прошедший в кавалерии СС путь от рядового до офицера. Командиром штабного взвода связи был 23-летний унтерштурмфюрер СС Фриц Хаберстрох, начинавший войну в полку СС «Дойчланд».

Командирами эскадронов были: 1-го – гауптштурмфюрер СС Вилли Гайер; 2-го – оберштурмфюрер СС Отто Хельд; 3-го – гауптштурмфюрер СС Вальтер Зоммер; 4-го – оберштурмфюрер СС Вилли Шварц; 6-го – гауптштурмфюрер СС Дитрих Пройсс (командир 5-го эскадрона неизвестен).

1-м эскадроном командовал 35-летний гауптштурмфюрер СС Вилли Гайер, бывший армейский унтер-офицер, который в 1935 году вступил в СС и сделал неплохую карьеру в эсэсовской кавалерии. Командиром противотанкового взвода 6-го эскадрона был 30-летний оберштурмфюрер СС Оттомар Шаффнер, прежде служивший в полицейской дивизии СС. Все эти офицеры были кавалерами Железного креста 1-го класса и имели серьезный боевой опыт. Многие из унтер-офицеров также прошли обкатку Восточным фронтом, например, унтерштурмфюрер СС Эрих Тёле, окончивший унтер-офицерскую школу СС в Радольфцилле.

Структура полка была следующей: штаб, штабной эскадрон (11 ручных пулеметов), шесть линейных эскадронов, имевших сквозную нумерацию с 1-го по 6-й, и подразделения снабжения. Согласно боевому расписанию, первые четыре эскадрона должны были иметь на вооружении по два тяжелых (танковых) и 18 ручных пулеметов, а также по два 50-мм миномета образца 1936 года. 5-му эскадрону полагалось восемь тяжелых пулеметов и шесть 50-мм минометов. 6-й эскадрон был «тяжелым» – три 75-мм противотанковых орудия, четыре легких пехотных орудия, четыре 20-мм зенитных орудия, саперный взвод. Однако нужно помнить, что в условиях дефицита вооружения и оснащения, должным образом вооружить эскадроны так и не удалось.

Из Гайделагера полк вскоре перевели на полигон в Дембице, где и проходило переформирование. По воспомина-



**Образцовый эсэсовский офицер гауптштурмфюрер СС Вилли Гайер, командир 1-го эскадрона и один из героев обороны Ковеля**



**Командир 17-го кавалерийского полка СС штандартенфюрер СС Август Цеендер, один из самых заслуженных офицеров войск СС**



**Унтерштурмфюрер СС Фриц Хаберстрох из штаба 17-го кавалерийского полка СС, отличившийся в сражении за Ковель**



**Боевое обучение кавалеристов СС с 1943 года все больше сводилось к пехотной подготовке и основной упор делался на владение оружием. На лошадей рекрутам садились лишь в редких случаях**



**Обергруппенфюрер СС Эрих фон дем Бах-Зелевский выслушивает доклад об обстановке. Бах-Зелевский был специалистом по борьбе с партизанами. Однако в Ковеле ему пришлось встретиться с регулярными войсками Красной армии и возглавить оборону города**

ним служившего в полку будущего штандартеноберюнкера СС Георга Бекманна, обучение в основном было «пехотным», «лишь в редких случаях мы садились на лошадь». Дело не ограничивалось одной только военной подготовкой новобранцев, по мере необходимости командование привлекало полк к акциям против польских партизан.

22 октября 1943 года после введения в войсках СС сквозной нумерации частей полк получил порядковый номер «17». На 31 декабря 1943 года в его рядах насчитывалось 38 офицеров, 209 унтер-офицеров и 1573 солдата, то есть всего – 1820 человек.

В январе 1944 года боевое обучение полка «досрочно» закончилось. Дело в том, что в ходе успешного зимнего наступления на Правобережной Украине советские войска нанесли Вермахту ряд серьезных поражений. В частности, в результате Ровно-Луцкой операции войска 13-й армии 1-го Украинского фронта вышли к важнейшему железнодорожному узлу – городу Ковель. С немецкой стороны подступы к городу обороныла очень слабая сводная боевая группа «Фон дем Бах» под командованием обергруппенфюрера СС Эриха фон дем Бах-Зелевского, состоящая из различных полицейских и армейских вспомогательных формирований. В этих условиях усиление группы боевыми подразделениями стало первостепенной задачей немецкого командования.

В начале второй декады января 1944 года личный состав 17-го кавалерийского полка СС был поднят по тревоге. Как и во многих других подобных случаях, солдаты понятия не имели куда их перебрасывают, единственное, что не вызвало сомнений, это общее направление – Восточный фронт. Спешные сборы не позволили вовремя собрать всю необходимую экипировку и снаряжение. Переброска проходила по железной дороге, и 16 января 1944 года кавалеристы выгрузились из вагонов на станции Ковель. Здесь полк был включен в состав боевой группы Бах-Зелевского, став ее основным боевым подразделением. Его тут же выдвинули на оборонительные рубежи к востоку от города.

Важно помнить, что подготовка полка была не закончена, а вооружение и снаряжение солдат поставлено не полностью. Кавалерийским полк был только на бумаге, а его бойцам в массе своей предстояло сражаться в спешенном строю, как обычным пехотинцам. Кроме того, в тылу осталось не менее 100 военнослужащих полка, находившихся в госпиталях, на обучении или в служебных командировках. Через некоторое время 30-40 из них присоединились к полку, доставив с собой недостающую экипировку и продовольственные рационы.

В штабе советской 13-й армии появление 17-го кавалерийского полка СС на своем фронте было отмечено 28 января. На фронте полк занял позиции в районе сел Колки (около 70 километров восточнее Ковеля) – Рожище (севернее Луцка), где противостоял частям 143-й стрелковой дивизии (район Колки), 76-го стрелкового корпуса (121-я гвардейская и 181-я стрелковые дивизии) и 1-го гвардейского кавалерийского корпуса (район Колки – Рожище). Все эти войска входили в состав 13-й армии генерал-лейтенанта Н.П. Пухова.

Первое столкновение 17-го кавалерийского полка СС с Красной армией на Волыни произошло 29 января 1944 года, когда незначительные советские силы начали в разных местах прорывать немецкую оборону. В зоне ответственности эсэсовских кавалеристов все первые атаки были отбиты, однако затем напор войск 13-й армии начал возрастать. 31 января 1944 года упорные бои завязались за село Клейя на реке Стырь. Ранее здесь оборонялись полицейские части, отступившие под напором противника, и на удержание рубежа обороны был брошен 1-й эскадрон под командованием гауптштурмфюрера СС Вилли Гайера. Красноармейцы (скорее всего, они принадлежали к 143-й стрелковой дивизии полковника М.М. Заикина) форсировали Стырь у деревни, однако эскадрон Гайера сумел решительной контратакой отбросить их обратно за реку, не позволив создать плацдарм. В течение дня советские солдаты предприняли еще несколько попыток сбить эсэсовцев с их позиций, однако кавалеристам удалось отбить все атаки и удержать Клейю. «Типичный образец эсэсовского офицера, Гайер лично вел в бой своих людей, показывая им личный пример» – писалось в одном из немецких документов.

В последующие дни разгорелись упорные и кровопролитные бои, в которых полк понес тяжелые потери, в том числе погибло два эскадронных командира: 30 января возле Рожища был убит командир 3-го эскадрона гауптштурмфюрер СС Вальтер Зоммер, а 31 января у Колки – командир 4-го эскадрона оберштурмфюрер СС Вилли Шварц. Дальше – больше: 1 февраля ранение получил командир полка Август Цеендер; его эвакуировали в тыл, а на должности его заменил штурмбаннфюрер СС Йоханнес Янсен (бывший полицейский). В этот же день без вести пропал гауптштурмфюрер СС Дитрих Петцольд.

9 февраля полк атаковал и отбил деревню Рожище, а 11 февраля Ровно-Луцкая операция Красной армии завершилась. Правда, большого облегчения 17-му кавалерийскому полку СС, как и всей боевой группе Бах-Зелевского, это не принесло, поскольку красноармейцы продолжали прорывы



**Солдаты войск СС готовы к отражению советской атаки**

вать немецкие позиции беспокоящими атаками и разведывательными вылазками. С 11 по 23 февраля 1-й эскадрон Вилли Гайера успешно оборонял деревню Навуз (западнее Колки), которая практически каждый день подвергалась нападениям. Бои нередко перерастали в рукопашные схватки, а однажды во время ночной атаки советским солдатам едва не удалось прорвать оборону эскадрона. Только благодаря личному вмешательству Гайера прорыв удалось остановить, а днем эсэсовцы контратакой полностью выправили положение. За этот период кавалеристам из 1-го эскадрона удалось захватить трофеи, среди которых было несколько тяжелых и легких пулеметов.

Одним из последних аккордов действий 17-го кавалерийского полка СС против регулярных частей Красной армии в феврале 1944 года стала разведка боем в интересах 48-го танкового корпуса, предпринятая 22 февраля совместно с отдельными частями 7-й танковой дивизии. Немцы атаковали через реку Стырь и несколькими короткими ударами прощупали советскую оборону на прочность, выявив противостоящие силы противника. Одним из «открытий» этой разведки стала информация о широком использовании советским командованием партизанских отрядов, то есть фактически ничего нового не узнали.

Итак, первые бои полка в районе Ковеля в феврале 1944 года вылились в сравнительно успешные оборонительные действия эсэсовских кавалеристов наряду с другими частями группы Бах-Зелевского. Справедливости ради отметим, что к моменту вступления полка в бой наступательные усилия советских войск на этом направлении уже выдохлись, да и задачи такой – захватить Ковель, в ходе Ровно-Луцкой операции перед 1-м Украинским фронтом не ставилось. Тем не менее, этот важный железнодорожный узел привлекал к себе все больше внимания советской Ставки.

В конце февраля была предпринята попытка захватить Ковель силами одних партизанских отрядов – соединений А.Ф. Федорова и С.Ф. Маликова. Превосходящие силы партизан (около 7000 бойцов) создали немало трудностей боевой группе «Фон дем Бах», а в отражении этого удара был задействован и 17-й кавалерийский полк СС. Кавалеристы СС приняли участие в упорных боях за деревню Несухое же (в 15 километрах к северу от Ковеля), закончившихся победой немцев. В итоге не получившее поддержки от регулярных войск Красной армии «партизанское наступление» на Ковель выдохлось и обернулось неудачей, а немцы еще несколько дней добивали противника. В частности, 1 марта 17-й кавалерийский полк СС при поддержке артиллерии и зениток вел бои с партизанами в районе Кричевичи – Ломачанка, а конкретно 1-й эскадрон прочесывал лесистую местность в районе Люботов – Уховецк.

Обратной стороной оборонительных успехов являлись тяжелые потери во всех подразделениях полка. По нашим оценкам, в боях с советскими войсками и партизанами в январе – феврале 1944 года полк потерял не менее 700 человек убитыми, пропавшими без вести, ранеными и больными.

После провала усилий захватить Ковель силами одних лишь партизанских отрядов, советское командование специально с целью взятия Ковеля разработало отдельную наступательную операцию – Полесскую операцию 2-го Белорусского фронта. Теперь главная задача – захватить Ковель была возложена на 47-ю армию генерал-лейтенанта В.С. Поленова, которая начала срочную подготовку к наступлению. Сосредотачивались войска, подтягивались тылы, одновременно советская сторона ударами партизанских отрядов и действиями разведгрупп постоянно прощупывала позиции противника.

С другой стороны фронта немецкие солдаты готовились к обороне, правда, группа Бах-Зелевского никаких дополнительных подкреплений не получила и все так же остава-

лась слабой. Единственное, что могли делать немцы – это перегруппировывать свои силы, прикрывая самые угрожаемые участки фронта. В начале марта 1944 года 17-й кавалерийский полк СС был переброшен в район северо-восточнее Ковеля на прикрытие железнодорожной линии Ковель – Поворск, которой угрожали как регулярные советские части, так и взаимодействующие с ними партизаны. В Поворске части полка оказались уже 3 марта. Поскольку на создание сплошной оборонительной линии не хватало ни людей, ни ресурсов, то оборона эсэсовцев представляла собой цепь опорных пунктов в ключевых точках, с помощью которых немцы держали под контролем основные пути сообщения. На этом участке наиболее крупное столкновение полка с противником произошло в районе села Кричевичи, где кавалеристам удалось отбросить прорвавшегося противника (вероятнее всего, это были партизаны).

Затем, рано утром 9 марта партизаны атаковали село и станцию Голобы (на юго-востоке от Ковеля), занятые частями полка, в частности, в северной части села дислоцировался противотанковый взвод 6-го эскадрона. В ходе атаки партизаны попытались обойти противотанковое орудие, которым командовал 23-летний унтершарфюрер СС Райнхард Пауль. Быстро разгадав замысел противника, Пауль приказал своему расчету срочно поменять позицию, а сам с ручным пулеметом в одиночку вступил в бой с наступающими партизанами, отразив атаку. Во многом благодаря его действиям, немцам удалось отбить нападение. Вскоре подразделение Пауля было переброшено в Колки.

К середине марта 17-й кавалерийский полк СС занимал ряд сел и пунктов в Волынской области, протянувшихся от северо-восточных до юго-восточных подступов к Ковелю, в треугольнике Поворск – Углы – Колки – Голобы. В некоторых местах вместе с кавалеристами находились и другие подразделения боевой группы – охранные, полицейские или сводные армейские формирования.

Первые боевые столкновения боевой группы Бах-Зелевского с регулярными частями 47-й армии отмечены 12-13 марта 1944 года, когда командиры советских стрелковых дивизий первого эшелона начали проводить разведку боем и отвлекающие атаки для проверки прочности обороны противника. В эти дни разведгруппа 175-й стрелковой дивизии внезапно атаковала позиции 17-го кавалерийского полка СС в селе Углы (на востоке от Ковеля), где находился штаб полка. Неожиданное нападение привело к успеху: штаб был разгромлен, командир полка штурмбаннфюрер СС Янсен и полковой адъютант получили тяжелые ранения и выбыли из строя, а части полка были обращены в бегство. В этой ситуации инициативу в свои руки взял офицер для поручений полкового штабаoberштурмфюрер СС Адольф Мёллер. Рискуя жизнью под огнем противника, он остановил бегущих солдат, заставил их вернуться на позиции и принять бой. Благодаря этому эсэсовцам удалось выиграть время для организации планомерного отступления, что позволило им в порядке отойти на новую линию обороны. Однако Углы были захвачены советскими солдатами.

Штурмбаннфюрер СС Янсен 19 марта 1944 года умер от последствий ранения в госпитале в Хелме и был похоронен на военном кладбище в Пулавах. На посту командира полка его заменил 34-летний гауптштурмфюрер СС Эгон Биркигт (kadровый кавалерист, известный тем, что в апреле 1943 года принимал участие в подавлении восстания в Варшавском гетто, служа в составе учебного кавалерийского батальона СС). На 15 марта общая численность личного состава полка в Ковеле и его окрестностях насчитывала 877 человек, то есть менее 50% от первоначального количества, прибывшего на фронт в конце января.

Полесская операция началась 15 марта 1944 года, когда 47-я армия пошла в наступление. По объективным причинам оно не было подготовлено до конца должным образом,



однако даже этого оказалось достаточно для того, чтобы сокрушить немецкую оборону. Немцы дрались отчаянно, но все, на что они могли рассчитывать – это лишь попробовать максимально задержать рвущиеся вперед через дорожную грязь советские дивизии. Наиболее активное сопротивление, как и ожидалось, оказали солдаты 17-го кавалерийского полка СС. В селе Колки спешенные кавалеристы до поры до времени успешно отбивали все атаки частей советского 125-го стрелкового корпуса. В один из моментов боя позиция противотанкового орудия унтершарфюрера СС Райнхарда Пауля оказалась охвачена противником. Чтобы спасти положение, с двумя бойцами своего расчета Пауль обошел советскую штурмовую группу и атаковал ее с тыла, в то время как остальные члены расчета продолжали прямой наводкой вести огонь из орудия по атакующим красноармейцам. Отважные действия противотанкистов расчета помогли успешно отразить атаку. После этого немцы сумели более-менее благополучно отступить из села.

Северо-западнее Колки 260-я стрелковая дивизия полковника В.И. Булгакова атаковала Поворск, захватив его к 10 часам утра и взяв в плен пять военнослужащих 17-го кавалерийского полка СС и 122-го охранного батальона. Уцелевшие подразделения эсэсовцев отошли ближе к Ковелю. 15 марта осколком снаряда был ранен унтершарфюрер СС Эрих Тёле.

Отпор, который войска 47-й армии получили на некоторых участках, на общее развитие событий повлиять не мог, так как немецкая тактика сводилась к тому, чтобы отбить первый натиск, а затем отступить на новые рубежи обороны, чаще всего импровизированные. Поэтому не приходится удивляться, что в первый же день операции 47-я армия с боями прошла по бездорожью от 15 до 20 километров, захватив ряд важных населенных пунктов, и уже к концу дня 15 марта со всей четкостью проявилась угроза полного

окружения Ковеля. Основная часть группы Бах-Зелевского была отброшена к городу, однако продолжала упорно сражаться, пытаясь задержать советское наступление.

16 марта 1-й эскадрон гауптштурмфюрера СС Вилли Гайера прикрывал дорогу Белин – Скулин, сражаясь против частей 77-го стрелкового корпуса. Во время атаки 260-й стрелковой дивизии из леса юго-западнее Скулина против немецких позиций, Гайер по своей собственной инициативе контратаковал в северном направлении, пройдя со своими людьми вдоль кромки леса. Благодаря этому неожиданному для противника маневру, ему удалось выйти красноармейцам во фланг и отрезать их от путей снабжения, тем самым сорвав атаку неприятеля и вынудив его к отступлению.

6-й эскадрон гауптштурмфюрера СС Дириха Пройсса оборонял село Уховецк против 2-го батальона 1026-го стрелкового полка 260-й стрелковой дивизии. Утром 16 марта советская разведгруппа неожиданным налетом захватила пулеметное гнездо на подступах к селу, взяв пленных. Однако при последующей попытке углубиться в



**Унтершарфюрер СС Эрих Тёле, опытный ветеран Восточного фронта и участник сражения за Ковель. Кроме боевых наград на его мундире мы видим Знак кавалериста и Спортивный значок Гитлерюгенда. Тёле был ранен 15 марта 1944 года**

немецкую оборону, разведчики были обнаружены и огнем прижаты к земле в районе кладбища. Для поддержки кавалеристов сюда подтянулся бронепоезд № 10, входивший в состав ковельского гарнизона, однако стрелял он наугад, так как разведчики сумели хорошо укрыться, и артиллеристы их не видели. Когда бронепоезд отошел, не менее 30 немецких солдат начали прочесывать местность, в поисках тел разведчиков. Последние были вынуждены принять бой, но, к их счастью, основные силы 2-го батальона 1026-го стрелкового полка как раз пошли в наступление на Уховецк. Бронепоезд тут же вернулся, открыв огонь по наступающей пехоте. Потеряв одного бойца, разведчики прорвались к своим, при этом бой уже бушевал вовсю. Атаку частей 1026-го стрелкового полка поддерживали полковые 45-мм орудия, а бронепоезд был вынужден один раз отойти назад для пополнения боекомплекта. В итоге общими усилиями кавалеристов СС и экипажа бронепоезда советский натиск был остановлен на рубеже высота 199,5 – станция Уховецк.

Облегчение для немцев пришло ненадолго: огнем 45-мм противотанковых орудий с прямой наводкой советские артиллеристы дважды поразили бронепоезд, вынудив его ретироваться. Немцы ответили огнем из минометов, прижав красноармейцев к земле. Подтянув 120-мм минометы и 3-й дивизион 783-го артиллерийского полка, советская сторона подавила немецких минометчиков, после чего 6-я стрелковая рота поднялась в атаку и ворвалась в село. На деревенских улицах завязался упорный бой. Эсэсовцы держались стойко, и атака роты 2-го батальона 1026-го стрелкового полка увязла в уличных боях за каждую хату. В помощь им была брошена 2-я рота 1-го батальона, и общими усилиями красноармейцы захватили Уховецк, заплатив за это большими потерями – из строя вышли три ротных командира (из них два – в 6-й стрелковой роте). У немцев погиб унтерштурмфюрер СС Эдгар фон Пикардт, потери унтер-офицерского и рядового состава неизвестны.

К 17 марта 260-я стрелковая дивизия оттеснила эсэсовских кавалеристов к деревне Стебли. К этому моменту из-за понесенных потерь 1-й эскадрон Вилли Гайера сократился до усиленного взвода. Он был поставлен прикрывать позиции на левом фланге, чтобы дать возможность другим частям полка организовать новую линию обороны между железнодорожной насыпью и селом Белин. Красноармейцы из 1026-го стрелкового полка не заставили себя долго ждать и только благодаря энергии и отваге Гайера, воодушевлявшего своих людей личным примером, передевшему эскадрону удалось удержаться на позициях. Несколько раз Гайер останавливал кавалеристов, уже начавших отступление (а по сути – бегство), и снова бросал их в бой. В 10:30 село и станция Стебли были захвачены советскими солдатами, но эсэсовцы сумели благополучно отойти.

18 марта 260-я стрелковая дивизия прорвалась у села Колодница северо-восточнее Ковеля в секторе 17-го кавалерийского полка СС. Здесь находились остатки штаба полка во главе с оберштурмфюрером СС Адольфом Мёллером. Мёллер собрал в кулак всех имеющихся людей, организовал и лично возглавил контратаку против наступающего противника, отбросив красноармейцев от Колодницы, предотвратив захват этого пункта. Перегруппировавшись, 260-я стрелковая дивизия выдвинула в боевые порядки 367-й отдельный истребительно-противотанковый артиллерийский дивизион, пушки которого прямой наводкой начали рассределивать выявленные немецкие огневые точки, подавив пять дзотов и несколько пулеметных гнезд. В итоге к вечеру 260-я стрелковая дивизия все же взяла Колодницу и вышла на шоссе Ковель – Колодница. У Колодницы погиб унтерштурмфюрер СС Эрнст-Альбрехт Хессе, технический офицер полка.

В зоне действий 1-го эскадрона гауптштурмфюрера СС Гайера 18 марта также шли упорные бои. В этот день Гай-

ер стал командиром сектора, лежащего к северу от железнодорожной насыпи у железной дороги, ведущей на Поворск. В его подчинение также были переданы действующие в этом районе армейские и полицейские подразделения и части 2-го эскадрона полка. Здесь Гайер снова проявил себя с наилучшей стороны, сохранив контроль над своим сектором и отбив ряд атак 260-й стрелковой дивизии. В этом районе, у Белина, погиб 24-летний унтерштурмфюрер СС Фридрих Фасслер из 2-го эскадрона.

Тем временем, 18 марта советские клещи замкнулись, и «крепость Ковель» оказалась в полном окружении. Ее комендантом был назначен группенфюрер СС Генрих-Ото Гилле, командир 5-й танковой дивизии СС «Викинг», 16 марта заменивший заболевшего Бах-Зелевского. По иронии судьбы, Гилле оказался в отрыве от своей дивизии и теперь должен был командовать разношерстными, в массе своей второсортными формированиями, имея задачу любой ценой удержать Ковель и дождаться деблокирования.

Гарнизон осажденного города состоял из боевой группы «Фон дем Бах», теперь переименованной в группу «Гилле», общей численностью 3671 человек, и 17-й кавалерийский полк СС являлся самой сильной боевой частью в Ковеле.

Для удобства управления Гилле разделил свои войска между двумя боевыми группами, каждая из которых получила под свою ответственность свою часть города. 17-й кавалерийский полк СС был включен в состав группы, которой командовалoberst Вильгельм-Моритц фрейхер фон Биссинг. Кроме полка, сюда входили сводные армейские батальоны «Фон Штоки» и «Фёрстер» и 637-й 476-й батальоны ландшутца. При общей численности боевой группы в 2214 человек (на 15 марта), 17-й кавалерийский полк СС был в ней самым сильным подразделением – в нем насчитывалось 877 человек, то есть почти 40% от общей численнос-



**Группенфюрер СС Генрих Гилле, назначенный командующим обороной Ковеля. 17-й кавалерийский полк СС находился в его непосредственном подчинении**



**Немецкий солдат возле руин одного из зданий в Ковеле**

ти группы. При этом нужно помнить, что к моменту окружения города – 18 марта, личный состав полка уже понес существенные потери в боях.

Группа фон Биссинга действовала в южной части Ковеля, а основные силы 17-го кавалерийского полка СС к началу 20-х чисел марта были стянуты на юго-западную окраину, в основном сражаясь против 175-й стрелковой дивизии генерал-майора В.А. Борисова, которая штурмовала южную часть города.

В упорных боях 17-й кавалерийский полк СС продолжал нести серьезные потери в офицерском составе. 19 марта погиб унтерштурмфюрер СС Рудольф Тайдеманн, а 20 марта – командир 2-го эскадронаoberштурмфюрер СС Отто Хельд (у Колодницы) и унтерштурмфюрер СС Густав Хаас, адъютант полка. По некоторым данным, после этого в строю осталось только шесть офицеров – остальные были убиты (10 человек на 20 марта, имена указаны выше), ранены или больны.

Согласно советским данным, первоначально с 19 по 26 марта непосредственно в осаде Ковеля участвовали три стрелковые дивизии – 60-я, 175-я и 260-я. Пехоту поддерживали три отдельных танковых полка – 223-й, 230-й и 259-й, вооруженные ленд-лизовской бронетехникой. В ходе штурма, по мере передачи 47-й армии новых частей, войска, действующие против Ковеля, постоянно усиливались.

Немцам, напротив, надеяться на подкрепление не приходилось. По словам офицера штаба Гилле, гауптштурмфюрера СС Зигфрида Вестфала: «Численности гарнизона едва хватало для укомплектования оборонительной линии. Роты состояли лишь из горстки солдат». В этих условиях 17-й кавалерийский полк СС играл важную роль в немецких оборонительных усилиях как одна из самых боеспособных частей гарнизона. По воспоминаниям служившего в полку фольксдойче Георга Бекманна, в основном персонал полка использовали как костяк при формировании сводных рот из армейских саперов, полицейских и железнодорожников, то есть людей, которые не имели большого боевого опыта. Такую практику подтверждают и немецкие документы. Например, известен даже случай, когда унтерштурмфюрер СС Фритьц Хаберстрох, командир взвода связи штабного эскадрона, некоторое время командовал армейским подразделением, все офицеры которого пали в бою. Вскоре после этого Хаберстрох, один из самых опытных офицеров полка, несмотря на свои 23 года, возглавил штабной эскадрон.

Другой пример – командир противотанкового взвода 6-го эскадрона и одновременно командир 3-й транспортной колонны полкаoberштурмфюрер СС Оттомар Шаффнер оказался ответственным за сектор обороны в южной части города. Шаффнер был опытным офицером, отличившимся на Восточном фронте в должности командира противотанкового взвода, и кавалером Железного креста 1-го класса. Он не понаслышке знал, как бороться с танками и мог передать свой опыт подчиненным. В Ковеле в его подчинении кроме, собственно, его людей, оказались сборные подразделения из плохо обученных солдат армейских частей и полицейских, однако благодаря опыту и личному примеру Шаффнеру удалось сколотить из них боеспособное подразделение.

Рота, где служил упоминавшийся Георг Бекманн, действовала в юго-западной части города. Так как большинство офицеров было убито, то роту возглавил унтерштурмфюрер СС, а Бекманн вырос до командира взвода, несмотря на то, что по званию был всего лишь рядовым. Рота занимала позиции на восточном берегу реки Турья, вокруг колхоза. Ночной атакой красноармейцы из 175-й стрелковой дивизии выбили немцев из комплекса колхозных построек и вынудили отойти на западный берег реки. Бекманн со своим взводом до самого конца прикрывали отход роты, став последними немецкими солдатами, отступившими с восточного берега. Благодаря его самоотверженным действиям ро-



*Одна из немногих сохранившихся фотографий, показывающих бойцов 17-го кавалерийского полка СС, сражающихся в окруженному Ковеле*

те удалось отойти без существенных потерь и занять новую оборонительную линию. В Ковеле Бекманн, до этого никакими наградами не отмеченный, был произведен в штурмбаннфюрера СС и заслужил Железный крест 2-го класса (за описанный эпизод), Штурмовой знак и Бронзовый знак за ближний бой. В начале апреля 1944 года он был ранен в предплечье. В конце войны обучался в юнкерской школе СС, а закончил войну в звании штандартенфюрера СС.

24 марта советский танк с танковым десантом вклинился в позиции эсэсовцев в западной части города, обойдя с тыла позицию противотанкового орудия унтерштурмфюрера СС Райнхарда Пауля. Под обстрелом противника Пауль развернул орудие и уничтожил танк выстрелом с 25 метров. Сопровождавшие танк красноармейцы частично были уничтожены, а частично взяты в плен расчетом Пауля. После того, как атака была отбита, Пауль с его пушкой перебросился в южный сектор города, где резко ухудшилась обстановка. За время боев на этом участке Пауль из своего орудия уничтожил три советских танка (в том числе два «Шермана») и еще один повредил. Некоторые из попаданий были достигнуты с дистанции 20-30 метров, а один раз уничтожение им танка привело к предотвращению отступления немецкой пехоты. Добавим, что особенностью ведения боевых действий расчетом противотанкового орудия в условиях города была необходимость частой смены позиций, с чем Пауль успешноправлялся. Пауль служил примером для своего расчета, из которого за время боев так никто и не погиб, также ему удалось сохранить в целости свое орудие. За отличия в боях в Ковеле, 31 марта 1944 года Райнхард Пауль был награжден Железным крестом 1-го класса, а через год, 10 марта 1945 года – Германским крестом в золоте.

25 марта подразделение 17-го кавалерийского полка СС под командованиемoberштурмфюрера СС Адольфа Мёллера было переброшено на северную окраину Ковеля. Кавалеристам СС было поручено ответственное задание: они должны были удерживать один из важнейших районов города – зонуброса контейнеров со снабжением. Это было непростой задачей, так как, постоянно атакуя, советские штурмовые группы неоднократно вклинивались в немецкую оборону. Однако Мёллер каждый раз с горсткой людей умудрялся контратаками выправлять положение, причем дело неоднократно доходило до рукопашных схваток. Личным примером он вдохновлял своих людей, служа для них примером. На этом участке эсэсовцы успешно действовали до 3 апреля, то есть до момента начала решающего немецкого наступления по деблокированию города (4 апреля).

Как мы отмечали, полк в основном действовал против 175-й стрелковой дивизии генерал-майора В.А. Борисова



**Боеприпасы, амуниция и продовольствие сбрасывались в котел с самолетов в специальных контейнерах. Люфтваффе сумело наладить снабжение гарнизона по воздуху, хотя объемов поставок не всегда хватало для покрытия всех нужд**

оперирующей на южной окраине Ковеля. Эсэсовские кавалеристы, вместе с другими частями гарнизона, создали этой дивизии немало трудностей и в итоге все ее атакующие усилия оказались безуспешными. В разговоре с начальником политотдела 47-й армии М.Х. Калашником генерал-майор Борисов объяснял причины относительных неудач его дивизии в ходе штурма следующим образом: «Мужества, отваги нашим бойцам и командирам не занимать. Дерутся люди, как всегда, бесстрашно и самоотверженно. Но у немцев в городе на каждом шагу укрепления, все приспособлено для долговременной обороны. А у нас с боеприпасами не густо, мины и снаряды приходится беречь. Подвоз-то, сами знаете, сейчас какой. Потому и туга идет дело. Каждый дом, каждое укрепление приходится брать с большим трудом. Да и потери в людях немалые».

С момента, как немцы начали наступление с целью деблокады Ковеля, 47-я армия постоянно наращивала свои усилия по захвату города. 27 марта, после девяти дней безуспешного топтания перед окраинами, советские войска предприняли решительный штурм. В два часа ночи дивизии 47-й армии атаковали с юга и востока, в результате чего линия немецкой обороны в восточной части города была оттеснена на 500 метров. В районе казарм в южной части Ковеля оборонялась группа уломавшегося выше оберштурмфюрера СС Оттомара Шаффнера. Красноармейцы из 175-й стрелковой дивизии прорвались возле старых казарм и начали углубляться в город. Их поддерживала боевая группа из состава 259-го отдельного танкового полка под командованием старшего лейтенанта Г. Чернышева. Как отмечалось в немецких документах, это стало наиболее серьезной угрозой за все время осады. Шаффнер собрал всех своих людей и лично повел их в отчаянную контратаку. Ему удалось отбросить противника и полностью восстановить прежнюю линию обороны, выправив положение и нанеся красноармейцам чувствительные потери. В этот день погиб командир батальона эскадрона гауптштурмфюрер СС Дитрих Пройсс, и Шаффнер принял на себя командование эскадроном.

28 марта красноармейцы из 175-й стрелковой дивизии, силой до роты, прорвались в соседнем с позициями отряда Шаффнера секторе. Осознав опасность этого, Шаффнер собрал свой резерв в составе 11 человек и атаковал противника во фланг. Внезапная и отчаянная немецкая контратака увенчалась полным успехом – советских бойцов удалось отбросить на исходные позиции. Потери немцев составили лишь два человека, в то время как на поле боя немецкие похоронные команды насчитали 38 трупов погибших красноармейцев. Но, несмотря на частные и локальные успехи в обороне, силы защитников Ковеля были на преде-

ле. Сообщение Гилле отправленное в 17:00 29 марта гласило: «тяжелые бои на юге и востоке, тяжелые потери».

Если солдаты еще сохраняли способность сражаться, то нехватка боеприпасов и вооружения сводила их усилия на нет. Стойкость гарнизона против превосходящих сил 47-й армии не могла скрыть того факта, что советские войска постепенно теснили немцев, испытывающих нехватку всех ресурсов и не получающих подкреплений. Окруженным оставалось лишь надеяться на скорое освобождение. Как вспоминал Вестфаль: «На наших картах мы отмечали движение атакующих сил, наступавших на Ковель с запада. После мы могли лишь предполагать, когда именно Ковель падет, в результате тяжелых потерь защитников под непрекращающимися вражескими атаками. Но никто не терял веры, каждый рассчитывал на спасение». В этой связи М.Х. Калашник в своих мемуарах, говоря об отчаянном немецком сопротивлении, отмечал: «Судя по всему, окруженный гарнизон был все еще уверен, что его непременно выручат действовавшие на внешнем фронте немецкие войска».

1 апреля погибли еще два офицера полка – унтерштурмфюрер СС Пауль Кёниг из полкового штаба и оберштурмфюрер СС Ульрих Шёнберг.

5 апреля 1944 года Ковель наконец-то был деблокирован – 4-я танковая дивизия, при поддержке частей 5-й танковой дивизии СС «Викинг», пробила коридор к городу. После этого 17-й кавалерийский полк СС получил небольшую передышку. Хотя он и оставался в городе, однако для наступательных действий по расширению подконтрольной немцам территории и оттеснению советских войск от Ковеля не привлекался. Поэтому большая часть апреля прошла для полка сравнительно спокойно. Кавалеристов перебросили на северную окраину города, где они находились на оборонительных позициях. Участвовать в серьезных боевых действиях им пришлось только в конце месяца.

Утром 29 апреля разведгруппы 260-й стрелковой дивизии внезапно атаковали северо-восточную окраину Ковеля (так называемый район «Второй Ковель»); немцы утверждают, что красноармейцев поддерживали танки, однако достоверных данных о вводе в бой танковых полков 47-й армии в эти дни нет. Также в бой вступили группы из 175-й стрелковой дивизии, при поддержке снайперских групп из состава 18-го пограничного полка НКВД атаковав юго-восточную окраину города.

Немецкие войска, занятые боевыми действиями южнее, оказались совершенно не готовы к такому повороту событий и были захвачены врасплох. Оттеснив немцев на некоторых участках и захватив ряд опорных пунктов, красноармейцы сумели быстро закрепиться в захваченных секторах. Немцы ответили контратаками 131-й пехотной дивизии и 17-го кава-



**Довольные немецкие солдаты после деблокирования котла**

лерийского полка СС, которые обернулись тяжелыми потерями для атакующих и в итоге захлебнулись. Более того, некоторые отряды советских войск дошли чуть ли не до самого центра города, полностью ошарашив немецких штабистов.

Подтянув танки и штурмовые орудия из «Викинга», немцы 30 апреля нанесли серию ударов по противнику. В этот день части 17-го кавалерийского полка СС сумели добиться некоторых успехов в борьбе с отрядами, прорвавшимися в центр города. В этом деле наиболее отличилсяoberштурмфюрер СС Оттомар Шаффнер, командир 6-го эскадрона, который лично возглавил атаку своих людей. Невзирая на сопротивление противника, эсэсовцы сумели достичь всех поставленных объектов атаки и полностью выполнить боевую задачу.

1 мая Оттомар Шаффнер вовремя провел разведку и неожиданным нападением упредил готовящуюся советскую атаку, после чего эсэсовцы нанесли стремительный удар и в ближнем бою захватили ряд траншей. Этот успех был тем ценнее, что бои за эти траншеи продолжались уже несколько недель. Трофеями немцев стали четыре 76,2-мм противотанковые пушки, два тяжелых пулемета, большое количество боеприпасов и амуниции.

В итоге немецким частям общими усилиями удалось отеснить противника с восточных окраин города. На этом боевые действия в районе Ковеля приостановились окончательно, наступило долгожданное затишье.

За время осады оборонявший Ковель немецкий гарнизон показал настоящие чудеса стойкости и мужества, сумев выдержать осаду и отбить неоднократные штурмы. Практически все части, входившие в состав ковельского гарнизона, хорошо показали себя в бою, хотя, по большому счету, если бы они рассыпались в первый же день сражения, то мало бы кто этому удивился. Но, факт остается фактом – регулярные стрелковые дивизии 47-й армии, при поддержке танков, артиллерии и авиации так и не смогли сломить сопротивление немецких войск и захватить Ковель. Гарнизон из сборных частей и подразделений, несмотря на острую нехватку тяжелого вооружения, боеприпасов и медикаментов, оказался на редкость боеспособным и сумел с честью пройти через все испытания.

В обороне Ковеля очень ярко проявил себя 17-й кавалерийский полк СС, добившийся значительных успехов и показавший, что даже «заштатная» часть войск СС может демонстрировать образцы стойкости, мужества и отваги. Полк оказался одной из основных частей гарнизона, сыграв важную роль во время осады. В частности, сполна оправдала себя активно применявшаяся в Ковеле практика формирования сводных рот вокруг «кадрового костяка» из опытных военнослужащих, как, например, из персонала 17-го кавалерийского полка СС.

Боевые успехи были отражены в присуждении наград наиболее отличившимся офицерам и солдатам. В частности, пять военнослужащих полка были награждены Германскими крестами в золоте, из них гауптштурмфюрер СС Вилли Гайер – исключительно за бои в районе Ковеля; к награждению он был рекомендован командиром полка Биркигтом (представление от 8 апреля 1944 года), награжден 11 мая 1944 года. Еще в четырех случаях описания боев в Ковеле были включены в наградные листы кавалеров. Этоoberштурмфюрер СС Адольф Мёллер (награжден 7 января 1945 года),unterшарфюрер СС Райнхард Пауль (10 марта 1945 года),oberштурмфюрер СС Фритц Хаберстрох (30 января 1945 года),oberштурмфюрер СС Оттомар Шаффнер (6 января 1945 года).

Также обильно раздавались награды и другого ранга – Железные кресты и Кресты военных заслуг разных классов, Штурмовые и Пехотные знаки, Знаки за ближний бой, за ранение и тому подобное. Это видно на вышеупомянутом примере штурмманна СС Бекманна из 17-го кавалерийского полка СС, не имевшего до Ковеля никаких наград, а в итоге награжденного Железным крестом 2-го класса, Штурмовым

знаком, Бронзовым знаком за ближний бой. Понятно, что своевременная раздача наград способствовала росту боевого и морального духа военнослужащих.

В то же время боевые достижения 17-го кавалерийского полка СС были оплачены тяжелыми потерями. На 15 апреля 1944 года в составе полка числилось всего 355 человек, то есть потери за месяц боев в осажденном городе составили 522 человека. Потери полка составили более чем треть от общих потерь боевой группы фон Биссинга за этот же период.

Но даже это было далеко не пределом. За весь период своих действий под Ковелем полк потерял 80% от своего офицерского состава. Из этого количества 13 человек было потеряно безвозвратно, включая командира полка и трех командиров эскадронов. Но, как мы показали, 17-й кавалерийский полк СС принимал участие в боевых действиях под Ковелем до начала мая 1944 года и был в этих боях полностью обескровлен. Когда в мае полк наконец-то вывели с фронта, то к этому моменту в нем оставалось едва ли 100 человек – то есть следует признать, что фактически он был уничтожен.

29 апреля 1944 года был отдан приказ, что 17-й кавалерийский полк СС послужит основой формирования новой кавалерийской дивизии СС. После этого полк направили в Венгрию, где на его основе из венгерских фольксдойче была сформирована 22-я добровольческая кавалерийская дивизия СС «Мария Терезия». В составе этой дивизии полк принимал участие в боях в Венгрии в 1944 году и был уничтожен в Будапештском котле в феврале 1945 года. Из упоминавшихся нами военнослужащих полка войну пережили Эгон Биркигт, Вилли Гайер (был ранен и эвакуирован из Будапешта), Фриц Хаберстрох (был ранен в Будапеште, потерял левую ногу, попал в советский плен, откуда и был отпущен в 1946 году). Оттомар Шаффнер погиб 6 ноября 1944 года под Будапештом, а Адольф Мёллер – при прорыве из Будапештского котла в ночь на 12 февраля 1945 года. Судьба Райнхарда Пауля остается неизвестной.

#### Источники и литература:

1. Архив С. Яровенко.
2. В пламени сражений. Боевой путь 13-й армии. – М.: Воениздат, 1973.
3. ЖБД 47-й армии. 1.3.1944-31.3.1944.
4. Горбатко I. Подвіг розвідника Машкіна // Вісті Ковельщини / (архів Центральної районної бібліотеки г. Ковель).
5. Калашник М.Х. Испытание огнем. – М.: Воениздат, 1971. – 464 с.
6. Клоков В.И. Ковельский узел, с. 216.
7. Кучер М. Бойове знайомство // Вісті Ковельщини / (архів Центральної районної бібліотеки г. Ковель).
8. Национальный архив США/NARA.
9. Пономаренко Р.О. Битва за Ковель. – М.: «Вече», 2014. – 288 с.
10. Яровенко С. Танкісти в боях за Ковель, березень-квітень 1944 року // Мінule і сучасне Волинь та Полясся: Ковель і Ковельщина в історії України – Ковель, 2013.
11. Bender R, Taylor H. Uniforms, organization and history of the Waffen SS. Volume 3. – Bender publishing, 1986. – 176 p.
12. Klapdor E. Viking Panzers. – Stackpole books, 2011. – 481 p.
13. Michaelis R. Cavalry division of the Waffen-SS. – Schiffer Military History, Atglen, PA, 2010. – 168 p.
14. Tessin G. Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen SS, B.IV. – Frankfurt/Main, 1970. – 292 s.
15. Yerger M.C. German Cross in Gold. Holders of the SS and Police. Vol.4. «Cavalry Brigade and Divisions». – James Bender Publishing, 2009. – 368 p.



**Вилли Гайер, командир 1-го эскадрона 17-го кавалерийского полка СС, награжденный Германским крестом в золоте за отличия в сражении за Ковель**

# Танк «Форд» Mk.I

Андрей Пахомов

**И**звестно, что первым современным серийным легким танком, произведенным в США, был танк M1917, слегка переделанный под американские условия производства вариант знаменитого французского «Рено» FT-17.

Но у него был и соперник – разработанный конструкторами концерна «Форд» танк «Ford» Mark I. Удача ему не сопутствовала, и машина осталась в единственном экземпляре, но все-таки заслужила внимание.

Построенный в сентябре 1918 года танк «Форд» Mark I (он же «Форд» 7-тонный) представлял собой боевую машину классической схемы с моторно-трансмиссионным отделением в кормовой части и отделением управления – в носовой. Основное вооружение – 37-мм пушка и пулемет калибра 7,62 мм – размещалось во вращающейся башне. Еще один такой же пулемет устанавливался в шаровой установке в специальной рубке, находившейся в передней части танка справа. В аналогичной рубке слева размещался механик-водитель.

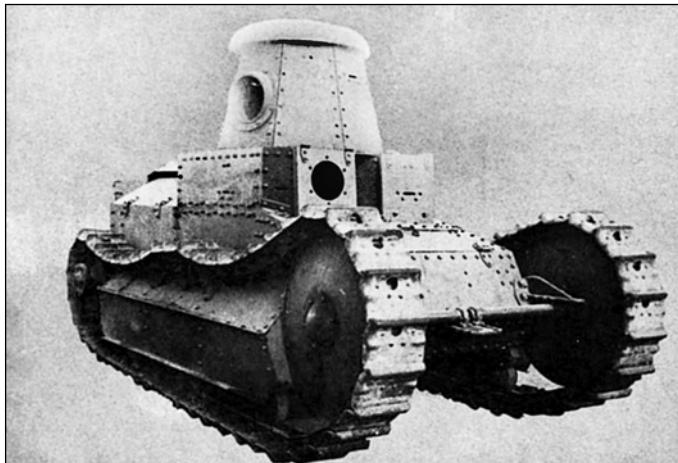
На танке устанавливался шестицилиндровый рядный двигатель водяного охлаждения «Хадсон» мощностью 60 л.с., обеспечивающий машине максимальную скорость 13 км/ч. Привод на каждую гусеницу осуществлялся через отдельные планетарные коробки передач от автомобиля «Форд» T.

Подвеска имела (на один борт) три опорных тележки по три катка каждая, прикрытых общим бронекожухом. В качестве амортизирующего элемента использовались листовые рессоры. Ведущее колесо размещалось в кормовой части, направляющее – в носу. Дополняли подвеску два поддерживающих ролика. Гусеница имела ширину 305 мм и состояла из стальных одногребневых траков длиной 178 мм.

Экипаж состоял из трех человек: командира, размещавшегося в башне и попадавшего в танк через башенный люк, стрелка и механика-водителя, последние размещались в передней части танка и попадали на свои места через люки.

Проект произвел такое благоприятное впечатление на военных, что еще до постройки опытного образца фирма получила заказ на 1000 «Форд» Mark I. Впечатление несколько изменилось после начала испытаний первого опытного образца в сентябре 1918 года, которые показали, что центр тяжести машины сильно смещен назад, ухудшая проходимость по слабым

грунтам и угол преодолеваемого подъема, сам танк неустойчив, конструкция рубок механика-водителя и стрелка неудачна, гусеница продемонстрировала невысокую прочность, а, самое главное, характеристики танка были не лучше, чем характеристики M1917, производство которого уже началось. Окончательно поставило крест на планах производства «Форд» Mark I окончание Первой мировой войны. Контракт был немедленно аннулирован. Единственный построенный образец использовался «Фордом» для различных испытаний до 1926 года, когда был отправлен на слом.



Экипаж	3 чел
Длина	5030 мм
Ширина	1980 мм
Высота	2360 мм
Вес	6810 кг
Двигатель	60 л.с., «Хадсон», рядный, 6-цилиндровый, водяного охлаждения
Максимальная скорость	13 км/ч
Толщина брони	5 – 13 мм
Вооружение	1 – 37-мм пушка, 2 – 7,62-мм пулемета





## Обезьянка с большими глазами

В предыдущей статье (АК №11 за 2016 г.) мы писали о минозащищенных машинах авторства Эрнеста Коншеля. Да, они были хороши, даже более чем... но всё же известность инженеру принесли не они, а смешно выглядящий аппарат с именем «Пуки».

**П**араллельно с работой над гражданскими МРАПами Эрнест Коншель обратился к давней проблеме: автоматическому обнаружению установленных на дороге мин.

Юг Африки изобилует, особенно в сельской местности, протяжёнными грунтовыми дорогами. Соответственно, любой человек, перемещающийся по ним, подвергается опасности подорваться на мине. Поэтому необходимо не только ловить и уничтожать боевиков (с этим справлялась армия и полиция), но и находить и обезвреживать уже установленные мины.

Для начала родезийцы снизили потери, пуская машины из удаленных населенных пунктов в составе вооруженных конвоев, в состав которых входили саперы или кинологи с собаками. Но таких людей не хватало на всю страну, да и искать мины с помощью щупов было «ну очень долго». Пускать впереди каждого конвоя группу разминирования было тоже плохой идеей – скорость движения при этом снижалась до 2-5 км/ч...

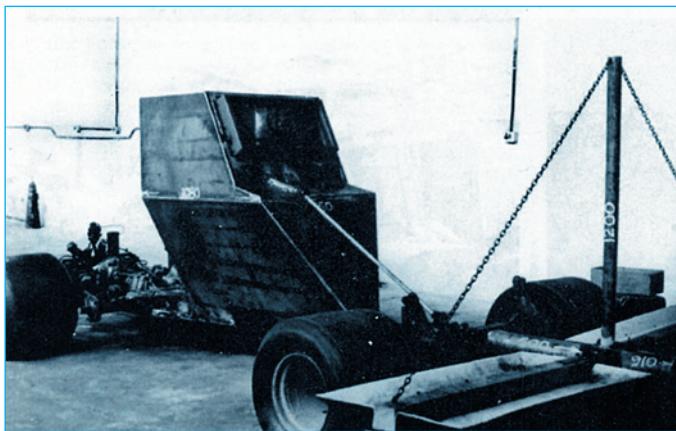
Как мы уже говорили, проблема обнаружения мин была очень давней. В начале 70-х годов полицейские из ЮАР по-

сетили Мозамбик и были крайне озадачены: мины обнаруживались там ручным способом, и скорость перемещения отрядов по стране была минимальной. С другой стороны, в ЮАР на тот момент не видели особой проблемы в начинавшейся минной войне, и эту разработку перевели в разряд второстепенных.

В Родезии дела обстояли куда хуже, но Центр оборонных разработок ЮАР (DRU) передал для тестов металло-



*Минный инцидент в португальской Анголе*



Прототип «Пуки»



Сержант Джон Коннел (мехвод «Пуки») на испытаниях

детектор Милтона, который хорошо себя зарекомендовал при обнаружении металлических предметов в легких грунтах Юга Африки.

Для начала родезийцы поставили такой детектор на выносные балки перед грузовиком, но почти сразу от этой идеи отказались, т.к. скорость реакции водителя не позволяла вовремя затормозить, обнаружив мину. А снижение скорости до 5-6 км/ч было плохой идеей – инженеры вернулись к тому, с чего начинали. Да и вибрация при движении сильно влияла на показания детектора, что приводило к частым остановкам.

Эрнест Коншель, увлекшийся этой проблемой, сначала договорился с компанией «Уиллоувэйл Мотор Индастриз» и начал свои эксперименты (в отрыве от государства) на её базе.

Вскоре он встретился с Тревором Дэвисом и перевез своё рабочее место в его мастерские.

Поняв, что с грузовиками металлодетектор не сработает, инженеры переставили его на «Леопард», что, конечно, снизило давление на грунт, но оставило все равно его слишком большим («да, мы находим мину, но тут же взываемся на ней»). 175-200 кг нагрузки на любое колесо – это много (советские мины ТМ-46 и ТМ-57 срабатывали и под меньшим весом).

В процессе разработки на полном серьезе обсуждался проект аппарата на воздушной подушке, на который ставился бы миноискатель. Но потом инженеры всё же вернулись к реальности, в которой в Родезии такую машину никогда бы не поставили.

Думая день и ночь над проблемой давления на грунт, Эрнест Коншель пришел к решению абсолютно случайно: сначала он снизил давление в стандартных шинах «Леопарда», от чего тот осел, а сами покрышки стали напоминать... шины от болидов «Формулы-1»!

Быстрые расчёты показали, что с такими шинами передвижной миноискатель будет иметь шанс не активировать мину, даже наехав на неё.

За основу был взят все тот же «Фольксваген» «Комби Транспортер Тип II» (Combi Transporter Type II), что и для «Леопарда».

Водитель сидел в V-образной кабине, которая была приподнята над землей на 0,7 метра (энергия взрыва советских противотанковых мин начинала падать на высоте 0,5 м). Двигатель и коробку передач вынесли в заднюю часть машины. Подвеску оставили от «Фольксвагена», а шины установили от болидов «Формулы-1». В итоге давление на грунт составило всего 2,4 кг на квадратный сантиметр. Детектор Милтона был установлен в передней части этого транспортного средства.

Имя этому миноискателю придумала жена Эрнеста Коншеля. Увидев его фары и большие шины, она сказала: «Он выглядит как бушбэби... ночной обезьянка... ну ты знаешь их, пуки!»

Так этот миноискатель получил имя «Пуки» («Pookie» – маленький примат семейства галаговых, ведущий преимущественно ночной образ жизни).

После сборки прототипа Эрнест Коншель обратился к полковнику Майклу Пелхему, командиру Корпуса инженеров Родезии, с просьбой провести испытания «Пуки».

Заинтересованные новым устройством, а также всецело доверяя имени и опыту Коншеля, Пелхем пригласил на испытания командующих Армии, BBC и полиции. На их глазах машина спокойно наехала на мину ТМ-46 и не активировала её.

Сказать, что это вызвало шок – значит, ничего не сказать.

Корпус инженеров потребовал внести следующие изменения по сравнению с первым прототипом: увеличить высоту кабины, добавить бронестекло в задней части водительского отделения и, для уменьшения вибраций, влияющих на работу миноискателя, перенести его под капсулу водителя. Это сильно уменьшило помехи в обнаружении мин. На устранение этих неполадок Эрнесту Коншелью дали четыре дня, после чего провели повторные испытания, прошедшие всё с тем же ошеломляющим успехом.

Однако, чтобы быть уверенными на сто процентов, Корпус инженеров потребовал проведения испытаний на самой опасной в минном плане дороге от горы Дарвин – Мукумбуре (известной также как «Hot Corner» – «Горячий угол»). На ней 28 декабря 1974 года подорвался первый «Гиппопотам» Полиции ЮАР. Эта трасса была буквально



**Фотографии «Пуки» ранней версии из музея Полиции ЮАР в Претории**



напичкана минами, и доходило до того, что снабжение войск велось не по дороге, а с помощью BBC, т.к. опасность подрыва была крайне велика. Пройдя по этой трассе, обочины которой украшали останки многих и многих взорванных машин, «Пуки» обнаружил 12 мин, не подорвавшись ни на одной из них.

Так появилась удивительная машина, которая стоила всего 11 000 родезийских долларов, могла двигаться с большой скоростью по дороге и обнаруживать заложенные мины с большой долей вероятности.

Логично задаться вопросом: А как родезийцы заменяли вышедшие из строя покрышки? Ответ прост – до 1993 года в ЮАР на трассе Кьялами ежегодно проводились гонки «Формулы-1», после которых незаметные «люди в штатском» скупали все использованные покрышки, которые могли найти, у техников участвовавших команд.

В конце 1976 года первые двадцать «Пуки» поступили на службу во 2-й эскадрон Корпуса инженеров Родезии. Ещё сорок семь машин собрали ближе к концу войны.

В составе Корпуса инженеров был организован «Отряд Пуки» (Pookie Troop), который был подчинен командованию второго инженерного эскадрона.

Отбор в отряд проводился не только по физическим кондициям, но и по уровню технических знаний и умений – нужны были инженеры, электрики, водители, механики. Солдаты быстро ознакомились с материальной частью и вскоре были перебазированы в казармы Короля Георга IV в Солсбери. Путь «Отряда Пуки» начинался с маленькой комнаты два на два метра, которая была завалена электронными компонентами и деталями машин.

Отряд включал в себя водителей, механиков и специалистов по обслуживанию металлодетекторов Милтона. В задачу подразделения, помимо проводки конвоев, обслуживания и улучшения «Пуки», входил ещё сбор и анализ данных об обнаруженных или сработавших минах. Эта



«Пуки» ранней версии, работающий по заданию министерства внутренних дел



«Пуки» ранней версии на стоянке торгового центра в ожидании сбора конвоя

информация помогала быстрее адаптироваться к новым типам мин и способам их установки противником.

Концепция применения машин была такова:

Собирался конвой из нескольких гражданских машин, сопровождаемых машинами охранения. Его возглавлял один «Пуки», который на скорости до 80 км/ч с включенным детектором Милтона бодро летел вперед в паре-тройке сотен метров от головы колонны. Водитель одновременно вел машину и слушал показания детектора. Если раздавался характерный звук обнаружения мины (водителей натаскивали на его восприятие особо), то «Пуки» останавливался, включая красные огни, что было сигналом «Немедленная остановка» для остальной колонны. Сдав вперед-назад, водитель четко устанавливал местонахождение мины, после чего втыкал туда красный флагок и передавал мину в ведение ехавших в колонне штатных саперов. Те быстро уничтожали или извлекали мину, и колонна ехала далее.

За день таким образом водители «Пуки» могли проехать до 200 километров. Некоторые дороги требовали 2-3 проходления миноискателя по ним, чтобы гарантированно добиться их очистки от мин.

После чего «Пуки» на день загонялся в боксы, где механики производили плановый технический осмотр, а на следующую ночь машина грузилась на трейлер и под покровом темноты перевозилась в новую оперативную зону, где снова приступала к работе.

Эффективность работы «Отряда Пуки» была такова, что достаточно было известия о том, что по определенному маршруту конвой ведет эта машина, как установка мин в этом районе прекращалась ввиду своей бессмыслицности.

Помимо проводки конвоев, «Пуки» использовались во всех операциях Армии Родезии на территории своей страны (выдвижение на операции в пределах оперативных зон или в трансграничный рейд), поиск мин на полевых аэродромах и взлетно-посадочных полосах в интересах BBC.

Длительная эксплуатация выявила следующие проблемы в конструкции: быстрый выход из строя подшипников колес, появление трещин в корпусе, необходимость разделить задний мост и улучшить управление машиной, которое было недостаточно точным из-за слишком малого веса «Пуки». Эта проблема была решена установкой рулевого механизма от более тяжелого «Лэндровера», а затем двигателя объемом 1,6 л. от «Фольксвагена». С подшипниками дело обстояло сложнее, т.к. ширина колес была гораздо больше того, на что рассчитывались штатные подшипники. В конечном итоге эта проблема так и не была решена на все сто процентов.

Условия вождения «Пуки» были очень тяжелыми. Водитель сидел в тесной железной будке на сиденье без какой-либо амортизации в случае взрыва. Над головой у него не было крыши, что, конечно, выравнивало давление внутри машины при подрыве, но не защищало от непогоды, осколков и гранат противника. Зимой внутри капсулы был жуткий сквозняк и носились тучи пыли, а летом там было жарко как в сауне.

«Заслуживает благодарности», – говорил Эрнест Коншель, «каждый солдат, который водил «Пуки» в одиночку».



«Пуки» поздних версий на стоянке



**«Пуки» ранней версии в ожидании сбора конвоя****Вытаскивание «Пуки» ранней версии, застрявшего в грязи**

Не были лишены недостатков и детекторы Милтона. Основные элементы обнаружения мин представляли собой достаточно широкие пластины, которые при быстром движении (свыше 80 км/ч) «приподнимали» машину над землей, работая в качестве «крыльев». В ЮАР отказались помочь, сказав, что изменить конструкцию инженеры смогут только в случае солидного гонорара. Обидевшись на это, Майк Пелхем поручил эту работу двум молодым инженерам из Родезийского университета. Найденное ими решение поражало своей простотой: «крылья» обнаружителя превращались в две вытянутые трубы, что убрало аэродинамический эффект и уменьшило сопротивление воздуха.

Ближе к концу войны террористы стали устанавливать пластиковые мины без металлических частей. Соответственно, точность обнаружения таких мин металлодетектором Милтона сильно снизилась.

Обдумывая эту проблему, сержант Дэйв Барр пришел к логичному выводу: «Если мы не можем увидеть или отыскать саму мину, так может, мы сумеем найти яму, в которую её зарыли»?

В целом, идея выглядела правдоподобно, т.к. при установке мины грунт над ней не утрамбовывается для лучшего срабатывания, а значит можно было найти такую закладку по «разряженной» почве. Значит, требовался детектор, который не просто пошлет сигнал в землю и получит ответный, но и будет различать сигналы в случае обнаружения скрытых ям.

Однако тут же возникла вторая проблема. Если детектор будет «поднимать тревогу» в случае обнаружения любых отверстий в земле: кроличьих ям, гнезд термитов, змеиных и прочих нор, то как можно будет определить, что здесь действительно установлена мина?

Для этого в новый детектор требовалось установить микропроцессор, который будет пропускать к оператору только те сигналы, которые подходят по параметрам обнаружения под установленную мину.

В мастерских «Отряда Пуки» был только закуток шесть на шесть метров, в котором находился стандартный набор для починки и создания электронных компонентов. Майкл Пел-

**«Пуки» поздней версии вооруженный дробовиком кругового обстрела «Паук»**

хем обратился в компанию «ВРС Электроникс» в Солсбери, чтобы она незамедлительно прислала своих технических специалистов для помощи в решении этой проблемы.

Работа закипела. Многие солдаты после завершения своей смены патрулирования или обслуживания «Пуки» возвращались в мастерские и принимали участие в создании нового детектора вместе с гражданскими инженерами. Понадобилось семь месяцев напряженной работы, но, в конце концов, прототип был собран.

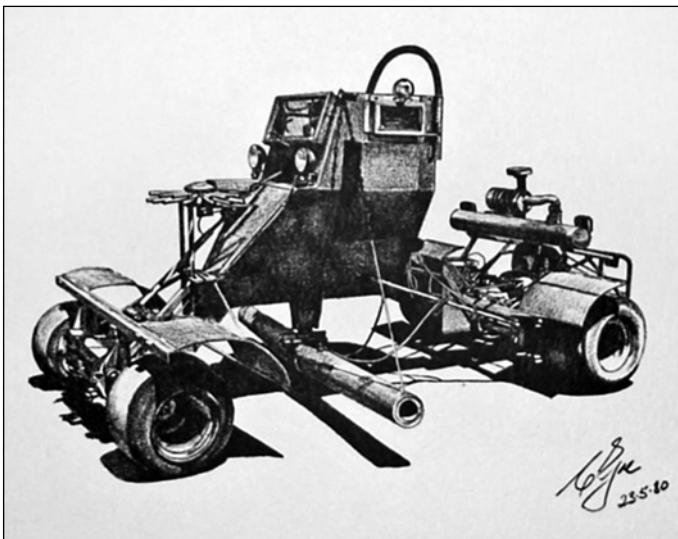
Фактически, это был комплекс из эхолота и блока обработки сигнала, который позволял искать заложенные в землю неметаллические предметы. Эхолот выдавал данные в блок обработки, который формировал на небольшом экране перед водителем информацию о состоянии дороги и заложенных в ней минах. При этом оператор продолжал работать с детектором Милтона с помощью наушников.

Новый детектор устанавливали в лоток под днищем машины. Операторам потребовалось какое-то время, чтобы переучиться, но в дальнейшем сочетание металлодетектора Милтона и нового устройства не оставляло вообще никаких шансов заложенным минам.

Впоследствии один из авторов этого устройства из компании «ВРС Электроникс» создаст в начале 1980-х годов радиолокатор для британской компании «ERA Текнолоджи».

В какой-то момент, видя, насколько эффективно работают эти машины, партизаны стали устраивать настоящую охоту за ними. Большой проблемой стали засады. Для самообороны водителей на машину монтировались модификации «Килл Квик» – неавтоматического многоствольного дробовика 12 калибра («Паук» с 24-стволами и 270-градусным сектором обстрела и подобные ему). Это оружие давало такую плотность одномоментного залпа по ближайшим кустам, что уцелевших обычно не бывало. В итоге, боецам было выгоднее стрелять по машинам конвоя: это давало хоть подобие надежды на успех.

Тогда партизаны избрали другую тактику. С минного поля «Корсан» (Corsan), которое было установлено вдоль границ Родезии, демонтировались мины типа «Плуг» (Ploughshare). Эти мины представляли собой металлический вогнутый диск диаметром около 250 мм, который соединялся проводом с железной трубой, набитой 350 металлическими обрезками толщиной около 6 мм, которые активировались 150 граммами тротила марки «Пентолит». В итоге, когда кто-то задевал один из металлических проводов, идущих к диску с разных сторон, активировалась основная часть 9-килограммового заряда под самим диском и 1-2 заряда шрапнели, которые эффективно очищали



любую область от нарушителей. Организация по правам человека так характеризует этот тип мин: «Осколочная мина направленного действия с 700 поражающими элементами. Сектор поражения в пределах 50 метров длиной и 1,8 метра высотой равен 60 градусам».

Такие мины маскировались недалеко от дороги, обычно собранные вместе в количестве от 5 до 23 штук. Вместо активации по проводу устанавливался нажимной взрыватель, рассчитанный на вес человека или электрический взрыватель, который контролировался специальным человеком. Несколько мин, усиленных дополнительными килограммами взрывчатки, закладывались с таким расчетом, чтобы гарантированно поразить «Пуки», даже если такой заряд будет замечен операторами. Концентрированный заряд тротила и шрапнели выкашивал всё живое. Если же уничтожить машину сразу не удавалось, то в действие вступала засада, вооруженная автоматическим оружием и гранатометами.

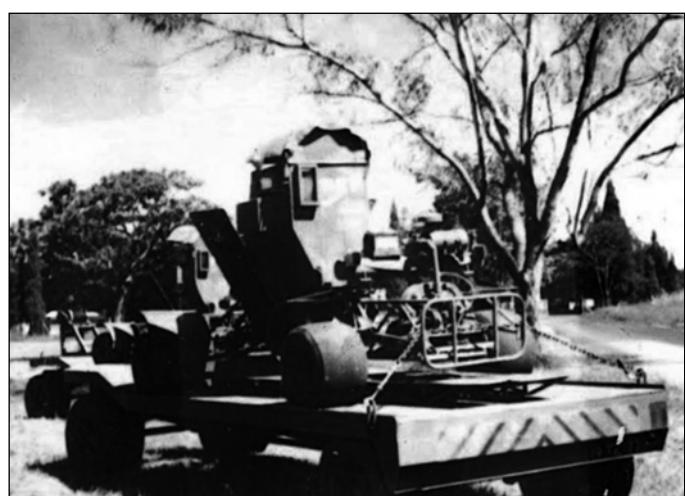
В итоге, потеряв двенадцать машин на таких минах (только машин, всего один солдат был убит в «Пуки» выстрелом из РПГ, трое получили ранения), родезийцы были вынуждены снизить скорость перемещения миноискателя по дорогам. Им пришлось надеяться, помимо металлодетектора, на визуальную память водителей этих машин, которые спустя какое-то время «запоминали» дорогу и опытным глазом успешно фиксировали все несоответствия на ней.

С момента появления этого миноискателя на дорогах Родезии не было более ненавидимого инсургентами автомобиля Сил безопасности Родезии. Пример выше показывает, насколько его опасались партизаны, раз устроили на него целенаправленную охоту (единственный случай за всю войну в Родезии).

В период с 1976 по 1980 год было построено шестьдесят семь «Пуки», не считая прототипов. За время работы они обнаружили не менее 550 мин, при этом ни одна машина не была уничтожена на сто процентов в результате подрыва на мине.

В 1982 году «Пуки» успешно выпускались южноафриканцами под названием «Вельдспрингкаан» («Veldspringkaan», с африкаанс – «кузнецик»). Некоторые идеи и решения впоследствии были заимствованы компанией MDV в их миноискателе под названием «Мееркат» («Meerkat», с африкаанс – «Сурикат»).

«Пуки» стал одним из символов войны в Родезии. Такой же гордый, независимый и противостоящий бесконечной минной угрозе, как и сами родезийцы, в одиночку стоявшие против всего мира.



«Пуки» на трейлере



Посадка LZ551 на палубу «Оушена»

## Морской «Вампир»: первый реактивный «палубник» Королевского флота

**В** отличие от США, где флот всецело противился принятию на вооружение самолетов «сухопутных» образцов и последовательно настаивал на разработке специальных палубных истребителей, в Великобритании ситуация кардинально отличалась. Не располагая к началу Второй мировой войны современными палубными истребителями, Авиационная служба флота (Fleet Air Arm – FAA) вынуждена была довольствоваться переделками сухопутных машин («Си Гладиатор», «Си Харрикейн», «Сифайр»; да и «Фулмар» имел «сухопутные» корни), а также поставками из США («Мартлет»/«Уайлдкэт», «Хеллкэт», «Корсар»). В Великобритании морская авиация не располагала собственным «заказывающим» органом вроде американского Бюро аэронавтики: разработку и производство всей авиатехники, в том числе и флотской, курировало единое Министерство авиационной промышленности (упраздненное в 1946 г. с передачей его функций Министерству снабжения).

С появлением реактивных самолетов FAA пошла прототипным путем, пытаясь определить возможность применения на палубах авианосцев уже готовых образцов, создавшихся для Королевских BBC. В начале 1944 г. при Королевском авиационном учреждении (Royal Aircraft Establishment – RAE; аналог советского НИИ BBC) сформировали «Аэродинамическое звено» (Aerodynamic Flight; повсеместно употреблялось сокращенное наименование Aero Flight). Его задачей являлось определение пригодности реактивных самолетов к базированию на авианосцах. Командиром звена назначили лейтенанта-командера Эрика Брауна – опытнейшего морского лётчика, имевшего опыт полетов на самых разных типах самолетов.

Самолетный парк Аэродинамического звена первоначально состоял из пары «Метеоров», экспериментального «Гло-

стера» E.28/39 и переданного американцами «Белла» YP-59A «Эйркомет» – то есть, практически всех доступных в то время в Великобритании реактивных самолетов. Естественно, не мог остаться вне поля зрения и еще один британский реактивный истребитель – «Де Хэвилленд Вампир» («De Havilland Vampire»). Этот компактный одномоторный самолет с характерным легко узнаваемым силуэтом разрабатывался с начала 1941 года. Стремясь сократить путь и потери в каналах, подводящих воздух к двигателю и отводящих реактивную струю, конструкторы «Де Хэвилленда» применили двухбалочную схему с коротким фюзеляжем-гondолой, в котором ТРД располагался за кабиной пилота.



«Вампир» Mk.I

лота, а треугольные воздухозаборники находились в корневой части трапециевидного крыла. Характерно, что и реактивный двигатель «Гоблин» для своего самолета фирма разработала самостоятельно.

Летные испытания первого прототипа «Вампира» начались 20 сентября 1943 г., а 20 апреля 1945 г. был выпущен первый серийный истребитель для Королевских ВВС. FAA присматривалась к «Вампиру» с середины 1944 г. – времени начала официальных испытаний прототипов в RAE. Морские авиаторы сразу обратили внимание на одну характерную особенность поведения «Вампира» на посадке, вызванную его компоновкой: сравнительно большая площадь низко расположенного крыла в сочетании с короткими стойками шасси приводили к образованию динамической воздушной подушки. Самолет, подобно экраноплану, скользил над поверхностью ВПП, и прижать его к земле было нелегко. Для сухопутных аэродромов это особого значения не имело, а вот для короткой палубы авианосца было неприемлемо. Поэтому, прежде чем передать Аэродинамическому звену второй прототип «Вампира» (серийный номер LZ551, бортовой код G) его подвергли переделке, увеличив на восемь дюймов (203 мм) хорду воздушных тормозов и на 40% – площадь закрылков. Это позволило минимизировать эффект экрана и уменьшить длину пробега до приемлемой величины.

В мае 1945 г. лейтенант-командер Браун выполнил несколько полетов на доработанном «Вампире» с аэродрома Хэтфилд, признав машину потенциально пригодной для палубной авиации. Самолет вернули на завод в Крайстчерче, где установили V-образный посадочный гак и внесли ряд мелких изменений, рекомендованных Брауном. 1 октября 1945 г. борт LZ551 прибыл в Фарнборо, однако 10 октября при посадке с использованием установленного на аэродроме аэрофинишера гак оторвался. «Вампир» вновь

вернулся на завод. Там на него установили новый гак усиленной конструкции, а также заменили ТРД «Гоблин» 1 тягой 1225 кг на более мощный «Гоблин» 2 (1360 кг) и установили новый каплевидный фонарь кабины.

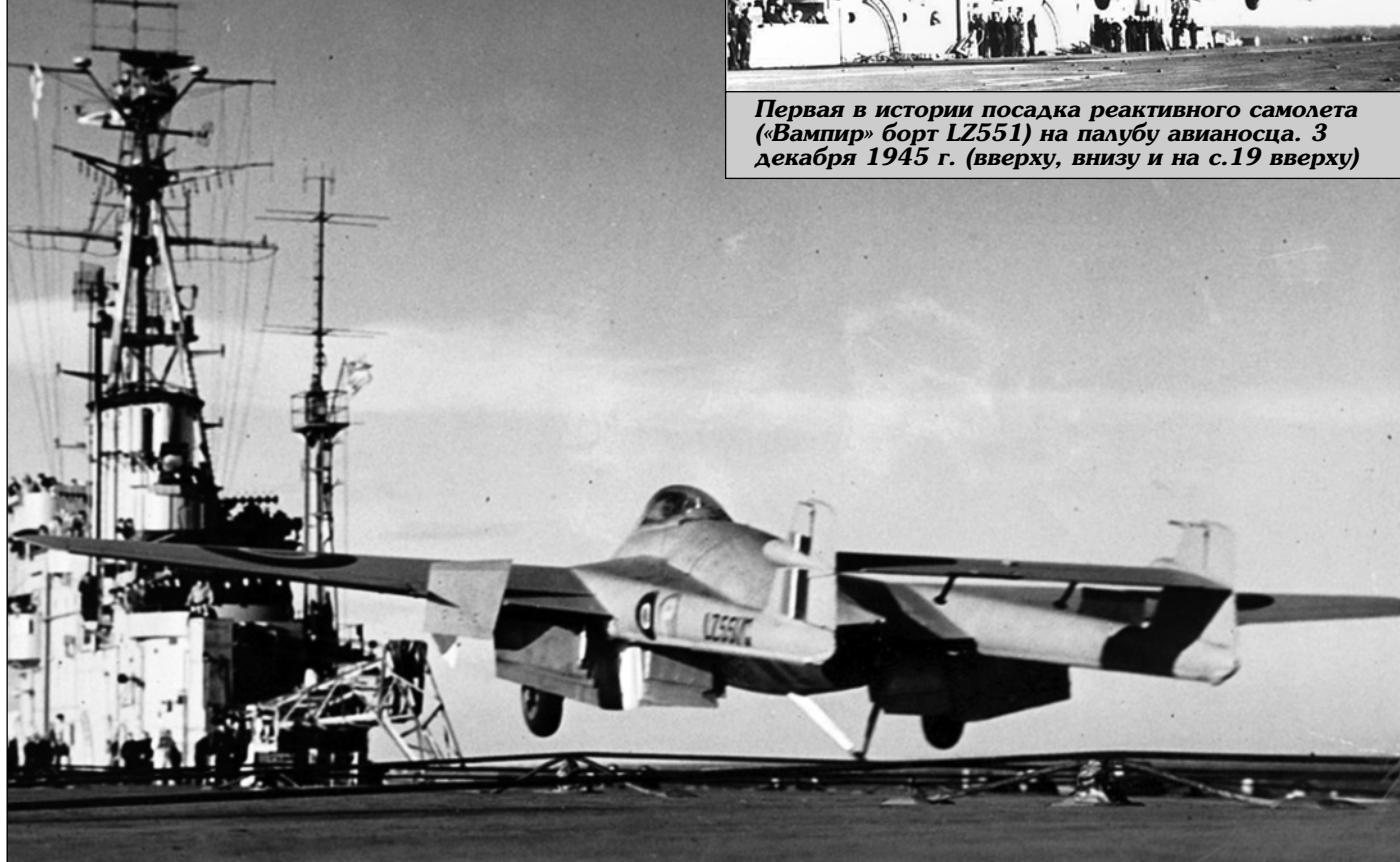
Возобновившиеся летные испытания пришлось ускорить: стало известно о готовившейся американцами посадке на авианосец истребителя P-80 «Штутинг Стар», и британцы не хотели уступать конкурентам пальму первенства в очередном этапе «реактивной гонки». 24 ноября Браун перелетел на LZ551 на авиабазу FAA Форд, где отрабатывал посадки на «сухопутный авианосец» – соответствующим образом размеченный участок ВПП. Опытному пилоту не потребовалось слишком много времени для тренировок: спустя несколько дней он уже был готов к посадке реактивной машины на авианосец.



Капитан Эрик Браун



Первая в истории посадка реактивного самолета («Вампир» борт LZ551) на палубу авианосца. 3 декабря 1945 г. (вверху, внизу и на с. 19 вверху)





Погода в день, выбранный для исторического события – 3 декабря 1945 г. – была отнюдь не идеальной. Легкая зыбь и пасмурное небо могли бы смутить менее опытных пилотов, но для Брауна они не стали преградой. Утром он радиорвал кэптену Каспару Джону – командиру авианосца «Оушен», выделенного для участия в эксперименте, – о своем намерении совершить перелет на корабль, курсировавший у острова Уайт. В 11:05 «Вампир» вылетел с авиабазы Форд, совершил проход над палубой «Оушена» и, выполнив разворот, на скорости около 100 уз. (185 км/ч) зашел на посадку. Посадочный гак зацепился за первый трос аэрофинишера, механизм которого сработал безукоризненно – маленький самолетик остановился, как вкопанный. Первая в истории посадка реактивного самолета на палубу авианосца благополучно состоялась. Переведя дух, лейтенант-командер Браун совершил еще один исторический поступок – первый взлет реактивного самолета с авианосца. В тот день он еще дважды благополучно сажал «Вампир» на палубу «Оушена», но третья посадка завершилась повреждением самолета: задние кромки выпущенных закрылков чиркнули по палубе. LZ551 вернули на завод, где подвергли очередной переделке. В начале 1946 г. самолет успешно прошел вторую серию палубных испытаний на «Оушене».

Успешные испытания LZ551, казалось бы, открыли путь к тому, чтобы еще один «сухопутный» истребитель получил приставку «Си» в названии и был принят на вооружение FAA. Однако все было не столь однозначно. Большинство специалистов RAE считали, что полеты реактивных самолетов с авианосцем будут не под силу летчикам средней квалификации. Лейтенант-командер Браун также поддержал эту точку зрения. В конечном итоге решили продолжить испытания «Вампира» в интересах морской авиации и посмотреть, что из этого выйдет.

В мае 1946 г. LZ551 прибыл в Боскомб Даун, поступив в распоряжение Морской испытательной эскадрильи (Navy Test Squadron – NTS). Здесь на «Вампире» летали три морских летчика, главной задачей которых стал поиск оптимальных способов посадки на «палубу авианосца», размеченную на ВПП. Лейтенант С.Г. Орр, участвовавший в этих испытаниях, вспоминал: «Вскоре мы поняли, что трехопорное шасси [«Вампира»] дает существенные преимущества по сравнению с поршневыми самолетами. Во-первых, пилот имел отличный обзор полетной палубы при заходе на посадку. Во-вторых, трехколесное шасси позволяло давать ручку от себя, не сбрасывая обороты двигателя. В результате, если не удавалось захватить гаком ни один трос аэрофинишера, самолет можно было легко увести на второй круг... Мы рекомендовали Адмиралтейству дальнейшее развитие морских реактивных самолетов, отметив отсутствие серьезных преград для их эксплуатации с палуб [авианосцев]».

Дальнейшие испытания LZ551 в июне 1946 г. проходили на палубе авианосца «Триумф», а затем – вновь на «Оу-

шене». По их итогам было рекомендовано на серийных машинах увеличить ход амортизаторов шасси и внести ряд изменений в систему управления двигателем. Самолет, получивший, наконец, официальное обозначение модификации – «Си Вампир» F.10 – в сентябре 1946 г. передали в 778-ю эскадрилью, дислоцировавшуюся на авиабазе Форд. Эта часть отвечала за проведение испытаний новой авиатехники для флота. В ноябре LZ551 получил повреждения при посадке на авианосец «Илластриес». После ремонта в Хатфилде его передали в RAE для испытаний аварийного барьера.

К осени 1946 г. Адмиралтейство утвердило во мнении, что «Си Вампир» не годится на роль палубного истребителя из-за плохой приемистости двигателя и недостаточной дальности полета. С другой стороны, надежность и дешевизна в эксплуатации, показанные к тому времени серийными «Вампирами», делали самолет привлекательным в качестве переходного, призванного облегчить освоение реактивной техники пилотами морской авиации.

14 января 1947 г. была выпущена спецификация 45/46Р, предусматривавшая создание серийного «Си Вампира» на базе «сухопутного» истребителя-бомбардировщика «Вампир» FB.5, снабженного увеличенными воздушными тормозами и закрылками (соответственно, на 36% и 31%), длинноходовыми амортизаторами шасси, посадочным гаком и флотской KB-радиостанцией. 21 марта того же года выдали заказ на 30 самолетов «Си Вампир» F.20 (VV136-VV165), вскоре, правда, уменьшенный до 18 единиц. Серийные самолеты выпускались заводом «Инглиш Электрик» в Престоне как стандартные «Вампиры» FB.5, а затем перегонялись по воздуху в Хэт菲尔д, где доводились до стандарта «Си Вампир» F.20. Прототип этой модификации был переделан из серийного самолета «Вампир» F.3 (борт VF317), прибывшего в Хэт菲尔д 1 мая 1947 г., серийные же машины прошли конверсию в течение ноября 1947 – января 1948 гг.

Самолет «Си Вампир» F.20 представлял собой среднеплан с крылом трапециевидной формы в плане, фюзеляжем-гондолой и свободонесущим хвостовым оперением, вынесенным на двух балках. Носовая часть фюзеляжа (до фонаря) была изготовлена из бальсы и оклеена фанерой. В ней размещалось радиосвязное и навигационное оборудование. Центральная часть фюзеляжа – цельнометаллическая. В её передней части располагалась герметичная кабина пилота. Каплевидный фонарь с двухслойным остеклением состоял из козырька (с лобовым бронестеклом) и сдвижной части. Непосредственно под кабиной находилась ниша для передней стойки шасси и пушечное



Прототип «Си Вампира» F.20 (борт VF317) над стадионом в Торонто. 1948 г.



«Си Вампир» F.20 в полете

вооружение. Сама стойка шасси крепилась к первому шпангоуту, имеющему бронеперегородку, отделяющую носовую часть фюзеляжа от кабины пилота. Позади пилота, за вторым шпангоутом с бронеперегородкой, размещался топливный бак. За ним находился третий шпангоут с противопожарной перегородкой, за которой стоял двигатель. Доступ к двигателю для обслуживания осуществлялся через четыре лючка.

Крыло – однолонжеронное, сужающееся и утончающееся к законцовкам. Изготовлено из алюминиевого сплава. Во внешних частях консолей крыла располагались шесть топливных баков, в корневой части – воздухозаборники двигателя. Хвостовое оперение – двухкилевое, цельнометаллическое. Кили соединялись между собой стабилизатором.

Шасси трехстоечное, амортизированное, с одним колесом на каждую стойку. Привод уборки/выпуска шасси – гидравлический. Передняя стойка убирается назад в нишу фюзеляжа. Основные колёса убираются в крыло в направлении законцовок.

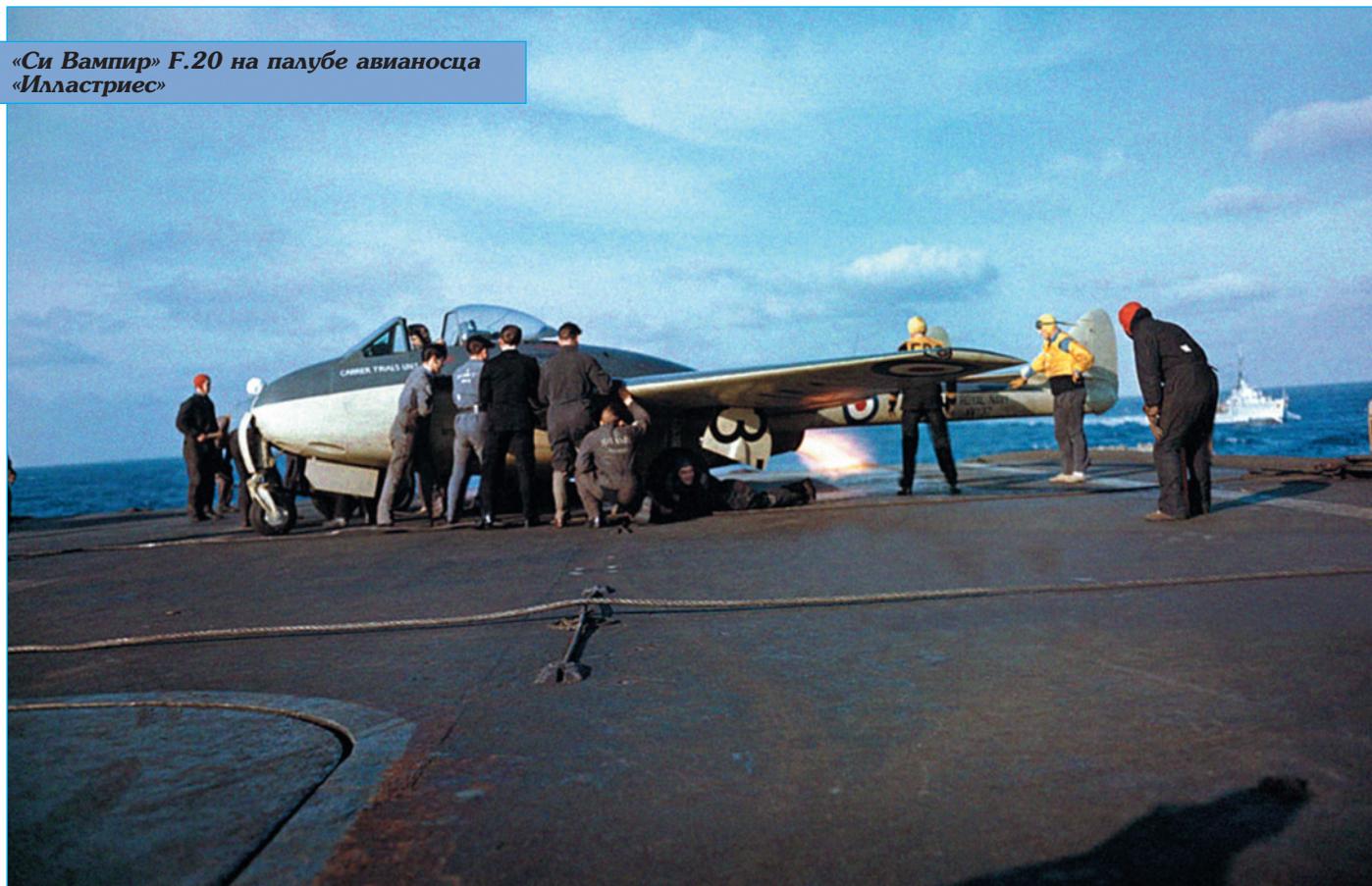
Силовая установка и вооружение «Си Вампира» F.20 соответствовали серийному «Вампиру» FB.5. На самолете стоял ТРД «Гоблин» 2, а встроенное вооружение состояло из четырех 20-мм пушек «Бритиш Испано» Mk.V с боекомплектом 150 патронов на ствол. Под крылом можно было подвесить восемь 76-мм НАР либо две 454-кг бомбы.

Как же проходила служба «Си Вампиров»? 20 мая 1948 г. борт VF317 перенесли на авиабазу Сайденхэм, где передали 806-й эскадрилье. Эта часть на борту авианосца «Магнифисент» участвовала в трехмесячном походе к берегам Канады и США, во время которого «Си Вампир» налетал около 40 часов. В октябре 1948 г. VF317 передали в 703-ю испытательную эскадрилью, базировавшуюся в Тангмере. Туда же попали и борта WV137 и WV138. Эти две машины выполнили около 60 полетов с авианосцем «Илластриес» без каких-либо летных происшествий.

В апреле 1949 г. на авиабазе Калдроуз сформировали 702-ю эскадрилью, получившую шесть самолетов «Си Вампир» F.20 (VV144–VV148 и VV150), а также два «сухопутных» учебно-тренировочных самолета «Метеор» T.7. Часть именовалась Naval Jet Evaluation and Training Unit – «морская реактивная испытательно-тренировочная часть». Эскадрилья совершила два морских похода – на авианосце «Имплекэйбл» (21 сентября – 11 ноября 1949 г.) и на «Тезеусе» (2 мая – 30 июня 1950 г.). Наиболее примечательным событием за время этих походов стала первая ночная посадка реактивного самолета на палубу авианосца, состоявшаяся 19 июня 1950 г.

Помимо 702-й эскадрильи, «Си Вампир» F.20 эксплуатировались целым рядом других частей «второй линии»: 700-й, 728-й, 759-й, 764-й и 771-й эскадрильями. По-

«Си Вампир» F.20 на палубе авианосца  
«Илластриес»





**Посадка «Си Вампира» F.20 на палубу авианосца «Вендженс». 1951 г.**



**«Си Вампир» F.20 на самолетоподъемнике авианосца**



**Первый экземпляр малой серии «Си Вампир» F.21**

следние из них списали к концу 1956 г. Помимо «Си Вампиров», во вспомогательных частях служил целый ряд самолетов обычных «сухопутных» модификаций: восемь «Вампиров» F.1, шесть F.3 и одиннадцать FB.5.

Пожалуй, наиболее интересной страницей в истории флотских «Вампиров» стало их участие в экспериментах с «мягкой палубой». Идея состояла в том, чтобы лишенные шасси (для экономии массы) самолеты стартовали с катапульты авианосца при помощи специальной тележки, а посадку совершили «на брюхо» на своеобразный огромный надувной матрац на палубе. Для проверки возможности практической реализации этой идеи в Фарнборо в июле

1947 г. соорудили импровизированный «матрас» из трех слоев пожарных шлангов, уложенных змейкой, заполненных воздухом и накрытых сверху несколькими полотнищами из прорезиненной ткани. Сперва «мягкую палубу» испытывали сбрасыванием самолета с подъемного крана. При этом в кабине «Вампира» F.1 (TG426) сидел все тот же бездесущий лейтенант-командер Браун. Поначалу все шло хорошо, но первая же попытка совершить реальную посадку на «матрас», предпринятая 29 декабря 1947 г., завершилась аварией: самолет, отскочив словно мячик, перелетел через «матрас» и упал на траву, снеся носовую часть фюзеляжа (пилот остался невредим). Инженерам потребовалось несколько месяцев для осмысливания происшедшего и внесения соответствующих корректировок в конструкцию «мягкой палубы» и методику осуществления посадки. Наконец, 17 марта 1948 г. лейтенант-командер Браун на «Вампире» F.1 (TG238) совершил первую успешную посадку на «мягкую палубу». В течение последующих месяцев было выполнено около 40 таких посадок, что позволило перейти к испытаниям на корабле.

Для дальнейших испытаний «мягкой палубы» согласно спецификации N.18/47 переделали шесть серийных самолетов «Вампир» F.3 (VG701, VT795, VT802-VT-805). Самолеты, получившие обозначение «Си Вампир» F.21, отличались усиленной нижней частью фюзеляжа, уменьшенным с 1250 до 770 л. запасом топлива, а также электроприводом выпуска посадочного гака (на «Си Вампире» F.20 он выпускался под собственным весом). Кроме того, было установлено устройство, обеспечивающее автоматическую уборку закрылок и воздушных тормозов при зацеплении гака за трос (дабы избежать их повреждения тросом – ведь самолет садился на «брюхо»).

К началу ноября 1948 г. на авианосце «Уорриор» установили «мягкую палубу» (в кормовой части полетной палубы). 4 ноября на «матрас» успешно сели четыре «Си Вампира». До мая 1949 г. было осуществлено около 200 посадок без каких-либо серьезных повреждений. Казалось



**Отработка посадки на «мягкую палубу»**





бы, концепция «мягкой палубы» успешно прошла проверку на практике. Почему же она не прижилась? Оказалось, что её апологеты не учли одну «маленьющую» деталь: а как перемещать самолеты (без шасси!) по огромному надувному матрасу? И хотя в 1953 г. идею попытались реанимировать (применительно к новому палубному истребителю «Хаукер» «Си Хок»), дальнейшего развития она не получила.

Дабы завершить рассказ о флотских «Вампирах», следует упомянуть и об учебно-тренировочной модификации «Си Вампир» T.22. В начале 1952 г. FAA испытал два стандартных учебных «Вампира» T.11, по результатам которых в апреле того же года была разработана спецификация T.111P.2. Главным отличием флотских самолетов стал состав радиосвязного и навигационного оборудования. Посадочный гак отсутствовал – «Си Вампир» T.22 не был способлен для полетов с авианосца и применялся только с береговых аэродромов.

Королевский флот получил в общей сложности 73 самолета «Си Вампир» T.22 (серийные номера XA100-XA131, XA152-XA172, XG742-XG748, XG765-XG777). Поставки продолжались с апреля 1953 г. до мая 1955 г. Первые машины поставлялись в конфигурации, соответствующей ранним «Вампиром» T.11 – без катапультных кресел и со старым фонарем с переплетом. Впоследствии их привели к позднему стандарту, установив беспереплетный фо-



**Первый палубный «Вампир» (LZ551) в музее FAA**

нарь и катапультные кресла. В морской авиации «Си Вампир» T.22 служили гораздо дольше, чем одноместные машины: последний самолет этой модификации, служивший в Школе наведения авиации в Йовилтоне, был списан в 1970 г.

«Си Вампир» так и не стал полноценным палубным истребителем – этим типом самолета не была вооружена ни одна боевая эскадрилья. Однако именно с него началось освоение реактивной техники британской морской авиацией.



**Учебный «Си Вампир» T.22**

#### «Си Вампир» F.20

##### Двигатели:

типа	«Де Хэвилленд» «Гоблин» 2
тяга максимальная, кг	1400
Размах крыла, м	11,58
Длина самолета, м	9,37
Высота самолета, м	2,67
Площадь крыла, кв. м	23,54
Масса, кг:	
пустого самолета	3294
максимальная взлетная	5742
Скорость максимальная, км/ч	846
Скороподъемность у земли, м/с	24,4
Потолок, м	13 285
Дальность полета с ПТБ, км	1840



Сборочный цех завода Лебедева, а затем ГАЗ №10. Съемка 1918 года

## «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

### Строительство самолетов-разведчиков Р-1 на ГАЗ №10 в Таганроге

**В** начале прошедшего XX века в жизнь человечества стремительно ворвалось новое направление развития техники – авиация. Тогда же, в начале века, родился с авиацией основанный ещё Петром Великим южный русский город Таганрог.

История авиационной промышленности в Таганроге официально началась 17 сентября (30 сентября по новому стилю) 1916 г., когда была сделана запрещенная запись о продаже участка городской выгонной земли в районе между Русско-Балтийским заводом и дачным местечком «Карантин» для устройства здесь аэропланного завода акционерного общества «Воздухоплавания В.А. Лебедев и Ко». Фактически же работы начались гораздо раньше, еще летом 1916 г.

Таганрогский авиационный завод, построенный в 1916–1917 гг., накануне революции являлся самым крупным авиационным предприятием России по производственной площади, составлявшей в то время 13 826 квадратных метров. Новый самолетостроительный завод первоначально предназначался специально для постройки сухопутных самолетов, но в перспективе планировалось заняться и гидропланами. В начале 1917 г. на завод стали заводить закупленные в разных местах, в том числе и за границей, современное оборудование, станки, механизмы, а также различные приборы, агрегаты и материалы для развертывания серийного строительства аэропланов.

В первую очередь были сооружены главный корпус и помещение для малярных работ. Главный корпус состоял из восьми отдельных мастерских, расположенных под одной крышей, где потом шла сборка самолетов, установка на них моторов, приборов, механизмов.

Были заключены крупные контракты с Главным управлением кораблестроения на постройку самолетов «Лебедь»-XII и копированию трофейных немецких аппаратов «Фридрихсхафен» FF.33h. Пока же во вновь возведенных и еще не

полностью оснащенных заводских корпусах шла сборка французских самолетов «Вуазен»-L и английских «сопвичей». Самолеты собирались из уже готовых частей, узлов и агрегатов, покупаемых за границей или доставлявшихся сюда с других заводов. К октябрю 1917 г. на заводе в производстве было занято свыше 300 рабочих. Однако наступала другая эпоха...

В последовавшей круговороти смены властей, немецкой оккупации, занятия Таганрога частями Добровольческой Армии завод практически не работал. В период нахождения Таганрога под властью верховного руководителя Вооруженных Сил Юга России генерала Деникина белые пытались использовать завод в качестве ремонтной базы для собственной авиации.

В январе 1920 г., после ухода Добровольческой армии, оставшиеся немногочисленные работники завода организовали охрану предприятия и имущества. Отступавшие в спешке белые бросили на заводе большое количество различного авиационного имущества, агрегатов самолетов и боеприпасов (в основном, это были снаряженные авиационные бомбы).

До лета 1920 г. завод находился в ведении Промбюро Таганрога, получая довольно скучное финансирование из местного бюджета, затем предприятие перешло в ведение Главкоавиа. По его распоряжению № 3497 от 7 мая 1920 г. в Таганрог был прислан первый управляющий заводом инженер Е.Г. Виттенбиндер. Сам завод стал именоваться «Таганрогский завод «Лебедь».

Вскоре в Таганрог для решения вопроса о возможности восстановления завода прибыла комиссия Главкоавиа. Выводы комиссии были вполне обнадеживающими. «На субсидии от царского правительства на заводе в предреволюционные годы были проведены значительные работы. Были построены корпуса: металлообрабатывающий с токарно-механическим, медницким и слесарным цехами,

**Авиационный завод Лебедева, будущий ГАЗ №10 с высоты птичьего полета. Съемка 1918 года**



литейной и кузницей (75%), деревообрабатывающий корпус с дерево-станочным и столярно-верстачно-сборочным цехами (70%), обойной и складом полуфабрикатов (80%), авиаоборочной и моторной мастерскими (80%), железобетонного и деревянного ангаров (70%), начато здание под паровую сушилку, начато здание котельной и электростанции (50%), здание главной конторы – построены подвальный и часть первого этажа...».

Послевоенная разруха в стране, распад экономических связей, потеря кадрового потенциала и отсутствие финансирования привели к тому, что до 1922 г. завод нормально не работал, фактически находясь на консервации. В конце 1921 г. на заводе было всего 83 рабочих и 44 служащих, и ещё 13 человек служило в заводской охране.

Постепенно страна и промышленность начинали оправляться от последствий прошедшего лихолетья. Летом 1922 г. завод осмотрела специальная комиссия Главного управления военной промышленности, которая приняла решение о возобновлении работы предприятия. Одновременно были отпущены необходимые средства, поэтому, начиная с лета 1922 г., начались строительные работы по достройке некоторых корпусов. Коллектив завода начал быстро расти. Если в январе 1922 г. на заводе было 141 человек, то в июле – 350, а в ноябре – уже 589.

Но по-настоящему широким фронтом работы по восстановлению и развитию завода развернулись после официального снятия с консервации в феврале 1923 г. В Таганрог на Государственный завод № 10 (ГАЗ № 10, именно так стал называться авиационный завод «Лебедь») с 1923 г., стало свозиться оборудование с уже закрытых южных авиационных заводов. В 1922 году с закрытого авиа-

завода в Симферополе было доставлены несколько автомобилей разных марок, станки и некоторое оборудование. В августе 1924 г. на ГАЗ № 10 было переведено оборудование с авиазаводов Бердянска (бывшие «Верхний и Нижний Матиас») и Одессы (бывший завод «Анатра»). Только из Бердянска было получено 73 единицы различного станочного оборудования, в том числе шлифовальные, револьверные, токарные, строгальные, универсально-фрезерные, долбежно-сверлильные станки, различные пилы, клееварки, сборочные столы и т.д. Приехали в Таганрог и оставшиеся без работы на закрытых заводах несколько десятков рабочих-специалистов.

Одновременно начались работы по освоению производства нового самолета. Это был двухместный самолет-разведчик DH-9A с двигателем «Сиддли-Пума» английской фирмы «Де Хэвиленд». При этом практически все основные комплектующие приходилось закупать за границей через Главвоздухофлот. Импортировались моторы, растяжки, трубы радиаторные, маслопроводы, авиаприборы, компасы и т.д. Даже стальные трубы и те приходилось завозить из Англии и Швеции, а дерево закупать в Канаде. Именно оттуда привозили знаменитый канадский спрус. На заводе его сначала сушили в паровой сушилке, потом испытывали в лаборатории на удар, изгиб и сжатие и лишь после этого запускали в работу. Чертежи были разработаны самостоятельно по образцу имевшегося комплекта агрегатов DH-9A, по нему же разрабатывалась сборочная оснастка.

Следует сделать небольшое отступление. Вплоть до 1930 г. планирование в отечественной экономике шло не по календарным годам, а по т.н. производственным. Производственный год начинался 1 октября. При этом пост-

**P-1 с двигателем M-5, изготовленный в Таганроге, 1926 г.**



ройка отдельных серий самолетов часто задерживалось на 1-3 месяца, а иногда в ходе постройки принималось решение о переносе этого срока на следующий производственный год. Поэтому точную разбивку выпущенных заводом машин по годам за этот период привести трудно.

По планам первые 12 DH-9A таганрогской постройки завод должен был сдать в 1921-22 производственном году (кроме того, закончить постройку самолета МК-1 «Рыбка» и ремонт гидросамолета М-5). Однако в оговоренные сроки самолеты так и не сдали, произведя их сдачу уже в следующем 1922-23 производственном году. Одновременно в производственной программе завода появился ещё один самолет – Р-1, ставший первой машиной, строившейся в Таганроге большой серией.

Р-1 был создан на базе DH-9A в конструкторском отделе московского ГАЗ № 1 имени Авиахима под руководством Н.Н. Поликарпова. Строился он в основном из отечественных материалов и по отечественным технологиям. В целом новый самолет сохранял общими с DH-9A только очертания крыла, оперения и фюзеляжа, но имел иную конструкцию, на 30% меньше деталей и на 30-35% меньшую трудоемкость изготовления. Вес самолета, несмотря на более низкую культуру производства, стал на 20 кг меньше исходного DH-9A, а полезная нагрузка выросла на 90 кг. Правда затем, после доработок в ходе массового производства, вес планера несколько увеличился.

Самолет получил новое обозначение Р-1 («разведчик первый»), что было вполне закономерным, так как он



**P-1 с двигателем BMW IV постройки завода №31, 1928 г.**

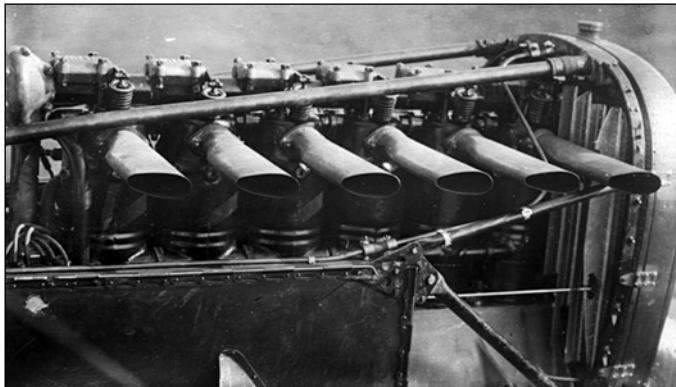


**Силовая установка самолета Р-1-БМВIV, 1928 г.**

представлял собой вполне самостоятельную конструкцию. К постройке Р-1 решено было привлечь два крупнейших в то время авиационных завода страны, московский ГАЗ № 1 и ГАЗ № 10 в Таганроге.

Долго не могли определиться с типом двигателя. Из всех вариантов силовых установок, использовавшихся на самолетах DH-9, наиболее предпочтительным был американский двигатель «Либерти». В конце концов, решено было, не «складывая все яйца в одну корзину», построить 40 машин с американскими моторами «Либерти», столько же – с французскими двигателями «Лоррэн-Дитрих» и 90 – с английскими «Сиддли-Пума». Два первых двигателя планировалось ставить на самолеты, построенные на таганрогском заводе ГАЗ № 10, а последний – на построенные на ГАЗ № 1. Но на практике положение с поставкой двигателей сложилось так, что самолеты с моторами «Либерти» строили оба предприятия. Позже его сменил советский аналог – двигатель М-5, выпускавшийся на моторных заводах в Москве («Икар») и Ленинграде («Большевик»).

Любопытно, что со временем, в основном после ремонтов, оригинальные «Либерти» стали массово «превращаться» в советские М-5. На что Авиатресту пришлось в нояб-



**Раскапотированный двигатель BMW IV на Р-1-БМВIV, 1928 г.**

ре 1925 г. даже выпустить циркуляр по авиазаводам, в котором констатировалось, что «*В своих сношениях заводы часто не делают различия между моторами русского и заграничного производства*». Далее предлагалось «*к неуклонному исполнению*» называть моторы «*русского производства – М5-400, заграничного – «Либерти 400»*».

Собирали самолеты по чертежам общего вида, никаких технологических карт еще не было. Крыло от одного самолета не подходило к другому. Детали подгоняли «по месту», часто, что называется, «на коленке». Каждую отдельную машину собирала бригада рабочих от начала до конца, т.е. сдавала его своему контролеру ОТК и военным приемщикам. Первое время вместе с летчиком в первый испытательный полет отправлялся один из членов бригады, собравшей самолет, в качестве рабочей гарантии, что машина взлетит, а потом еще и сядет. Ведь летали в то время без парашютов, и потому риск был очень велик. Потом такая самодеятельность была запрещена и введен жесткий технический контроль за сборкой самолетов на всех этапах строительства.

Первый Р-1 с «Либерти» постройки ГАЗ № 10 взлетел 10 мая 1924 г. «Первенца» тащили всем цехом на руках на летное поле по непролазной грязи. Тем не менее, полет состоялся и прошел нормально. Этот самолет стал единственным сданным по плану 1922-23 производственного года (хотя фактически первый полет состоялся спустя 7 месяцев после завершения этого года). Постепенно производство Р-1 набирало обороты. За 1923-24 производственный год сдали уже 6 самолетов, в следующем 1924-25 – уже 37. Кроме того, в 1923-24 производственном году ГАЗ № 10 построил еще одну внеплановую машину на средства таганрогского отделения Общества Друзей Воздушного Флота, созданного в городе в марте 1923 года. За короткий срок эта общественная организация собрала 12 тысяч рублей добровольных пожертвований, на которые и был построен внеплановый самолет Р-1. Его называли «Таганрожец» и передали как дар BBC РККА.

Одновременно менялось лицо и советского авиапрома. До 1925 г. вся авиапромышленность СССР структурно входила в состав Главного управления военной промышленности и подчинялась военному ведомству, которому была свойственна жесткая директивная система управления. Это не укладывалось в условия новой экономической политики (НЭП) и препятствовало развитию отрасли, поэтому 28 января 1925 г. Совет труда и обороны СССР принял постановление, согласно которому упразднялся авиационный отдел Главвоенпрома и вместо него создавался Государственный трест авиационной промышленности (Авиатрест), в ведение которого и переходил таганрогский завод ГАЗ № 10. Вместо управляющих во главе заводов встали директора. Первым директором ГАЗ № 10 стал Ф.А. Синицын.

После посещения Таганрога 4 июля 1925 г. начальником Главкоавии П.И. Барановым принимается специальное решение правительства о развитии завода как крупнейшего самолетостроительного предприятия на юге.

С 1925 г. здесь быстрыми темпами идет строительство новых производственных корпусов, начинается строительство гидробазы, производство оснащается новыми станками, машинами, оборудованием, инструментом. Главное внимание уделялось ремонту зданий и восстановлению тех корпусов, которые пострадали при пожарах еще в 1918 и 1922 годах. Продолжили достройку здания главной конторы, паровой сушилки, восстановили и наладили движение по железнодорожной ветке, проведенной с Русско-Балтийского завода, занялись устройством забора вокруг завода.

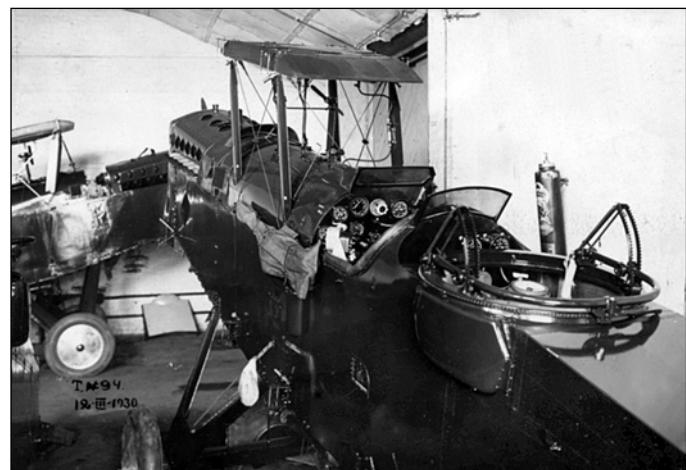
Создание Авиатреста способствовало консолидации авиапромышленности и выводу её из периода стагнации,

уже в мае 1925 г. наркомвоенмор М.В. Фрунзе на третьем съезде Советов сказал, что «в области самолетостроения ... задача по устранению зависимости от заграницы решена и в этом году мы не закупили ни одного самолета ... и в следующем году мы будем вполне обеспечены продукцией наших самолетостроительных заводов».

**Силовая установка Р-1-М-5, 1926 г.**



**Серийный самолет Р-1 с двигателем М-5 постройки ГАЗ №10, 1926 г.**



**Р-1 с новыми козырьками кабин пилота и летнаба, устанавливаемыми на самолеты постройки завода №31, начиная с 29-й серии, 1930 г.**

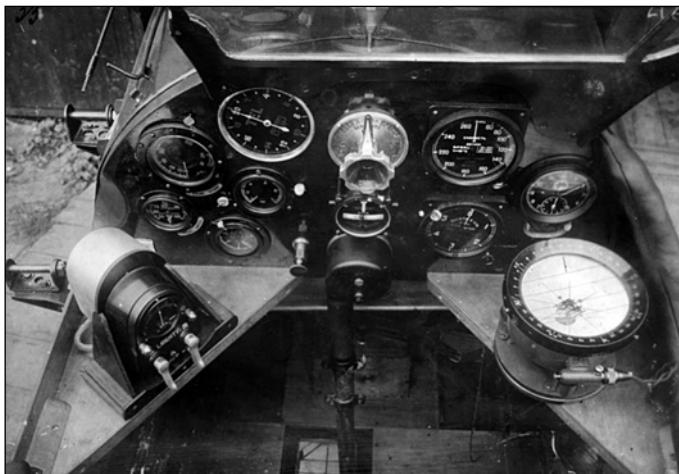
Тем не менее, проблем и нерешенных вопросов ещё хватало. Руководство Авиатреста честно признавало: «Заводы сдают летающие коробки, имеющие минимальное боевое значение». В сложившимся положении отчасти были виноваты сами военные заказчики. Дело в том, что в требованиях на поставку отсутствовал конкретный перечень комплектации машин. Более того, отсутствовали и утвержденные образцы вооружения и оборудования.

Полный комплект бомбового вооружения, названный Бомбр-1, был официально утвержден только 19 декабря 1925 г. Поэтому первые шесть машин выпустили без вооружения, затем УВВФ разрешило сдать еще десять таких же. После этого на всех самолетах устанавливался полный комплект стрелкового и бомбового вооружения.

Переход на выпуск вполне боеспособных Р-1 был высоко оценен Реввоенсоветом Республики: «В области самолетостроения авиапромышленность окончательно вступила в стадию серийного производства боевых разведчиков Р1-М5...».

Планер Р-1 к концу 1925 г. тоже претерпел некоторые изменения. Еще с конца 1924 г. положение со снабжением стало несколько улучшаться. На самолетах стали приме-





*R-1 с двигателем М-5. Приборная доска пилота, 1926 г.*



*R-1 с двигателем М-5. Спаренные пулеметы «Льюис» на турели летчика-наблюдателя, 1926 г.*

нять английские оси шасси из хромоникелевой стали. В 1925 г. для склейки древесины начали вместо отечественного мездрового клея использовать специальный импортный. Появилась даже некоторая «буржуазная роскошь» – с осени 1925 г. на сиденье пилота стали класть мягкую подушку.

Таганрогские Р-1 разных серий имели некоторые отличия:

- первая производственная серия (самолеты №№ 217-240) была сделана по образцу английского DH-9A;
- вторая производственная серия (№№ 242-259) имела фюзеляж на 25 мм короче, чем у самолетов первой серии. Часть крыльев имела расчалки из 3-х миллиметровой рояльной проволоки;
- третья производственная серия (№№ 260-299) в отличие от второй имела коробчатый лонжерон, немного измененные дуги крыла, под обтекателем шасси была поставлена проволочная расчалка и введен дополнительный второй крест в шасси. Изменена укладка обойм пулемета «Льюис». Введено дополнительно две стойки в фюзеляже;
- четвертая производственная серия (№№ 300-338) была аналогична третьей.
- в Р-1 пятой производственной серии (№№ 339-388) был изменен вынос верхнего крыла, удлинена дуга крыла на 6 мм и немного изменен ее профиль. Изменены ролики управления элеронами (их сделали шире). Снят второй крест шасси. Вместо проволочной растяжки под обтека-

телем шасси поставлена тросовая. Усилены крайние стойки коробки крыльев. Введены kleевые стойки коробки крыльев и шасси с обмоткой полотном. Главный бензиновый бак ставился с выпуклым днищем. Изменена труба на мотки амортизатора;

– шестая производственная серия Р-1 (№№ 389-410) не отличалась от пятой.

В целом продукция таганрогских самолетостроителей вполне удовлетворяла военных. Вот что об этом говорят документы: «На Вашу просьбу дать заключение о качестве самолетов Р-1 с М-5, применяемых в частях Северо-Кавказского военного округа с ГАЗ № 10, сообщаем, что принятые по качеству превосходят самолеты Московского завода (бывший «Дукс») и свободны от тех недостатков, обнаруженных на самолетах московской серии. Летные качества Ваших самолетов хорошие, самолеты в порядке и летный состав доволен. Начальник воздухофлота СКВО веняет Петрошкицкий. Военком Романов».

До осени 1926 г. на левом борту всех Р-1 ставился импортный пулемет «Виккерс». 3 мая 1926 г. Авиатрест получил из УВВС письмо с просьбой попробовать заменить его отечественным «Максимом». Испытания доработанного в Туле пулемета «Максим-ТОЗ» прошли вполне успешно. Позже пехотный пулемет переделали на воздушное охлаждение и увеличили скорострельность. Новый образец позже приняли на вооружение как ПВ-1. Войсковые испытания новых пулеметов проводились именно на Р-1 в 26-й эскадрилье на Северном Кавказе. С 1928 г. их стали ставить на все вновь построенные самолеты.

Впрочем, далеко не все и не всегда шло легко и гладко. В августе 1925 г. комиссия Авиатреста проверила самолеты в цехах ГАЗ № 10. Разница в длине межкрыльных стоек у них достигала 13 мм, а элероны в акте описаны как «кривые и погнутые».

В свою очередь руководство завода постоянно жаловалось на отсутствие стальных труб, проката, проволоки для расчалок. В результате к 1 апреля 1926 г. в Таганроге скопилось 87 готовых, но не сданных машин. План гогда был с треском пропален.

Кроме того, качество отечественных двигателей было ниже, чем у импортных. Так, при испытании Р-1 шестой серии в Таганроге в ноябре 1926 г. сделали вывод, что «моторы завода «Икар» сильно сдаются на высоте».

Самолеты комплектовались примерно поровну приборами советских и иностранных образцов, причем даже на машинах одной серии набор мог быть разным. Импортировали компасы, термометры воды и масла, указатели скорости, амперметры – в основном из Англии.

Первоначально производство Р-1 намеревались прекратить к середине 1928 г. Его место должен был занять разведчик Р-4, сконструированный под руководством А.А. Крылова. Опытный образец Р-4 был построен в мае 1926 г. и затем испытывался и доводился вплоть до 1928 г. Но машина получилась перетяженной, а ее центровка – слишком задней. В конце концов, работу над Р-4 прекратили, и военные опять проявили интерес к продолжению постройки Р-1.

Однако время было упущено, поскольку ВВС не подписывали договор о серийном выпуске Р-4, но и не заказывали новые партии Р-1. Последние Р-1 должны были быть поставлены до 1 июля 1928 г. Заводы могли просто остановиться. Заручившись устным согласием начальника УВВС П.И. Баранова, руководство Авиатреста само заключило договоры с заводами. Оба предприятия, и в Москве, и в Таганроге, были готовы продолжить выпуск этих машин. Одновременно встал вопрос о необходимости модернизации самолета. 27 августа 1928 года УВВС приспало в Авиатрест письмо с перечнем изменений, которые необходимо внедрить на Р-1.

**Серийный самолет-разведчик Р-1**

С целью улучшения центровки на самолетах внедрили вынос верхнего крыла на 300 мм вперед, увеличили ход стабилизатора, сдвинули вперед бомбодержатели (Дер-6 – на 45 мм, Дер-7 – на 223 мм), за кабиной летнаба появился инструментальный ящик с люком в верхней обшивке, ввели ручку управления и привязные ремни нового образца, изменили конструкцию педалей. Самолет укомплектовали радиостанцией и фотоаппаратом, что довело вес пустой машины с залитой в систему водой до 1462 кг. Также переделали сиденье летчика под парашют: оно стало не круглым, как раньше, а прямоугольным. Кроме того, усилили каркас козырька пилота и ввели наружную подножку для влезания в самолет. От деревянного шасси со стальной осью перешли к более прочному цельнометаллическому. Но делали его недолго – лишь до сентября 1928 г., затем опять вернулись к более дешевому деревянному.

Следует отметить, что в конце 1927 г. все советские оборонные заводы были перенумерованы. При этом таганрогский ГАЗ № 10 «Лебедь» с 1 декабря 1927 г. стал заводом № 31 (п/я 19).

С 1929 г. производство Р-1 все-таки начали сворачивать. Завод № 1 в Москве готовился перейти на сборку новых разведчиков Р-5 конструкции того же Н.Н. Поликарпова. Последние самолеты там собрали в начале 1930 г. В Таганроге выпуск Р-1 сохранялся примерно на одном и том же уровне еще два года. При этом с серединой 1929 г. на Р-1 ставили только отечественные моторы М-5. С 1930 г. самолеты выпускались только в двух вариантах: ближнего разведчика-корректировщика и учебного самолета.

В 1928-1930 гг. военная приемка при контроле за серией Р-1 столкнулась с массовым дефектом – деформацией болтов в конструкции крыла. В результате заводской аэродром был заставлен готовыми, но не принятыми самолетами. Только весной 1930 г. руководство УВВС и завода смогли констатировать, что «хронический дефект гнутия вильчатых и нормальных болтов на самолетах Р-1 изжит».

В 1931 г. торжественно, с митингом и оркестром, был сдан тысячный самолет Р-1, построенный на заводе. Впрочем, «эпоха» Р-1 уже подходила к своему завершению. Завод приступал к освоению производства самолетов новых типов. В следующем 1932 г. выпустили две последние машины, и на этом сборку Р-1 прекратили.

Кроме базового Р-1, в Таганроге строились и его модификации. Первой из них стал учебно-тренировочный вари-



**Серийный самолет-разведчик Р-1 одной из частей BBC РККА в полете**



Краснофлотцы выкатывают на берег гидросамолет МР-1 из 64-го авиаотряда Черноморского флота. Севастополь, 1932 г.

ант с немецким двигателем BMW IV. Поскольку BMW IV был короче английского мотора «Сиддли-Пума», общая длина фюзеляжа самолета уменьшилась на 49 мм. Был использован воздушный винт от самолета Ю-20 диаметром 2,9 м, однако серийно с ним самолеты не строились.

Опытного образца не строили. В Таганроге сразу заложили серию из 30 экземпляров, получивших обозначение Р-1-БМВIV или Р1-Б4. В июне 1928 г. собрали головную машину, которая прошла испытания на заводском аэродроме. Всего в 1928-1929 гг. изготовили 83 самолета этого типа.



Установка курсового пулемета «Виккерс» обр. 1921 г. по левому борту самолета Р-1

Второй модификацией стал поплавковый вариант Р-1 – МР-1. Опытные МР-1 были построены в Москве на ГАЗ №1, и после испытаний в 1925-1926 гг. вначале на Москве-реке, а потом на Черном море этот вариант решили передать для серийного производства в Таганрог. Для серии выбрали вариант МР-1 на деревянных поплавках конструкции Н.Н. Поликарпова.

На серийных машинах монтировали дополнительный радиатор под носовой частью фюзеляжа. Площадь вертикального оперения увеличили, подкрыльевые дуги убрали, заменив кольцами для швартовки. Костиль сняли, прорезь в обшивке зашли полотном, в осевую трубу крепления костиля вставили кольцо для удержания самолета при спуске на воду.

Поплавки МР-1 имели обшивку из фанеры толщиной 2-3 мм. После сборки их красили жидкими белилами и обклеивали перкалем. Днище поплавков поверх перкаля обшивалось дополнительно досками красного или тикового дерева, районы граней и стыков укреплялись полосками металла. Места соединения поплавков со стойками прикрывались дюралевыми обтекателями. На верхней поверхности поплавков были набиты деревянные рейки для более устойчивого хождения по ним технического персонала. Между рейками на каждом поплавке имелось семь металлических крышек (люверсов), каждая из которых прикрывала отдельный водонепроницаемый отсек.

В поплавках имелись гнезда для крепления колес, на которых машину выкатывали на берег. Использовались штатные колеса Р-1, на треть наполнявшиеся водой, чтобы легче было их притопить при установке на место. Предусматривалась возможность снятия с МР-1 поплавков и установка самолета на колесное или лыжное шасси. При

## Производство самолетов Р-1/МР-1 на таганрогском заводе ГАЗ №10 (с 1.12.1927 г. завод № 31)

	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930	1931	1932	Всего
Р-1	15	40	79	154	238	312	329	303	2	1472
Р-1-БМВIV	-	-	-	-	83	-	-	-	-	83
МР-1	-	-	-	49	43	32	-	-	-	124
Всего	15	40	79	203	364	344	329	303	2	1679



Серийный гидросамолет МР-1 выпуска таганрогского завода №31

этом машина могла летать с суши, как обычный Р-1, но с некоторыми ограничениями, вызванными различиями по центровке.

В отличие от сухопутного варианта МР-1 оснащался складным донным якорем, закреплявшимся в районе стоеч шасси, и плавучим якорем, хранившимся под сиденьем летнаба, бачком с питьевой водой (емкостью 10 л) в кабине пилота и специальной продовольственной сумкой, размещенной в правом поплавке в районе крепления задней стойки (считалось, что при аварии это место наиболее надежно).

Красили морской вариант тоже по-особенному. Оперение и хвостовую часть фюзеляжа до места летнаба покрывали масляным лаком, тросы управления хвостовым оперением – битумным лаком «битмо». Все выступающие детали покрывали прочным масляным лаком. Нижнее крыло для защиты от брызг красилось им же.



Передача именного самолета Р-1 «Таганрожец» BBC РККА

Головной серийный МР-1 был собран на заводе ГАЗ №10 в конце сентября 1927 г. Первый полет состоялся 12 октября. Согласно отчету, «общее выполнение гидросамолета и поплавков удовлетворительное». Но при этом выяснилось, что из-за плохой подгонки один поплавок стоит на 10 мм выше другого. Однако сами поплавки получились легче изготовленных в Москве: 195 кг против 210. Испытания показали, что летные данные первого серийного МР-1 примерно соответствуют данным опытных самолетов, построенных в Москве. Скорость была такой же, скроподъемность немного улучшилась, а вот потолок уменьшился до 3680 м.

Опробовавший МР-1 начальник ВВС МСЧМ Бергстррем написал: «Самолет МР-1 – культурный самолет... в воздухе пилотируется легко, гораздо лучше, чем самолет Савояя, на действия летчика – чуткий, а рулежка тяжела». Общий вывод по испытаниям был таков: «Эксплуатация самолетов МР1-М5 возможна только в условиях речного гидроаэродрома, хорошо тренированным летсоставом».

Серии поплавковых машин входили в общий счет завода, поэтому первая из них именовалась 16-й, за ней последовала 17-я серия обычных Р-1 на колесах и затем две серии гидропланов – 18-я и 19-я. В серию входило по 10 гидропланов.

Машины 18-й серии имели нижние крылья сухопутного варианта, у которого фанерой обшивался только один пролет между нервюрами – у фюзеляжа. Жесткость такой бипланной коробки для гидроплана была недостаточной. Летчик Ремезюк написал в отчете об испытании одной из машин 18-й серии: «Крылья неестественно тряслись, а расчалки центроплана болтались, как веревки». Дальше было хуже. В заключение отчета указано: «...выявившиеся деформации самолета после 10 полетов настолько серьезны, что делают самолет опасным для полетов». Крылья надо было усиливать.

Это сделали на самолетах 19-й серии, которая сдавалась в декабре 1928 г. На этих машинах усилили башмаки стоеч крепления центроплана и стали покрывать фанерой по два пролета нижнего крыла с каждой стороны. Кроме того, ввели сплошную шпаклевку фанерной обшивки фюзеляжа (ранее шпаклевали только шурупы), покрыли лаком все алюминиевые детали, ввели новый пристяжной ремень летчика и механический инерционный стартер со съемной заводной ручкой. Палуба поплавка теперь обшивалась не внахлест, а встык с перекрытием стыков медной лентой. Бомбовое вооружение включало бомбодержатели Дер-7 под крылом и бомбосбрасыватель Сбр-8. На самолете стояли один пулемет ПВ-1 и два «льюиса», причем к последним брали 10 дисков. Все это утяжелило машину на 20 кг, вес пустого самолета составил 1955 кг.

Производство МР-1 в Таганроге вели до конца 1929 г. Завод выпустил в общей сложности 124 гидроплана.

\*\*\*

В целом Р-1 был этапным самолетом, как для ВВС, так и для авиапромышленности СССР. Значение же выпуска Р-1 для таганрогского завода трудно переоценить. Он стал первой по-настоящему массовой серийной машиной в его истории. На нем совершенствовали свое мастерство инженеры и рабочие, что дало возможность впоследствии осваивать новые, более совершенные и сложные изделия, которые уже буквально «стучались в двери».

# Польша: первые годы Холодной войны

Александр Котлобовский

## Против «партизантки народовой»

Во время Второй мировой войны основной силой вооруженного сопротивления в Польше была Армия Крайова (АК), подчинявшаяся эмигрантскому правительству в Лондоне. В ее рядах сражались представители практически всех слоев населения страны. На пике своей силы, в середине 1944 г., она насчитывала 486 323 солдат, курсантов, унтер-офицеров и офицеров. Помимо нее, в стране действовали и другие вооруженные организации: от коммунистической Армии Людовой (АЛ) до праворадикальных Народовых сил збройных (НСЗ), часть из которых пошла на сотрудничество с оккупантами.

Части АК находились и на территориях, отошедших в 1939–1940 гг. к СССР: Западной Украине, Западной Белоруссии и Виленском Крае. Здесь они действовали не только против немцев, но и против советских партизан, а также частей Красной Армии – в зависимости от развития ситуации на местах. В ряде случаев осуществлялось их снабжение по воздуху авиацией союзников. Летали польские, британские, южноафриканские и американские экипажи. Так, в интересах частей АК, действовавших в Галицийском округе, с марта по июль 1944 г. было выполнено двадцать четыре операции по сбросу оружия и боеприпасов, что позволило сформировать еще около двадцати новых взводов. Из-за ошибок штурманов часть груза досталась советским партизанам. Правда, если быть объективным, надо отметить, что Лондон категорически запрещал выполнять доставку военных грузов восточнее линии Керзона, фактически совпадавшей с уставновившейся в сентябре 1939 г. новой западной границей СССР. Однако «на местах», в силу разных причин, это указание нарушалось.

С освобождением территории страны от нацистов происходили естественные изменения. Так, 21 июля 1944 г. АЛ была включена в состав Войска Польского (ВП). 19 января 1945 г. объявила о своем самороспуске АК, многие из бойцов которой также продолжили борьбу с врагом в рядах новой армии. Однако часть комендантov округов АК де-факто не признали данного приказа и свои отряды не расформировали, заявив, что у поляков появились новые враги – Красная Армия и новая власть, против которых теперь необходимо вести борьбу. О позиции НСЗ и речи нет. Надо сказать, что это были не просто слова: так, еще раньше, с 28 июля по 31 декабря 1944 г. в результате вооруженных акций антисоветского подполья в Польше погибли 277 и получили ранения 94 солдата и офицера Красной Армии. В новом году деятельность вооруженной оппозиции еще более активизировалась, особенно в районах к востоку от Вислы. Борьбу с новой властью вели формирования, основой которых стали нерасформированные части АК, а также упоминавшиеся уже НСЗ, со временем вышедшие на главенствующие позиции в вооруженной борьбе. Командование этих сил было уверено, что скоро начнется новая война, на сей раз англо-американского блока против СССР и его ставленников в странах Восточной Европы. Об уровне их активности говорит тот факт, что с 22 июля 1944 г. по 31 декабря 1945 г. в результате действий вооруженной оппозиции погибли 7372 человека.

Естественно, что руководство страны, поддерживаемое Москвой, не собиралось сидеть, сложа руки. В мае 1945 г. на основе ряда частей Войска Польского был сформирован Корпус внутренней безопасности (КВБ) при Министерстве внутренних дел страны. Само ВП выделило поначалу для борьбы с «партизанткой народовой» (национальным парти-

занским движением) три пехотные дивизии и ряд других частей. Со временем их число росло.

Привлечена была и авиация: 2-й отдельный авиа полк ВВС, 9-я отдельная эскадрилья связи КВБ (с весны 1946 г.), отдельные звенья связи при штабах военных округов (с августа 1946 г.); каждое насчитывало по три самолета и восемь человек летного и технического состава), а также, частично, – Офицерская авиашкола в Демблине. Все они летали на По-2. Эти части и подразделения должны были выполнять ряд задач в интересах наземных частей: вести разведку, осуществлять связь между штабами, выполнять задачи агитационно-пропагандистского характера. О применении оружия речь не шла. При этом авиация направлялась в районы, где существовала наибольшая угроза со стороны вооруженного подполья.

Еще не успев приступить к выполнению боевых задач, авиаторы понесли первые потери. Это касается, в первую очередь, советских инструкторов Демблинской школы. Так, в ночь на 20 мая в селе Масув были убиты командир 1-й учебной аэ Герой Советского Союза майор Георгий Ильяш и штурман учебного полка майор Сергей Гапишко. Вскоре был убит после вынужденной посадки инструктор лейтенант Виталий Лисов.

Начало боевой работы авиации против партизан относится к июню 1945 г. В период с 19 июня по 30 июля части 3-й пехотной дивизии им. Р. Траугутта проводили в Яновских лесах (Люблинское воеводство) операцию против отрядов командиров «Тарзана», «Орла» и «Ежи». В боях погибли 36 членов подполья, шестеро ранены, задержан и арестован 541 человек. Захвачены неплохие трофеи: два станковых и шесть ручных пулемётов, одно противотанковое ружье, двенадцать пистолетов-пулеметов, тридцать одна винтовка и карабин. Приданное дивизии звено По-2 приступило к выполнению задач, связанных с подготовкой к этой операции еще 13 июня, полеты продолжались до 20 августа. Всего выполнено 115 боевых вылетов: 61 разведывательный и 54 агитационно-пропагандистских, в ходе которых было разбросано 750 000 листовок. Надо сказать, что последние также оказывали разлагающее влияние на личный состав партизанских отрядов: под влиянием правительственный агитматериалов властям добровольно сдалось 117 человек из вышеупомянутых и некоторых других отрядов. С собой они принесли 190 единиц стрелкового оружия, от пистолетов до станковых пулеметов.

Зимой 1946 г. к действиям против вооруженной оппозиции были привлечены части 6-й, 8-й, 9-й и 18-й пехотных дивизий. Каждой из них были приданы два По-2. К боевой работе они приступили в конце января – начале февраля. В ряде случаев, в условиях зимнего бездорожья и горно-лесистой местности, самолеты оказывались практически единственным средством ведения разведки, обеспечения связи и распространения агитматериалов. В частности, именно благодаря воздушной разведке, проведенной 25 февраля в районе Плашкова – Камёнки – Бенгарово Краковского воеводства, подразделения 18-го пехотного полка 6-й дивизии разгромили один из отрядов НСЗ.

В марте напряжение боевой работы не снижалось. Лишь с 10 по 20 марта самолеты совершили 107 боевых вылетов, при этом наиболее результативно вели разведку экипажи, приданые 9-й дивизии.

Не отставали и летчики, работавшие с 8-й дивизией. В начале апреля один из разведывательных взводов соединения, возвращаясь с задания, угодил в засаду, приготовленную отрядом НСЗ командира «Жубрыда» между н.п. Грабовница и Пакощувка, что в 11 км к северо-западу от г. Санок, где рас-

полагался штаб соединения. На призыв о помощи через 15 минут прибыл По-2 и с бреющего полёта атаковал нападавших. Удачно сброшенными гранатами был подавлен станковый пулемет, а огонь бортового «шкаса» рассеял находившихся в засаде энэсзвецев. Взвод сумел вырваться из ловушки и далее без приключений добрался до Санока. Все это время По-2 прикрывал его с воздуха.

Весной того же года произошла некоторая реорганизация в распределении авиации, связанная с принятием нового плана повсеместной ликвидации вооруженного подполья по всей стране. 2-й авиаотряд выделил свои По-2 по воеводствам, наиболее затронутым боевой активностью антиправительственных формирований, в распоряжение местных командований ВП: шесть самолетов в Жешувское воеводство, по три в Люблинское и Варшавское, два – в Белостокское.

Начала свою боевую работу 9-я эскадрилья КВБ, часть экипажей которых также была придана местным командованием оперативных частей МВД. В период с 17 по 27 апреля экипажи 9-й аэ хорошо себя проявили при разгроме оперативными частями КВБ отряда команда «Мечислава». С 3 по 10 мая самолеты поддерживали оперативников, проводивших операцию по разгрому группировки «Варшица» в районе г. Радомско. Остатки ее были добиты в июне, а самого «Варшица» в конце месяца сумели арестовать.

В мае-июне КВБ вел, при поддержке авиации, активные действия в районе Демблина против группировки «Орлика». В силу ряда причин, здесь был достигнут лишь частичный успех. Уничтожено в боях 28 боевиков, захвачены 393 единицы оружия, полностью разгромлено шесть отрядов.

В последующие месяцы самолеты 9-й аэ достаточно активно взаимодействовали с оперативными частями КВБ. В июле они совершили 132 вылета с общим налетом 173 ч. 15 мин., в августе, соответственно, 104 вылета и 163 ч. 27 мин., в сентябре – 102 вылета и 113 ч. 14 мин.

В мае отмечен еще один эпизод работы авиации против отряда «Жубрыда». 18-го одна из его групп организовала засаду в районе н.п. Загоже, в которую угодила машина с возвращавшимися в Санок начштаба 8-й пд подполковником Раевским и советской делегацией. В ходе завязавшегося боя быстро прибыли По-2 и пулеметным огнем загнали нападавших в лес, нанеся противнику потери. Однако все, кто ехал в автомобиле, к тому времени были убиты.

Авиаторы на земле также являлись объектами нападения партизан. Особенно доставалось Демблинской школе, которая с июля по декабрь 1946 г. потеряла трех человек убитыми и столько же ранеными. В ночь на 30 сентября один из отрядов попытался совершить нападение на учебный аэродром, однако атака была отбита личным составом караула и прибывшей на помощь тревожной группы.



**Бойцы одной из бригад НСЗ**



**Группа командиров АК. 1947 г.**

Как бы там ни было, однако к концу года крупные отряды и группы вооруженного сопротивления были разбиты, хотя по стране продолжали действовать десятки мелких подразделений «национальных партизан». Было признано нецелесообразным применять для их поиска авиацию, и ее роль в боевых операциях против вооруженного подполья была сведена к выполнению вспомогательных задач: от выполнения курьерских полетов до полетов на разбрасывание листовок. Так, машины 2-го авиаотряда в декабре с подобными целями налетали 136 ч. 35 мин., в январе 1947 г. – 203 ч. 35 мин.

Ликвидация основной массы антиправительственных отрядов по стране продолжалась до начала 1949 г., однако уже к тому времени авиацию, даже легкую, практически не привлекали.

В описываемый период армия была привлечена к участию в двух крупных политических кампаниях, «вылившихся» для нее в серьезные операции, в ходе которых дело доходило также до применения оружия. Речь идет о референдуме об изменении государственного устройства страны, проведенного 30 июня 1946 г., а также о выборах в сейм, состоявшихся 19 января 1947 г.

Польша в те времена, по большей мере, была страной с превалирующим сельским населением, которое, при этом, проживало по небольшим поселкам и хуторам. Многие из них находились в зонах активности отрядов оппозиции. Часть населения их поддерживала, часть была запугана, и поэтому велика была вероятность того, что под влиянием этих факторов оба мероприятия могли быть сорваны даже на этапе проведения агитационно-пропагандистских кампаний, поскольку в ряде случаев совершались нападения на избирательные участки, агитпункты, отдельных агитаторов и т.п.

Для обеспечения нормального проведения референдума командование ВВС выпустило приказ № 64, на основании которого было сформировано 102 пропагандистские бригады общей численностью 1500 солдат и офицеров, действовавших с 7 по 30 июня 1946 г. Их работу поддерживали 56 По-2, из них 20 было предоставлено советской 4-й воздушной армией. В упомянутый период они совершили 1137 полетов, сбросили 35 т агитационно-пропагандистских материалов, перевезли 358 человек, отвечавших за проведение референдума.

Также в кампании приняли участие пять экипажей 9-й эскадрильи КВБ. За июнь они выполнили 91 вылет с налетом 180 часов. Их работа также была весьма ответственной: помимо разбрасывания листовок, они доставляли спецпочту для избирательных комиссий, а также избирательные urnы, как пустые, так и заполненные бюллетенями. Далеко не всегда эти полеты были простым и безопасным делом.

Так, командир гарнизона небольшого местечка Бирча Пшемыслянского уезда по радио сообщил о невозможности доставить урны с результатами голосования, поскольку дороги блокированы одним из отрядов УПА, которые планируют нападение на городок с целью уничтожения этих самых урн. Из Пшемысля в 20:00 был выслан По-2 поручника Адама Гавроньского. Летчик совершил посадку на единственной более-менее подходящей площадке, где его уже ожидал председатель местного избиркома с заветными урнами. В это время противник пошел в атаку, пытаясь уничтожить самолет и захватить документы с результатами. Охрана открыла ответный огонь, сдерживая нападавших, а Гавроньский пошел на взлет под огнем. Около полуночи летчик совершил посадку в Пшемысле при свете прожекторов. Ценный груз был доставлен, а в фюзеляже и крыльях техники насчитали двадцать три боеприпасы.

Последовавший подсчет голосов показал, что референдум состоялся, и большинство поляков ответили положительно на поставленные вопросы.

На основании приказа Главнокомандующего Войска Польского для обеспечения выборов в сейм в BBC было сформировано 69 охранно-пропагандистских групп общей численностью 1509 солдат и офицеров. В некоторых случаях для обеспечения их действий привлекалась авиация. Так, 5-й штурмовой авиа полк выделил два По-2 на поддержку своих групп, Демблинская школа – четыре: два связных и два вооруженных. Последние действовали по радиовызову той или иной группы, подвернувшейся нападению отрядов вооруженной оппозиции. В период с 5 декабря 1946 г. по 19 января 1947 г. самолеты сбросили несколько миллионов листовок, группы же ликвидировали либо арестовали 685 членов антиправительственного подполья, захватили 148 единиц оружия, из них на счету демблинцев 337 человек и 94 «ствола». Проделано 1567 собраний с участием 167 000 человек. В свою очередь, и группы имели потери в личном составе.

Выборы также состоялись. Естественно, с результатом, устраивавшим новую власть.

## Против УПА: «Висла» и другие акции

К западу от линии новой советско-польской границы оставалось проживать более полумиллиона украинцев, и нет ничего удивительного в том, что Восточная Польша была зоной активности Украинской Повстанческой Армии. В ходе войны, в зависимости от ситуации, ее бойцы воевали против всех: немцев, поляков, Красной Армии, советских партизан. После прихода в стране к власти коммунистов наметилось сближение УПА с польской вооруженной оппозицией вплоть до проведения совместных вооруженных акций. Варшава, в свою очередь, отвечала весьма жесткими мерами вплоть до «окончательного решения украинского вопроса» путем принудительного переселения украинского населения в «новые земли», присоединенные к Польше после разгрома гитлеровской Германии, либо в СССР (из Советского Союза «в ответ» шло переселение поляков на историческую родину) в рамках известной акции «Висла», являвшейся весьма серьезной военной операцией с привлечением авиации. В первую очередь речь идет о подразделениях, летавших на По-2. Но – и не только на них.

Первым крупным объединением, сформированным для борьбы с УПА, была оперативная группа (ОГ) «Жешув», действовавшая, как понятно из названия, на территории Жешувского воеводства. В ее состав входили части КБВ, 8-я и 9-я пд, а также сводная эскадрилья из шести По-2. Вскоре она была усиlena еще тремя машинами. Большая часть из них находилась при штабе 8-й дивизии в Саноке, остальная – в Пшемысле, где располагалось управление 9-й дивизии. В составе различных сотен и куреней УПА, действовавших в зоне, охваченной ОГ «Жешув», насчитывалось до восьми тысяч бойцов.

Боевая деятельность ОГ началась 12-15 апреля, когда части 8-й пд провели при поддержке своих самолетов операцию против сотен командиров «Бурлаки», «Ворона» и «Яра». Один экипаж принимал участие в прочесывании лесов к востоку от Ярослава, проведенном с 18 по 21 апреля силами 9-й дивизии в ходе преследования сотен командиров «Медведя», «Захарки» и «Яра». Затем пара По-2 с 20 по 24 апреля действовала в интересах частей, осуществлявших операцию по разгрому отрядов «Смереки» и «Бира».

Природные особенности Жешувского воеводства, являвшегося из себя горно-лесистую местность, не всегда способствовали успешной работе авиации. Так, пара самолетов участвовала в действиях 8-й дивизии по разгрому сотни командира «Рена». Несмотря на самоотверженность экипажей, выполнившие ими разведывательные полеты оказались малорезультативными, поскольку противник умело маскировался среди лесов и складок местности. Вместе с тем, авиаторы обеспечили надежную связь между частями в поле и штабом в Саноке.

7 мая проведенная воздушная разведка позволила подразделениям 36-го пехотного полка 8-й дивизии окружить и разгромить в районе н.п. Бжезница-Вышня один из отрядов УПА, потерявший в ходе боя до сорока человек.

Всего с 8 апреля до 28 мая в воеводстве было проведено 218 операций против УПА, многие из них – с участием авиации. В ходе них повстанцы потеряли 184 человека убитыми, 308 было арестовано либо пленено. Захвачено 343 единицы оружия.

В этот период и в других районах Польши, где отмечалась активность подразделений УПА, боевую работу наземных частей обеспечивала авиация. Так, в ночь на 28 мая сотня командира «Прирвы» и отряд польской оппозиционной организации «Вольношь и неподлеглошь» (ВиН) командира «Виктора» совершили нападение на г. Грубешув Люблинского воеводства. Атака была направлена на местное управление общественной безопасности, уездный комитет Польской рабочей партии и военные казармы. Бой длился три часа, и к рассвету нападавшие были отбиты, потеряв до двадцати человек убитыми и столько же ранеными. Армия потеряла десять, а эсбисты – пять человек погибшими. Естественно, были еще и раненые. Для них на рассвете присланный штабом округа из Люблина По-2 доставил медикаменты и перевязочный материал.

Затем, в течение дня, в Грубешув прилетели еще два «кукурузника», выделенные штабом округа, и два – от «чекистской» эскадрильи. Они приняли участие в организованном начальником местного гарнизона преследовании отходивших отрядов «Прирвы» и «Виктора», занимаясь патрулированием района Грубешув – Хелм-Любельски – Владава. В ходе этих вылетов они маркировали обнаруженные места дислокации противника, а также наносили по ним удары с применением ручных гранат и огня бортовых пулеметов. Само преследование велось до 29 мая, и в ходе его экипаж хоронжего Альбина Коженевского обнаружил крупную группировку партизан в районе н.п. Долгобычев. Работа экипажей в интересах гарнизона Грубешева продолжалась до конца июня, ибо самолеты на месяц были оставлены в распоряжении командира дислоцирующегося в городе полка. За это время один из экипажей вскрыл крупный отряд в районе Хелма-Любельского и «вел» его в течение нескольких дней, пока тот не был настигнут и разгромлен наземными частями.

Не сидела без дела и ОГ «Жешув». 29 мая силами 34-го и 36-го полков 8-й дивизии при поддержке авиации она провела операцию против сотен командиров «Ластивки» и «Крыла», укрепившихся в горно-лесистой местности в районе Мжиглода, Санока и Юровца. На рассвете пехота пошла на штурм, однако противник успешно отразил его. Понадобилась помочь авиации.

Вскоре после четырех часов утра звено из трех По-2 появилось над полем боя и нанесло удар по позициям обеих солдат. Так вспоминал боевую работу этого дня поручник Юзеф Дембовский: «Долетаем до высот. На склонах четко выделяются позиции уповцев, а у подножья видны боевые порядки стрелков 34-го и 36-го полков. Согласно правилам, переходим в пикрование. Уповцы «угощают» нас огнем станковых пулеметов. Позиции бандюков уже непосредственно под нами, стрелки сержанты Шаблинский, Смайкевич и Олеарчик выбрасывают связки гранат. Склоны укрываются клубами дыма и облаками пыли. Заговорили бортовые пулеметы. Звено проносится над склонами и выполняет расхождение. Итак, теперь каждый из нас атакует самостоятельно. Делаю левый вираж. Вижу, как пехота поднимается в атаку. Выбираю группу бандитов, засевших в окопе за станковым пулеметом. Пикирую на них. Смайкевич бросает в уповцев новую связку гранат и обстреливает их из пулемета. То же самое рядом со мной делает Пытель, а немного далее – Смук [летчики других самолетов звена – Авт.]. Вираж – и вновь атакуем.

Пехота все ближе подходит к позициям уповцев. Атакуем вновь. Но как долго можно стрелять и бросать гранаты? Уповцы уже отходят в сторону леса. У них на плечах сидят пехота. Захватывают высоту, а у нас закончились боеприпасы...». Пытель и Дембовский нашли тогда выход из положения, посадив свои машины прямо в боевых порядках пехоты, и с ее помощью пополнили запасы патронов и гранат.

В тот день летчики выполнили еще несколько вылетов подобного рода. Кроме того, на По-2 был организован своеобразный «воздушный мост», по которому из Санок доставлялись боеприпасы и горючее для обеспечения боевой работы самолетов.

Надо сказать, что действия авиации против инфраструктуры УПА (бункеров, схронов, укрепленных позиций и т.п.) затрудняло отсутствие в арсенале сводной эскадрильи авиа-бомб. Применявшиеся ручные гранаты далеко не всегда были в этом случае эффективным средством. Приходилось импровизировать.

Так, в районе н.п. Хузеле пехотинцы 36-го полка пытались взять хорошо оборудованный бункер, но всякий раз их атаки отбивались. За помощью обратились к авиации. Решено было применить против укрепления минометные мины. Несколько штук их было загружено в заднюю кабину. Сбрасывание осуществлял механик самолета, который полетел за стрелка. Взрыватели мин, для избежания повреждения машины осколками, были установлены на некоторое замедление. Экипаж атаковал с пятидесяти метров, прицеливание велось «на глазок», тем не менее, цель была поражена.

В ночь на 28 июня сотня «Бурлаки» (Владимира Щигельского) напала на одно из сел в районе Мжиглода и сожгла его. На помощь отправилась пехота, а с рассветом к ней присоединилось звено По-2. Вскоре они приземлились у пожарища. Здесь с командиром подошедшего авангарда летчики уточнили направление отхода противника, и вскоре одна из машин отправилась на взлет. Семь минут спустя экипаж обнаружил отходивший отряд, провел тщательную разведку, а затем забросал его гранатами и обстрелял из «шкаса». Затем, пятнадцать минут спустя после взлета, наблюдательбросил пехотинцам вымпел с донесением. По ходу преследования авиаторы уточняли маршрут отступления бурлаковцев и сбрасывали новые вымпелы. Тем не менее, большей части сотни удалось уйти.

Надо отметить следующий момент. Самолеты, принимавшие участие в боевых действиях против вооруженной оппозиции и отрядов УПА, не были оборудованы радиостанциями, и связь между экипажами и наземными частями поддерживалась при помощи вымпелов и подхватываемых пакетов. Это весьма затрудняло взаимодействие авиации и наземных войск.



**Группа бойцов УПА**

К началу октября ОГ «Жешув» добилась значительных успехов. Часть отрядов была уничтожена, часть изгнана с территории воеводства. Число бойцов ВиН, НСЗ и УПА сократилось до двух тысяч. В боях погибло 910 членов вооруженного подполья и украинских партизан, более тысячи арестовано либо пленено. Захвачено 1220 единиц оружия. 9 октября 1946 г. ОГ была расформирована, самолеты отзывены вновь во 2-й смешанный авиаполк. При штабах обоих дивизий, однако, было оставлено по паре машин.

Осенне-зимний период 1946-1947 гг. характеризовался относительным снижением боевой активности. Но грядущая весенне-летняя кампания обещала быть весьма напряженной, что прекрасно понимали обе стороны и предпринимали все меры для подготовки к ней.

Власти в Варшаве в период с 15 октября 1944 по 2 августа 1946 гг. насилием переселили порядка 482 тысяч украинцев. Руководство страны понимало, что окончательно справиться с повстанцами удастся, лишь завершив переселение украинского населения, лишив тем самым УПА базы, на которую она могла опереться.

Для осуществления всех этих мероприятий была запланирована крупномасштабная войсковая операция под кодовым названием «Висла». К участию в ней были привлечены соединения и части Войска Польского, КВБ, погранвойск и некоторых других формирований общей численностью до 21 000 человек, сведенных в ОГ «Висла». Командующим был назначен начальник генштаба ВП генерал бригады Стефан Москор.

УПА располагала в районе запланированной операции, по разным данным, от 1380 до 2500 бойцов, сведенных в четыре куреня и отдельную сотню.

Для участия в планируемой операции были выделены и соответствующие силы авиации. В первую очередь, это были



**В боях против УПА нашли ограниченное применение штурмовики Ил-2**

девять По-2 из состава сводной эскадрильи 2-го авиааполка, приданые непосредственно в подчинение штаба ОГ. Личный состав включал в себя летчиков-инструкторов из Демблинской школы, а также пилотов звеньев связи при штабах округов. Были также и советские летчики. Командовал поручик Дионизы Мацёнжек, еще в сентябре 1939 г. воевавший на «Карасе». Кроме того, в распоряжение штаба был передан транспортный Ли-2, экипаж которого, судя по всему, был смешанным советско-польским либо вовсе советским на польской службе: (командир капитан Владимир Паливода и второй пилот подпоручик Зигмунд Данилов). Также, впервые за все время борьбы с вооруженным подпольем, к участию в операции привлекли и боевую авиацию в виде звена Ил-2 из 6-го штурмового авиааполка под командованием поручника Владислава Чубковского.

Авиация базировалась поначалу на аэродроме Ясёнка, что под Жешувом, затем, 23 апреля, По-2 перелетели в Санок. Правда, 18 мая они вновь вернулись.

Во избежание ошибочного нанесения ударов по своим войскам, генерал Москор приказал разоружить все По-2 сводной эскадрильи, мотивируя это тем, что большинство бойцов УПА были одеты в трофейную польскую униформу, поэтому могут иметь место нежелательные инциденты. Действительно, летчики, принимавшие участие в операции «Висла», вспоминали о ситуациях, в которых они первоначально принимали своих солдат за украинских повстанцев. Тем не менее, весьма часто ситуация требовала вооруженной поддержки авиации. Поэтому экипажи брали в воздух личное оружие, пистолеты-пулеметы, гранаты. Судя по воспоминаниям, на некоторых машинах были оставлены либо вновь установлены пулеметы ШКАС. В источниках также упоминается применение ручных пулеметов ДП.

Кроме того, в штаб 1-й дивизии КВБ 9-я аэ откомандировала звено из четырех По-2. Время от времени им в усиление прибывали и другие машины. Отмечено также использование трофейного «Шторха», который официально не числился в составе 9-й аэ.

По договоренности с правительством Чехословакии самолеты обеих стран в ходе действий против повстанцев могли залетать в воздушное пространство на глубину до 30 км для ведения разведки. Правда, оружие при этом применять запрещалось. Надо сказать, что обе стороны в дальнейшем весьма активно пользовались предоставленными возможностями.

Отличным идеологическим прикрытием для обоснования проведения операции в глазах общественности страны послужила гибель генерала Кароля Сверчевского, угодившего 28 марта 1947 г. в районе н.п. Балиград в засаду, организованную сотней «Гриня». Отметим, что некоторые современные историки считают, что здесь имела место преднамеренная утечка информации в свете «подковерной борьбы» в



Один из трофейных Fi.156 применялся поляками в ходе боевых действий против УПА

военном руководстве страны. Как бы там ни было, осуществление акции «Висла» началось 20 апреля 1947 г.

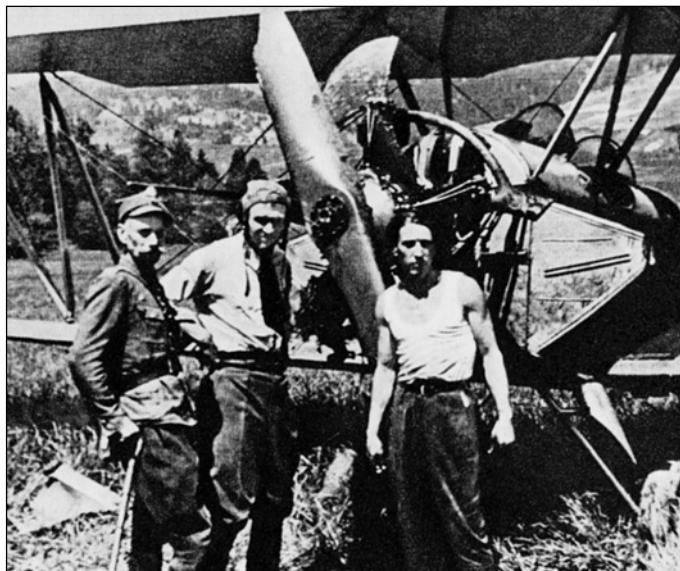
Поначалу самолеты приступили к выполнению связных полетов. Разведывательные вылеты на первых порах выполнялись два раза в день: утром и вечером. Однако потребности войск в получении как можно более свежих разведданных потребовали интенсификации подобного рода деятельности, и полеты стали совершаться практически весь световой день, от рассвета до заката. Постоянно в воздухе находилось по два самолета. При обнаружении противника, вопреки приказам генерала Москора, экипажи наносили по партизанам удары гранатами и огнем стрелкового оружия. Особое внимание уделялось районам н.п. Воля-Михова – Команча – Щавно – Кулешнэ, где действовали сотни «Гриня» и «Стаха», а также Буковец – Терка – Суха – Жеки, где сражалась сотня «Бира».

Подразделения последней были выявлены уже в ходе полетов на ознакомление с районом боевых действий – 21 апреля. Вспоминает один из участников, поручник Тадеуш Малецкий, совершивший вылет с комэском в задней кабине: «Вылетели с Ясёнок, что под Жешувом. Шли на бреющем, едва ли не над землей. Такая высота полета была безопасной, поскольку большая угловая скорость перемещения создавала бандеровцам трудности в прицеливании. Проходили, буквально, с огибанием наземных препятствий, пролетали между деревьями, горными вершинами. Между Леском и Балиградом, пролетая над обширным лесным массивом, заметили поднимающийся между деревьями голубоватый столб дыма. Вскорости уже были над этим местом. На большой поляне множество людей возились возле костра. Одни были в куртках, другие в гражданской одежде, третьи в униформе. Внезапное появление самолета вызвало среди них панику. Сомнений не было: бандеровцы! Пролетев над участком леса, вновь повернул самолет к поляне. Мацёнжек достал из ящика с гранатами Ф-1 четыре «лимонки» и быстро насадил их на стальное кольцо. Едва самолет достиг края поляны, он сразу же выдернул предохранительные чеки на всех гранатах и выбросил их за борт. Мощный взрыв свидетельствовал о том, что «лимонки» не подвели. Но и нам досталось от огня бандеровцев. Рули направления и высоты были изрешечены их пулями. Пришло резко машину направить в набор высоты, а затем и на снижение, дабы убедиться, что рули исправно работают. К счастью, рули действовали, можно было продолжать полет».

Экипаж не прервал выполнение задания. Вскоре они обнаружили избушку, откуда по самолету был открыт пулеметный огонь. Одна из пуль попала в компас, и осколок разбитого стекла легко ранил Малецкого. Мацёнжек вновь бросил гранаты, а затем открыл огонь из взятого с собой ДП. Противник отступил под прикрытие лесной чащи. Затем комэск принял управление на себя. Малецкий вытер кровь и написал краткое донесение, которое было в вымпеле сброшено подходившим к лесу пехотинцам.

По возвращении на аэродром летчики увидели, как им повезло: одна из пуль прошла буквально в паре сантиметров от узла крепления руля высоты.

19 июня сводная эскадрилья понесла свою первую и единственную боевую потерю. В этот день на разведку района между Балиградом и Команчей, к югу от Санока, вылетел экипаж в составе летчика хорунжего Бронислава Свентковского и штурмана поручника Яна Дзенковского. Пролетая над селцом Тужаньск, экипаж обнаружил большую группу вооруженных людей, выходивших в рассыпанном строю из лесу, вроде, похожих на своих. Снизившись до нескольких десятков метров, авиаторы увидели, что, как вспоминал Свентковский, «в польской униформе только те, кто шел в передней шеренге, а за ними шли вооруженные гражданские лица, либо одетые в гитлеровскую униформу. Сомнений не было – банда». Самолет поднялся до ста метров, а затем летчик на-



**Польские авиаторы у По-2, поврежденного в ходе одного из боевых вылетов над Бескидами**

чал имитировать атаки. Обнаруженный отряд поначалу «ключнул» на уловку и разбежался под защиту леса. Штурман в это время делал необходимые записи в бортжурнал и ставил пометки на карте. Однако противник вскоре сориентировался, перестал прятаться и открыл сильный огонь из ручных пулеметов. Свентковский: «Добавил газа, чтобы побыстрее выйти из-под огня. Поручик Дзеньковский, желая лучше наблюдать за бандитами, непрерывно наклонялся из своей кабины то вправо, то влево. В какой-то момент обернулся назад и увидел страшную вещь. Янек почти по пояс свисал из кабины на левый борт. Его левая рука бессильно свисала по фюзеляжу, почти касаясь нижнего крыла. На лбу, вместо очков, виднелась рана красного цвета, а лицо было залито кровью. Все было ясно. Янек ранен, скорее всего – смертельно. Сразу же забыл и о бандите, и об обстреле, и о том, что и со мной это может случиться. На первый план выходил вопрос жизни. Как помочь товарищу, где садиться, где искать помощи?». В конечном итоге, летчик посадил залитый кровью По-2 в Саноке, однако штурман был мертв. В машине после посадки обнаружили шесть пробоин. Записи Дзеньковского сразу же были переданы в штаб ОГ «Висла».

По личному приказу генерала Моссора в район прошедшего вылетел По-2 с экипажем в составе подпоручников летчика Ежи Фигарского и штурмана Игнация Крикшера. Вскоре отряд, от огня которого погиб Дзеньковский, был обнаружен, и в район его дислокации, согласно полученному от экипажа донесению, направилась пехота. На поддержку ей вылетело звено штурмовиков, наведением которого занимался Крикшер при помощи сигнальных ракет. Ударами авиации и атакой пехоты отряд УПА был разгромлен.

Надо сказать, что Ил-2 применялись нечасто. Последний их боевой вылет отмечен 27 июня при поддержке частей 1-й дивизии КВБ, атаковавшей лагерь УПА на вершине горы Хрыщатой. Авиация уничтожила двенадцать шалашей, пехота захватила один бункер, пекарню, запасы оружия и боеприпасов, однако повстанцы, очевидно получившие предупреждение, ушли.

Несмотря на приказ командующего, По-2 иногда тоже привлекались для нанесения ударов по противнику. Так было на рассвете 5 июня, в ходе боя по ликвидации окруженно-го на высоте Кичера отряда командира «Крылача». Одно звено По-2 нанесло сильный удар по его позициям, атакованым затем пехотой. Повстанцы понесли большие потери, но, тем не менее, смогли прорвать неплотное кольцо окруже-

ния и уйти. После этого самолеты сразу приступили к ведению интенсивной разведки по возможным путям отхода неприятеля.

В начале же июня только благодаря воздушной разведке удалось обнаружить, а затем и разгромить, сотню командинга «Ластивки» (Григория Янковского), которому поначалу удалось оторваться от преследовавших его наземных войск и скрыться в лесах, для прочесывания которых требовалось несколько дивизий.

В ходе операции по преследованию этой сотни один из польских батальонов угодил в засаду, устроенную повстанцами в районе н.п. Квашеница, и понес серьезные потери убитыми и ранеными. На призыв о помощи прибыли три По-2, каждый из которых был оснащен двумя подкрыльевыми кассетами для перевозки раненых. Также на борту одной из машин находился врач. Он оказал на месте помощь легкораненым солдатам, а «тяжелые» самолетами были доставлены прямо в жешувский госпиталь.

Санитарными перевозками занимался и приданый Ли-2. За время осуществления акции «Висла» на его борту в Варшаву было перевезено 35 тяжелобольных солдат и офицеров, в Krakow – 10.

Также с самолетов разбрасывались листовки: каждый По-2 брал их по 10 000 штук. Подобная работа велась как в ходе специальных агитвылетов, так и попутно – при полетах на разведку.

Подобного рода деятельностью занималось и звено 9-й аэ КВБ. В период с 21 апреля по 15 мая 1947 г. оно выполнило 43 задания для поддержки 1-й дивизии, 32 из которых были признаны выполненными успешно.

Операция «Висла» длилась до 30 июля. В ходе ее было переселено 140 575 украинцев, а в концлагерь в Явожне посажено еще 3873 человека. УПА в боях потеряла 1335 бойцов: 543 убитыми, 564 пленными и, кроме того, 228 осужденных на смертную казнь либо к различным срокам заключения. В качестве трофеев захвачено 986 единиц различного вооружения. Тем не менее, части сил УПА удалось уйти в Чехословакию.

Потери польской стороны составили 119 военнослужащих убитыми (90 – армия и 29 – КВБ), 227 раненых (188 – Войско Польское и 39 – КВБ).

Самолеты сводной эскадрильи действовали весьма активно, налетав более 1500 часов. Как уже отмечалось, в ходе боевых вылетов погиб всего один авиатор. Много машин получили различной степени повреждения от наземного огня. Но были также потери в авариях и катастрофах, в ходе которых эскадрилья лишилась двух По-2. На одном из них 8 июля разбился летчик-истребитель Козловский, который оказался в эскадрилье по делам, не имеющим отношения к летной работе. Он попросил дать ему полетать на самолете и, как ни странно, не справился с пилотированием известного своей простотой и неприхотливостью биплана.



**Для эвакуации раненых применялся самолет Ли-2**



**Группа летчиков истребительного звена Отдельной эскадрильи морской авиации у одного из Як-9**

Звено КВБ за указанный период совершило 387 вылетов общим продолжительностью 892 часа.

30 июля 1947 г. ОГ «Висла» была расформирована. Тем не менее, кое-где продолжали действовать остатки сил УПА, пойманные достаточно болезненные удары. Для их окончательной ликвидации были сохранены оперативные подгруппы «Санок» и «Любачув», продолжавшие операции ограниченного масштаба на территории Жешувского воеводства до 14 ноября того же года. В распоряжение командиров этих соединений были переданы по два самолета 9-й аэрофлота. Они продолжали выполнять до указанной даты полеты на разведку, связь и т.п.

Таким образом, в Польше в первые годы по окончании Второй мировой войны авиация весьма активно привлекалась для борьбы с внутренней вооруженной оппозицией и УПА, внеся значительный вклад для их разгрома. «Рабочей лошадкой» здесь были ставшие знаменитыми еще в 1941-1942 гг. По-2, оказавшиеся, при всех своих недостатках, весьма неплохими противопартизанскими самолетами и выполнявшие весьма широкий круг боевых задач: от связных и разведывательных полетов до нанесения ударов по противнику. Особо ценной оказалось неприхотливость самолета при эксплуатации с полевых аэродромов и случайных площадок. Работу «кукурузников» облегчало отсутствие у противника каких-либо серьезных средств ПВО. Тем не менее, и авиация несла потери, прежде всего – в личном составе. Так, в ходе описываемых выше событий BBC потеряли тридцать семь человек.

## Новые реалии

В 1948 г., после окончательного укрепления в Польше власти коммунистов, естественно, просталинского толка, по стране, как и по всему соцлагерю, прошла волна репрессий. В BBC она, в первую очередь, захлестнула летчиков, сражавшихся в годы Второй мировой войны в составе польских



**Ил-2 подпоручника А. Коробчинского, на котором тот перелетел в Швецию**

войск на Западе. За решеткой оказались многие известные и заслуженные авиаторы, такие, как, например, лучший польский ас Станислав Скальский. Им приписывали сотрудничество с британской разведкой, подрывную деятельность против «власти рабочих и крестьян» и т.п.

Некоторые пытались, дабы избежать ареста, нелегально покинуть страну, однако это было сделать чрезвычайно трудно. Как известно, на суще Польша граничила либо с СССР и его союзниками, либо с оккупированной советскими войсками Восточной Германией («оккупированная» – не новомодный идеологический штамп: до 1956 г. советский контингент на территории Германии официально назывался Группой Советских Оккупационных войск в Германии). Для того, чтобы попасть в любую из западных стран, оставался один более-менее реальный путь: пересечь Балтийское море по воздуху или по воде.

Первый случай перелета польского авиатора на Запад имел место в один из дней 1949 г., когда в Швецию сбежал на Ил-2 летчик Отдельной эскадрильи морской авиации подпоручик Аркадиуш Коробчинский. Случайно в задней кабине оказался механик самолета, который Польшу покидать не собирался. Сам летчик являлся поляком советского происхождения и в Войско Польское был направлен в порядке помощи в годы Второй мировой войны. После войны его семья из СССР, конкретно – с Украины, была переселена на историческую родину. А Коробчинского вскоре собирались вновь перевести в Союз, чего тому вовсе не хотелось. Это и послужило мотивом его поступка. В конечном итоге ему было предоставлено политическое убежище. Самолет несколько недель спустя был возвращен Польше и прибыл туда на палубе судна. Вернулся и механик.

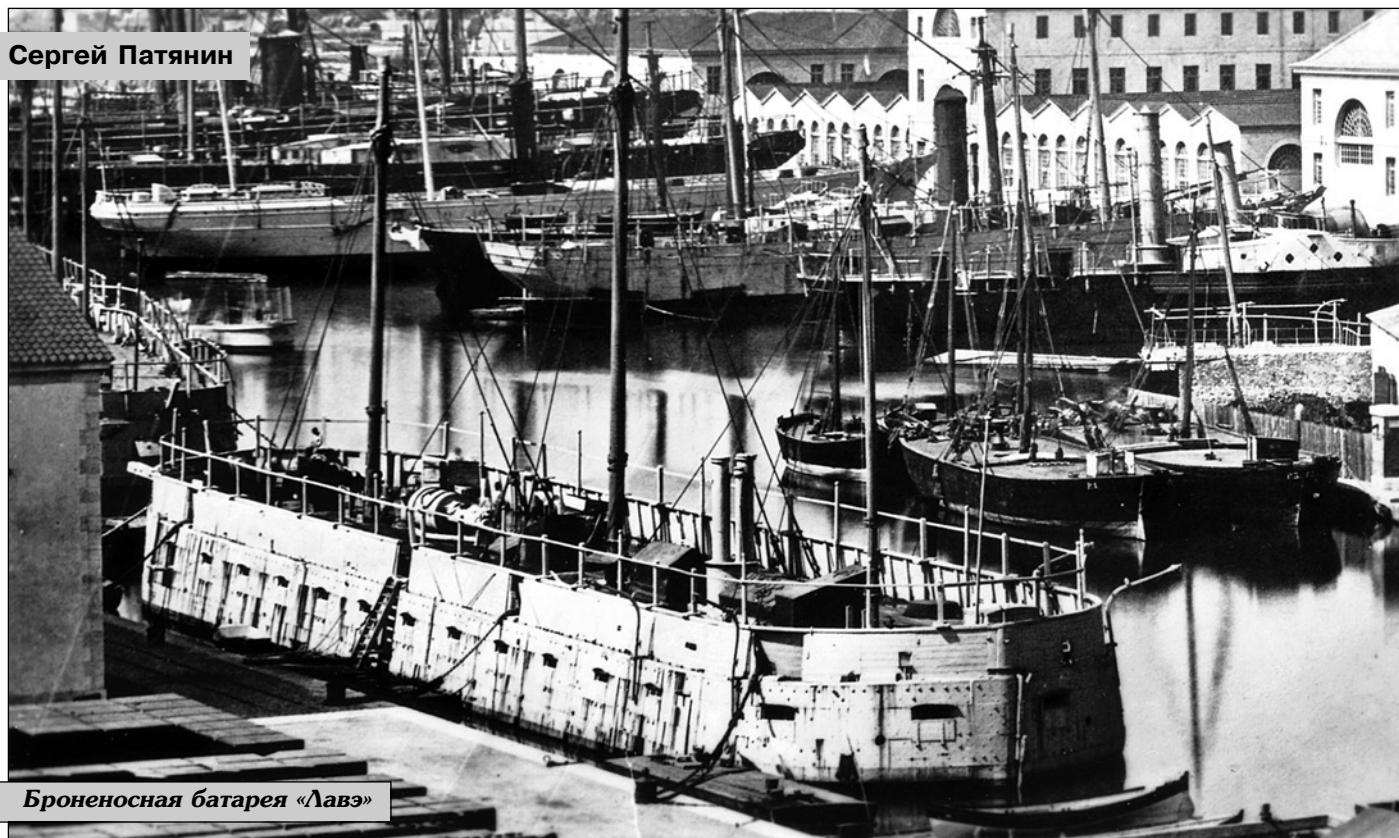
Такие случаи не проходили безнаказанно для непосредственного начальства дезертира, тем более – в те годы. Подверглись аресту командир эскадрильи командор-поручик Александр Маевский и командир звена, в котором летал Коробчинский, поручик Антоний Исаковский, а также еще восемь человек. Дисциплинарным взысканиям подверглись «за потерю бдительности» и особисты, курировавшие морскую авиацию.

Первый значительный всплеск начавшейся «холодной войны» в 1948 г. привел к усилиению внимания поляков к охране воздушного пространства страны, в частности, над своими территориальными водами, где росло число нарушений иностранными самолетами. С марта 1949 г. на аэродроме Пулк приступили к несению боевого дежурства два звена истребителей Як-9П упомянутой Отдельной эскадрильи. Боевую службу попеременно несли три пары «яков». Неоднократно они летали на перехват нарушителей, но в лучшем случае, могли лишь вынудить покинуть воздушное пространство страны. Зачастую это были реактивные «метеоры», которых поршневые перехватчики никак догнать не могли. На повестке дня стояло перевооружение на новую матчасть.

Летом 1949 г. вновь произошел инцидент с участием штурмовиков. В один из июльских дней, в результате ошибки, случившейся из-за плохой погоды, звено Ил-2 атаковало в нейтральных водах группу шведских транспортов-угольщиков. Правда, обошлось без жертв, ибо в последний момент летчики разобрались, что к чему. До широкого скандала дело не дошло: шведы ограничились нотой протеста.

Первые пять лет холодной войны прошли для польских авиаторов так же, как и для их коллег в других восточноевропейских странах. Они принимали участие, хотя и весьма ограниченное, в боевых операциях против вооруженной оппозиции. Происходила замена старых кадров, имевших еще довоенную подготовку, новыми, прошедшими обучение уже при новой власти. Старые же летчики, особенно те, которые воевали на Западе, в большинстве своем изгнались из вооруженных сил и подвергались репрессиям. Были отмечены первые попытки, вполне удачные, перелетов на Запад. В будущем они станут среди польских летчиков весьма частым явлением...

Сергей Патягин



Броненосная батарея «Лав»

## Броненосные батареи Крымской войны

**Д**ату начала броненосной эпохи в истории мирового судостроения можно определить довольно точно – это 5 сентября 1854 г. (здесь и далее все даты – по новому стилю). В этот день французский император Наполеон III отдал распоряжение о постройке пяти плавучих батарей с железной защитой бортов.

Предыстория этого события хорошо известна. Смертоносная эффективность разрывных снарядов бомбических орудий против деревянных кораблей была наглядно продемонстрирована в Синопском сражении 30 ноября 1853 г., когда русская эскадра контр-адмирала П.С. Нахимова, впервые массово применив такие пушки, полностью уничтожила турецкую. Хотя к тому времени уже был проведен ряд опытов по использованию железных листов для защиты бортов деревянных кораблей, ни британский, ни французский флоты не осознавали необходимости массового внедрения бронирования. Так продолжалось до начала Крымской войны, когда корабли союзников вынуждены были иметь дело с русскими береговыми батареями, защищавшими входы в хорошо укрепленные порты. Особенно ярким эпизодом стала перестрелка 17 октября 1854 г. с фортом «Константин», прикрывающим вход в Севастопольскую бухту, в ходе которой русские артиллеристы с близкой дистанции нанесли значительные повреждения деревянным кораблям англо-французской эскадры. С тех пор даже могучие линкоры отваживались вступать в бой с береговыми укреплениями только на больших дистанциях, где огонь их многочисленных пушек оказывался куда менее эффективным.

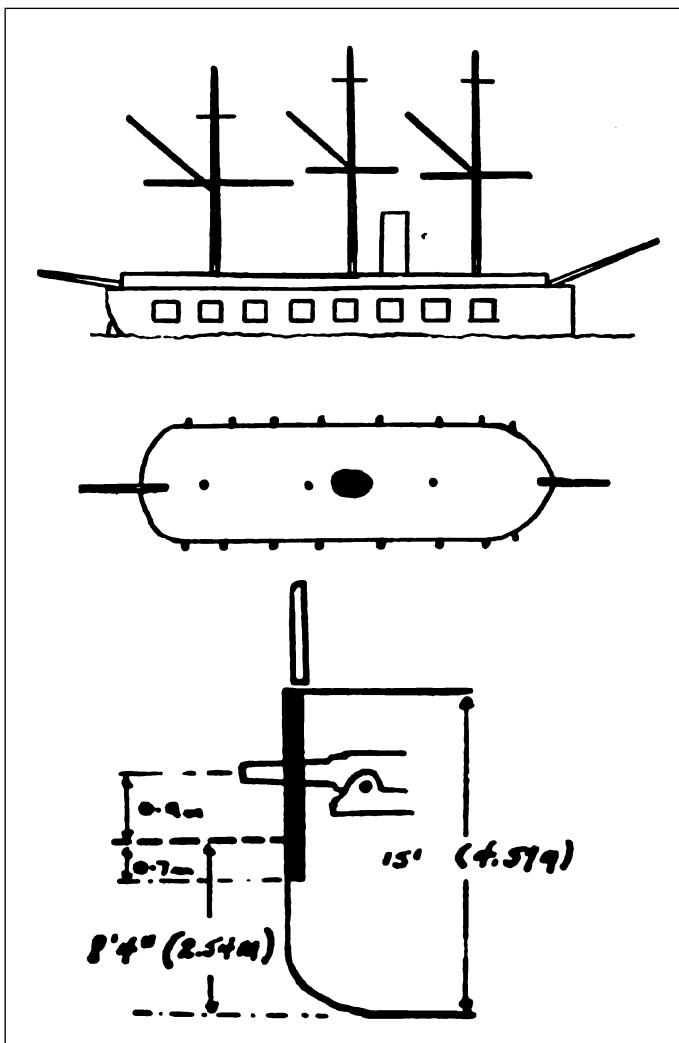
Французская сторона осуществила разработку базового проекта бронированной плавбатареи и намеревалась построить десять таких кораблей, однако из-за ограниченных возможностей национальной промышленности – особенно металлургии – была вынуждена довольствоваться

семью и обратиться к британскому союзнику с просьбой построить оставшиеся пять. Несмотря на определенную долю скептицизма по отношению к новому типу, 9 октября 1854 г. Адмиралтейство выдало соответствующий заказ.

Французские плавбатареи получили названия «Тоннан», «Девастасьон», «Лавэ», «Конгрэв» и «Фудруаян». Их проект разработал выдающийся французский инженер-кораблестроитель Станислас Шарль Анри Лоран Дюпуи-д-Лом, а строились они на казенных верфях в Лориане (две), Бресте, Шербуре и Рошфоре.

Внешне это были безобразные корабли – короткие и широкие плоскодонки со скругленными носом и кормой. При водоизмещении 1575 метрических тонн они имели длину 51,05 м, ширину 13,14 м, высоту корпуса 4,57 м и осадку 2,54 м. Поверх деревянной обшивки толщиной 44 см навешивались 183 броневые плиты из кованого железа толщиной 100–110 мм и высотой 2,63 м, изготовленные на металлургических заводах «Крезо». Они защищали борт до верхней палубы и уходили под воду на 0,7 м. Палуба над казематами или батареями была до известной степени защищена, так как, будучи сделана из дуба, обшивалась тонкими железными листами. Якорные клюзы располагались ниже ватерлинии, чтобы защитить якорные цепи от вражеских ядер, а сверху над ними устраивались бронированные колодцы из кованого железа. Общий вес брони составил 297,5 т.

Вооружение плавбатареи состояло из шестнадцати 50-фунтовых гладкоствольных дульнозарядных пушек, которые располагались на высоте всего 0,9 м над водой, зато могли переставляться так, чтобы вести огонь на один борт. На одной из батарей имелся некий прообраз боевой рубки в виде железного непробиваемого пулями прикрытия для рулевого, сообщавшегося с машинным отделением.



лением через гуттаперчевую переговорную трубу. Экипаж состоял из 280 человек.

Паровые машины для батарей были изготовлены фирмой «Крезо» и имели номинальную мощность в 225 л.с. Первые же испытания показали, что в нижних помещениях на ходу становится невыносимо жарко, а естественная вентиляция оказалась совершенно неэффективной. Управлялись корабли с большим трудом, так что в конечном итоге их пришлось оснастить тремя рулями и двумя шверцами. Еще хуже обстояло дело со скоростью: даже после увеличения нагревательной поверхности котлов лучший результат, показанный «Лавэ», составил всего 3,795 узла! Первоначальным проектом предполагалось оснащение плавбатарей полной парусной оснасткой с площадью парусов 1000 м<sup>2</sup>, «так как идея о броненосце без мачт вначале еще не умещалась в головах кораблестроителей», но они оказались настолько отвратительными ходоками, что было решено обойтись без парусов и ограничиться легкими мачтами, которые могли убираться перед боем. Дымовая труба и фальшборт на верхней палубе также выполнялись убирающимися.

Общая стоимость постройки пяти броненосных батарей составила 6,58 млн. франков (в среднем, по 1,316 млн. за единицу). В частности, стоимость «Девастасьона» составила в 1 146 489 франков.

В отличие от французов, англичане строительство плавбатарей поручили частным подрядчикам: «Тандер» и «Метеор» строились в Блэкпулье, на верфи Грина, «Глэттон» и «Трасти» – там же, на верфи Мэйра, а «Этна» – на вер-

фи «Скотт Рассел» в Милуолле. Машину для «Этны» изготавлила фирма-строитель, для «Метеора» – фирма «Модсли, сыновья и Филд», для остальных трех кораблей – фирма «Миллер, Рэйвенсхилл и Ко». Стоимость постройки корпуса одной батареи составила около 43,7 тыс. фн.ст., механизмов – порядка 10-11 тыс. фн.ст., вооружения и оснастки – от 6 до 10 тысяч.

«Глэттон» и «Трасти» имели водоизмещение 1460 т, длину 52,63 м, ширину 13,78 м, высоту корпуса 4,42 м и осадку 2,34 м; остальные – водоизмещение 1469 т, длину 52,58 м, ширину 13,31 м, высоту корпуса 4,44 м и осадку 2,29 м. Как и их французские аналоги, все они имели деревянные корпуса с толщиной обшивки 20 дюймов (51 см), поверх которой навешивалась 4-дюймовая железная броня. Поначалу планировалось вооружить их шестнадцатью 68-фунтовыми гладкоствольными дульнозарядными пушками, но в конечном итоге для уменьшения осадки было установлено всего четырнадцать. Важнейшим недостатком британских плавбатарей стали огромные орудийные порты размером 102x86 см. Они не только уменьшали общую прочность корпуса, но и увеличивали площадь незащищенной поверхности борта, через которую осколки могли проникать внутрь забронированной цитадели.

Корабли оснащались двухцилиндровыми паровыми машинами номинальной мощностью 150 л.с. Диаметр цилиндров составлял 650 мм, ход поршня – 610 мм. Пар вырабатывали четыре трубчатых котла, каждый из которых имел по две топки. Максимальное давление – 60 футов на кв. дюйм ( $4,22 \text{ кг}/\text{см}^2$ ). Поскольку малая осадка не позволяла оснастить батареи гребным винтом большого диаметра, возникла идея установить на единственном валу друг за другом три маленьких винта, чтобы обеспечить нужную скорость. В конечном итоге этого так и не сделали, ограничившись единственным винтом диаметром 1,8 м и шагом 3,81 м. Впрочем, британские батареи существенно превзошли по скорости французов – например, «Метеор» развил 5,795 узла при индикаторной мощности 530 и.л.с. и 139 оборотах в минуту. На своих трех мачтах они несли косые паруса общей площадью 700 м<sup>2</sup> (по другим данным – 885 м<sup>2</sup>). Впрочем, по словам современника, батареи не могли идти «ни под парусами, ни под парами и не слушались руля». Экипаж состоял из 210 человек.

Несмотря на то, что испытания первой французской броненосной батареи оказались не совсем удачными, французы послали «Лавэ», «Тоннан» и «Девастастьон» на Черное море. Правда, добираться туда им пришлось на буксире у колесных пароходофрегатов «Магеллан», «Дарьен» и «Альбатрос» соответственно. Они прибыли на театр к концу сентября.

Звездным часом броненосных батарей стала бомбардировка русской прибрежной крепости Кинбурн 17 октября 1855 г.

Расположенный напротив Очакова – между Одессой и Крымским полуостровом – Кинбурн с гарнизоном в 1500 солдат под командованием генерал-майора Коконовича защищал дельту Буга и Днепра. Укрепления состояли из трех частей. Основным был каменный форт с примерно 50 пушками и мортирами, некоторые из которых располагались в казематах. Также имелись две батареи, укрепленные мешками с песком, с 10 и 11 пушками. Тяжелых орудий не было, самыми мощными были стандартные 24-фунтовые пушки, стреляющие чугунными ядрами.

14 октября к Кинбурну прибыла англо-французская эскадра, состоявшая из 10 линейных кораблей (в том числе четыре французских), 17 британских фрегатов и шлюпов, трех французских корветов, 11 мортирных ботов (пять французских и шесть британских), 22 канонерок (12 французских и 10 британских), 10 транспортов, имевших на борту 8000 солдат, и нескольких малых кораблей.

Командовали операцией французский вице-адмирал Арман-Жозеф Брюа и британский контр-адмирал Эдмунд Лайонс.

Воды перед Кинбурном были разведаны перед боем, глубины промерены. Выяснилось, что линейные корабли могли подойти к Кинбурну на расстояние 6 кбт., имея два фута под килем. Операцию начали канонерки – пять английских и четыре французских, – которые ночью прошли под огнем с Кинбурна и Очакова (оказавшимся, впрочем, малоэффективным) к основанию косы и утром 15 октября высадили там 8000 солдат. Гарнизон Кинбурна оказался, таким образом, полностью отрезан от своих.

Накануне боя на трех батареях убрали весь рангоут и уменьшили высоту труб. Лейтенант де Раффен с «Девастасьон», взяв шлюпку, выставил три буя, обозначающих позиции для трех французских плавбатарей. В ходе этой смелой операции он был убит огнем с форта.

Сражение началось 17 октября, между 08:45 и 09:30, когда батареи заняли свои позиции. По плану, они должны были приблизиться на расстояние 600 метров, но на деле оказалось, что «Девастасьон» стал на якорь в 877 метрах, «Лавэ» – в 975, «Тоннан» – в 1150 метрах от русского форта. Первым в 09:06 открыл огонь «Девастасьон», а вскоре к нему присоединились остальные. Мортирные корабли, находясь в 850 метрах к югу от форта, также открыли огонь. Все пушки стреляли с борта, обращенного к неприятелю.

Броненосные батареи вели обстрел в течение четырех часов, выпустив за это время по русским укреплениям 3177 ядер и бомб. «На таком коротком расстоянии снаряды их падали так метко, что казалось, будто русские укрепления рассыпалась под их ударами. Блиндированные казематы этих кораблей были плохо освещены, так как густой дым орудий не имел достаточно свободного выхода. Палубы представляли из себя какое-то адское зрелище, люди двигались в глубокой темноте, как тени, а непрерывный грохот неприятельских бомб, ударявшихся в броню, отдавался как удары циклопического молота». Когда ответный огонь русской артиллерии заметно ослаб, к броненосным батареям присоединились подошедшие к форту с тыла канонерки. Их огонь также способствовал победе союзников.

В 11:50 британский линейный корабль «Ганнибал» занял позицию у оконечности косы, чтобы прикрыть проход французских корветов и британских фрегатов в залив. Его огонь быстро заставил замолчать русскую батарею, прикрывавшую косу. Фрегаты и корветы направились в залив, чтобы занять свои позиции. Линкор «Принцесс Ройял» в 12:30 подошел к средней батарее на дистанцию 600 метров. В течении следующего часа ему в кильватер, оставаясь на дистанции свыше 8 кбт. от форта, стали три британских и четыре французских линейных корабля, а еще один британский линкор «Сен Жан д'Акр» занял позицию прямо перед ним. Эти корабли открыли сильный огонь. За 45 минут один только «Агамемнон» сделал более 500 выстрелов.

В результате бомбардировки были разбиты 29 из 62 пушек и мортир, повреждены брустверы и казематы, сбит флаг, защитники Кинбурна потеряли 45 человек убитыми и 130 ранеными. В 13:50 русские батареи прекратили огонь и выбросили белый флаг, а в 14:10 прекратили огонь и союзники. Договор о сдаче был подписан в 15 часов, и союзники смогли, наконец, занять укрепления.

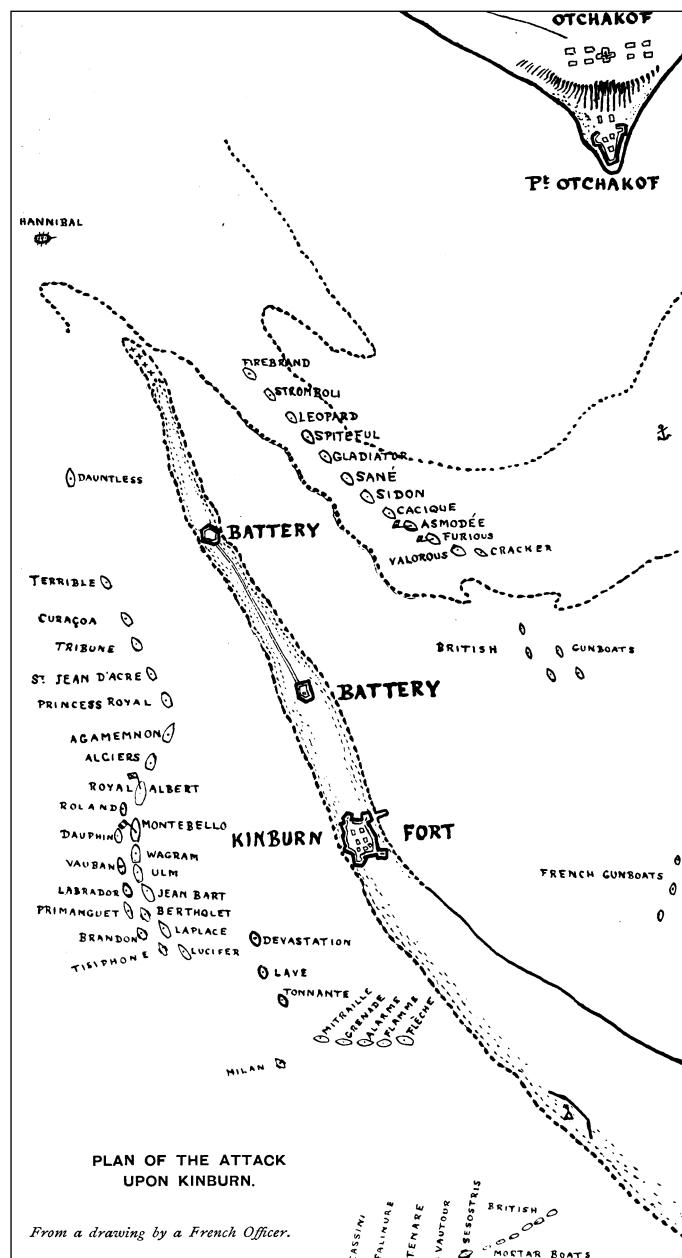
Как отмечают Дж. Грин и А. Миссины, «очевидно, что французские паровые броненосные батареи выиграли этот бой, и что именно они явились острием копья, при помощи которого союзники завладели русскими укреплениями».

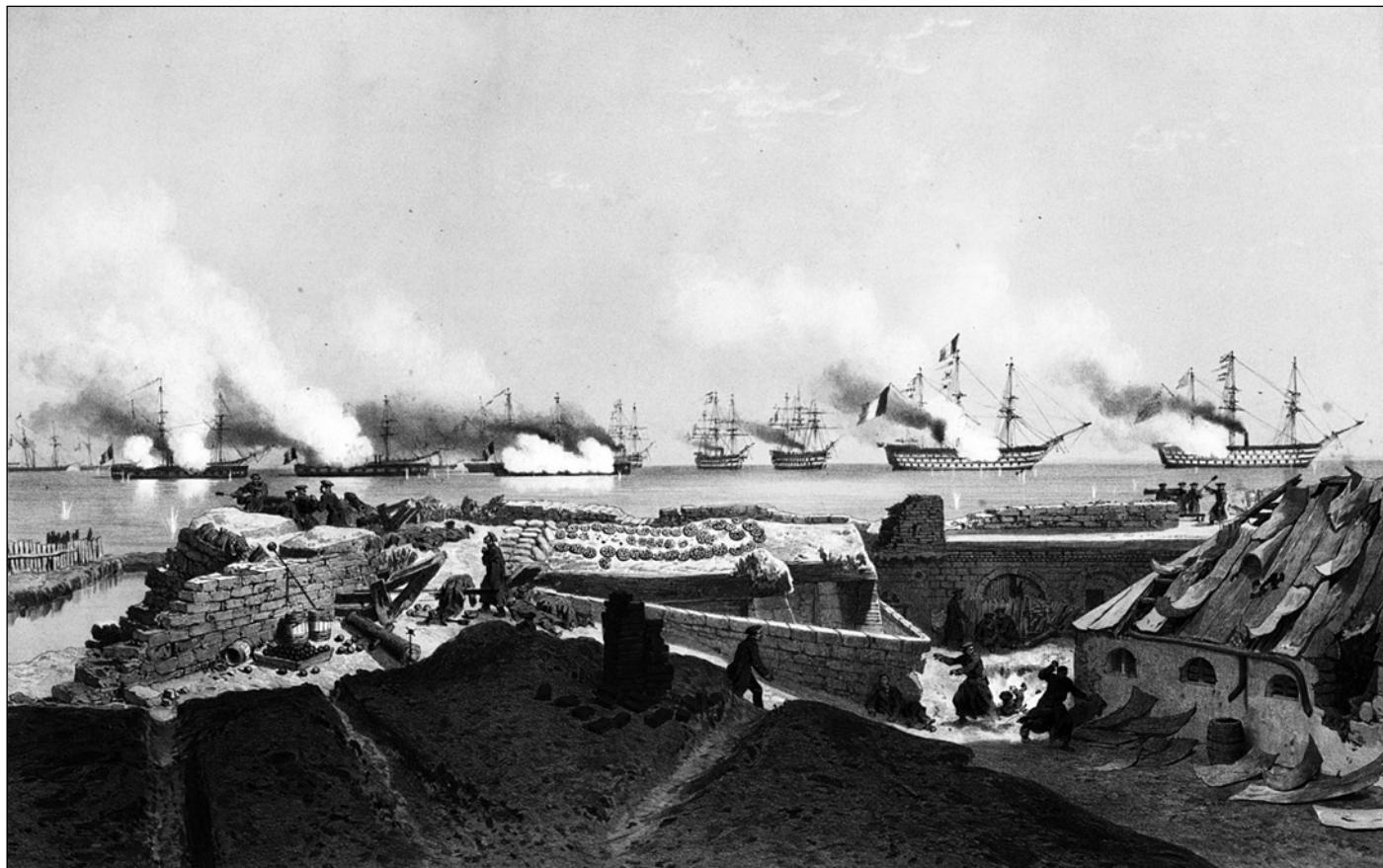
Классическим считается описание бомбардировки Кинбурна, сделанное присутствовавшим при ней корреспонден-

том лондонской «Таймс» Уильямом Говардом Расселом:

«Плавучие батареи французов открыли огонь в 09:30, и в течение всего дня их стрельба отличалась точностью и результативностью. Русские с готовностью ответили, и батареи оказались окружеными столбами воды, поднимаемыми русскими ядрами. Успех эксперимента [бронирования плавучих батарей] был совершенным. Они встали на якорь всего в 800 ярдах от русских батарей. Вражеские ядра даже на такой малой дистанции не могли повредить их – ядра отлетали от их бортов, производя эффект не больший, чем пистолетные пули на мишени в тире. Можно было слышать отчетливые удары ядер о борта батарей, и видеть, как они отлетают от них в сторону, с которой они были выпущены, и, потеряв свою силу, падают в воду. На одной из батарей насчитали 63 выбоины от ядер только на плитах одного из бортов – не считая отметин от ядер, скользнувших по палубе, или пробоин в фальшборте, но все повреждения брони свелись к трем выбитым заклепкам».

В ходе бомбардировки «Девастасьон», располагавшийся ближе всех к Кинбурну и попавший под самый ожесточ-



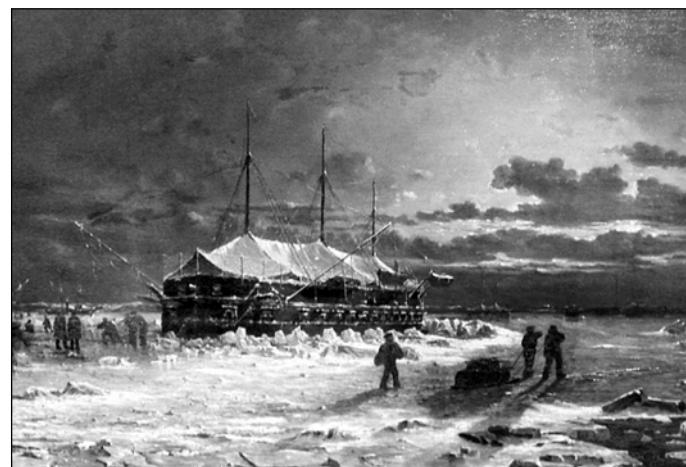


точенный обстрел, выпустил 1265 ядер (включая 82 разрывные бомбы) и получил в ответ 72 попадания, из которых 31 пришлось в броневые плиты. «Двадцать девять ядер были отражены ее четырехдюймовой броней, и тридцать пять пропахали борозды в ее мощной дубовой палубе. Одно ядро, тем не менее, проникло внутрь батареи сквозь плохо защищенный люк, и еще два – через орудийные порты, убив двух человек и ранив тринадцать», – отмечал после боя британский наблюдатель. Ему вторит другой: «Один снаряд пролетел через центральный порт, снес голову одному комендору, попал в живот сержанта морских пехотинцев и застрял в противоположном борту. У одного артиллериста вдребезги разбило в руках три больших банника, но сам он не пострадал».

«Лавэ» за четыре часа обстрела произвел 900 выстрелов, не понеся ни потерь, ни повреждений. «Тоннан» выпустил 1012 ядер и бомб, получив в ответ 66 попаданий и потеряв ранеными 9 человек. Остальные потери союзников в этот день – двое раненых на «Принцесс Ройяль».

Железные плиты на деревянной подкладке обеспечили батареям надежную защиту. Историк русского флота П.И. Белавенец впоследствии писал: «Хотя они принесли не больше вреда нашей Кинбурнской крепости, чем это могли сделать и небронированные суда, но сами-то они оказались почти неуязвимыми для наших снарядов». И сплошные ядра, и разрывные бомбы оказались одинаково бесполезными против брони. Флаг-капитан адмирала Лайонса, описывая воздействие русского огня на французские броненосные батареи, с восторгом писал, что «бомбы разбивались о них, будто стеклянные». Только отдельные осколки проникали внутрь корпуса сквозь довольно широкие орудийные порты, однако число раненых в результате их воздействия можно было считать минимальным по сравнению к тем, если бы корабли совсем не имели защиты.

После завершения Крымской кампании французские плавбатареи вернулись на родину и большую часть своей карьеры провели в резерве. Только летом 1859 года, когда Франция поддержала Сардинское королевство во время Второй войны за независимость Италии, «Лавэ», «Тоннан» и «Девастасьюн» еще раз вступили в кампанию. Однако они прибыли на Адриатику как раз в тот день, когда Франция и Австрия объявили о прекращении военных действий, и были вынуждены отправиться назад, так и не сделав ни одного выстрела по противнику. Все корабли пошли на слом, отслужив положенный срок: «Конгрэв» – в 1867 г., остальные – между 1871 и 1875 гг., причем «Девастасьюн» в 1866–1871 гг. успел послужить тендлером при учебно-артиллерийском корабле «Луи XIV» в Тулоне.



Броненосная батарея «Тоннан» во время зимовки у берегов Крыма, 1855/56 г.



Броненосная батарея «Эребус» в постройке

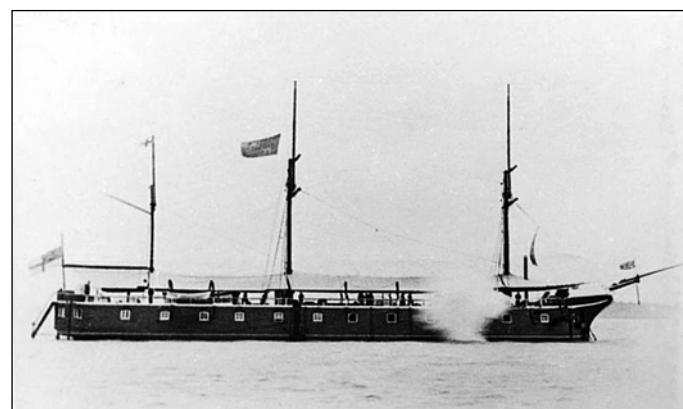
Судьба британских плавучих батарей сложилась менее удачно. Участвовать в боях им не довелось. 3 мая 1855 г. на стоявшей на стапеле «Этне» возник пожар. Для предотвращения полного уничтожения корабля его спешно спустили на воду, однако это ему не помогло. Повреждения корпуса оказались настолько серьезными, что достраивать корабль не стали, а в 1857 г. разобрали.

«Метеор» в 1858 г. был использован для опытов по определению защитных свойств брони. Последующий ремонт признали слишком дорогим, и в 1861 г. корабль списали, а в следующем – продали на слом. «Трасти» в 1859 г. также использовали в качестве опытного корабля-мишени, а в 1861 г. оснастили башенной установкой. Проведя еще серию экспериментов, батарею списали в 1865 г. «Глэттон» и «Трасти» были сданы на слом в 1865 и 1874 гг.

Неожиданный, в общем-то, успех плавучих батарей под Кинбурном подтолкнул англичан на продолжение строи-

тельства броненосных судов. «То, что плавучие (бронированные) батареи стали составляющей частью войны на море, следует воспринимать как свершившийся факт, так что чем быстрее Вы устроите, чтобы у Вас было столько же хороших батарей, сколько у французов, тем лучше это будет для Вас», – взывал контр-адмирал Эдмунд Лайонс в письме Первому морскому лорду после Кинбурна. Как следствие, в ноябре 1855 г. казенной верфи в Чатэме была заказана новая плавучая батарея на замену уничтоженной пожаром «Этны».

«Этна» (II) в общих чертах повторяла предшественницу: деревянный корпус, обшитый железными плитами. При длине между перпендикулярами 56,7 м, ширине 13,38 м и осадке 2,48 м, она имела водоизмещение 1588 т, оснащалась двухцилиндровой паровой машиной мощностью 200 л.с. и вооружалась шестнадцатью 68-фнт гладкоствольными

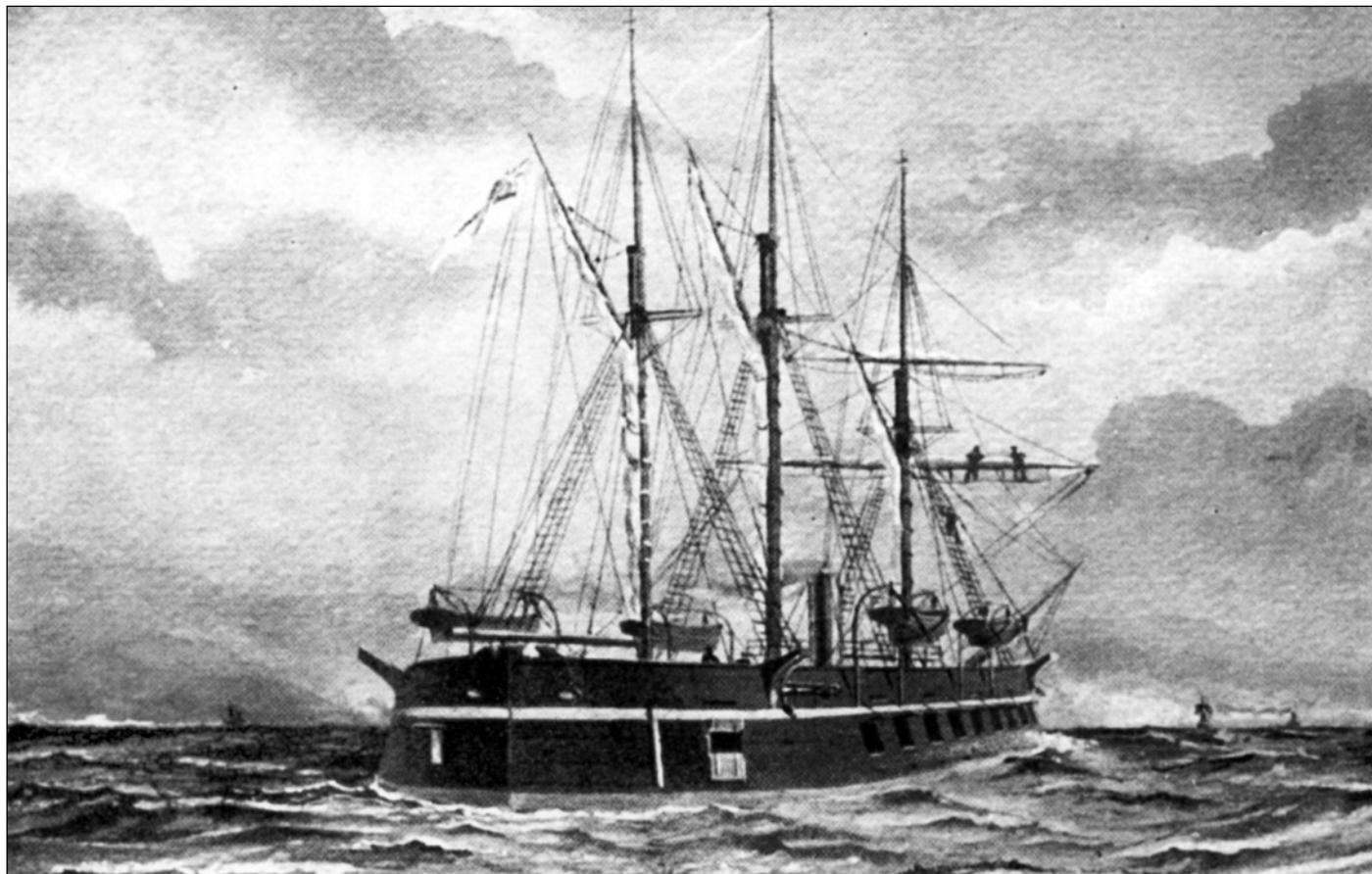


Броненосная батарея «Террор»

Название	Место постройки	Заложена	Спущена на воду	Судьба
<b>Французские броненосные плавучие батареи</b>				
«Love»	арсенал в Лориане	20.08.1854	26.05.1855	слом в 1873
«Foudroyante»	арсенал в Лориане	20.08.1854	2.06.1855	слом в 1875
«Congreve»	арсенал в Рошфоре	4.09.1854	1.06.1855	слом в 1867
«Tonnante»	арсенал в Бресте	5.09.1854	17.03.1855	слом в 1873
«Devastation»	арсенал в Шербуке	5.09.1854	17.04.1855	слом в 1871
<b>Британские броненосные плавучие батареи</b>				
<i>Первая серия</i>				
«Thunder»	«Green», Блэкпулл	9.10.1854	17.04.1855	слом в 1874
«Meteor»	«Green», Блэкпулл	9.10.1854	17.04.1855	слом в 1862
«Glatton»	«Mare», Блэкпулл	9.10.1854	18.04.1855	слом в 1865
«Trusty»	«Mare», Блэкпулл	9.10.1854	18.04.1855	слом в 1865
«Aetna»	«Scott Russel», Милуолл	9.10.1854	3.05.1855	пожар 3.05.1855
<i>Вторая серия</i>				
«Aetna» (II)	казенная верфь, Чатэм	26.11.1855	5.04.1856	слом в 1873
«Thunderbolt»	«Samuda», Милуолл	26.12.1855	22.04.1856	слом в 1949
«Terror»	«Palmer», Ньюкасл	31.12.1855	28.04.1856	слом в 1901
«Erebus»	«Napier», Глазго	7.01.1856	19.04.1856	слом в 1883

Модель броненосной батареи «Тандерболт»





пушками. На нее были установлены котлы, предназначавшиеся для первой «Этны», но паровая машина была другой – с цилиндрами диаметром 690 мм и ходом поршня 760 мм. Благодаря использованию «секонд хэнда», стоимость постройки оказалась существенно ниже, чем у кораблей первой серии, не превышая 50 тыс. ф.ст.

Посланная в 1855 году на Балтику британская эскадра установила блокаду русских берегов, однако никаких существенных успехов не добилась. В следующем году решено было принять более энергичные меры. В качестве первого шага планировался обстрел и штурм крепости Свеаборг, вслед за этим должна была последовать атака на Кронштадт. С этой целью в декабре 1855 г. трем различным частным предприятиям были заказаны еще три бронированных плавучих батареи, получивших названия «Эребус», «Террор» и «Тандерболт». Их ввод в строй намечался на май 1856 г. Эти корабли строились по совершенно новому проекту, с полностью железным корпусом. При длине 56,9 м, ширине 14,78 м и осадке 2,44 м они имели водоизмещение от 1945 до 1973 т, оснащалась паровой машиной мощностью 200 л.с. и вооружалась все теми же шестнадцатью 68-фнт гладкоствольными пушками. Поверх железной обшивки корпуса толщиной  $\frac{5}{8}$  дюйма (16 мм) на 6-дюймовой деревянной подкладке навешивались 4-дюймовые броневые плиты. Предусматривалась трехмачтовая парусная оснастка с вооружением барка (прямые паруса на фок- и грот-мачтах, косые на бизанни).

Увы, как только война завершилась, Адмиралтейство моментально потеряло интерес к этим кораблям, даже не став их достраивать. В мае 1856 г. работы на них прекратились.

Корпус «Этны» в 1861 году был переведен в устье Темзы и установлен там в качестве плавбатареи на время ремонта береговых укреплений. В 1865 г. ее перевели в

Ширнесс и использовали в качестве блокшива для обеспечения базирования полицейских катеров, а в 1873 году разобрали в Чатэме.

Недостроенный корпус «Тандерболта» много лет оставался на верфи, пока 13 ноября 1873 г. не был установлен в качестве дебаркадера (плавучего причала) в Чатэме. В 1918 году его переименовали в «Дедалус» (*«Daedalus»*), но через год вернули прежнее наименование. З апреля 1948 г. он был протаранен буксиром и затонул, но затем был поднят и разобран в 1949 году, надолго пережив все остальные корабли, упомянутые в данной статье.

«Террор» был оснащен рангоутом и даже паровой машиной, но так и не получил артиллерийского вооружения и в мае 1857 г. перешел на Бермудские острова, где использовался в качестве брандвахтенного судна и блокшива. Его разбрали в 1901 г.

Корпус «Эребуса» в 1858 году использовался для проведения экспериментов по воздействию снарядов на броню, а остальное время стоял бесхозным в одном из портов. В 1883 году его продали для разделки на металл.

Зато французы увидели в броненосных кораблях возможность добиться не только паритета с Королевским флотом – своим традиционным противником на море, но и – чем черт не шутит! – превосходства над ним. Развитием идей, заложенных в угловатые плавучие батареи, стал «Ла Глуар» – первый в истории мореходный броненосец.

#### Литература

- Вильсон Х. Броненосцы в бою 1855-1895. Пер. с англ. - М.: Эксмо, 2003.  
Green J., Massignani A. Ironclads at War. - Cambridge: Da Capo Press, 1998.  
Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warships 1815-1905. - London: Conway Maritime Press, 1992.  
"Warship International", 1969, No.2; 1996, No.4.



## «Рекрут»

**6** апреля 1917 года США вступили в Первую мировую войну. Кроме Американских Экспедиционных Сил (American Expeditionary Forces, AEF), с весны 1918 года действовавших против Германии на сухопутном фронте, в боевых действиях принимал участие и американский флот. С началом войны потребовалось резкое увеличение численности его личного состава. При этом, надо отметить, что флот, во-первых, комплектовался добровольцами, а во-вторых, требовал новобранцев, имевших специальную подготовку и/или требовавших долгого обучения. Все это лишало командование флота возможности найти пополнение, просто призывая нужное количество новобранцев. Для

решения проблем комплектования флота был принят целый комплекс разнообразных мер. Одним из наиболее интересных и, говоря современным языком, «креативных» проектов было строительство «сухопутного корабля» «Рекрут» (Landship «Recruit»).

В августе 1917 года в самом центре Манхэттена, на площади Юнион-Сквер, «стал на якорь» самый необычный линкор американского флота. Он представлял собой деревянный макет линейного корабля флота США (копией конкретного корабля «Рекрут» не был, но более всего походил на вошедшие в состав флота за семь лет до этого линкоры типа «Делавэр»). «Корабль» имел длину более 60

**Лето 1917 г. Линкор достраивается**





и ширину около 12 м. Его «деревянная артиллерия» насчитывала шесть 14-дюймовых орудий в трех двухорудийных башнях (две в – носу, одна – в корме) и десять пятидюймовок в бортовых казематах. Также «Рекрут» имел две однодюймовые салютные пушки. Кроме трех башен, на «линкоре» устанавливались две решетчатых мачты, трубы и боевая рубка. Его экипаж начитывал 39 человек, выделенных учебным центром флота в Ньюпорте, командовал «кораблем» капитан Пирс (C.F.Pierce).

«Рекрут» совмещал в себе три функции: вербовочного пункта, места проведения различных экскурсий и рекламных шоу и, собственно, учебного центра. Экипаж нес службу по корабельному распорядку, проводя как учебные занятия (для этого были оборудованы два специальных класса), так и обслуживание своего «корабля».

За 14 месяцев, прошедших до окончания войны, на «Рекруите» побывало более 600 тысяч человек. Деятельность «деревянного линкора» была более чем успешна, по мне-



Лето 1918 г. «Рекрут» в камуфляже



**Мэйбл Гаррисон (сопрано нью-йоркской оперы) в кругу поклонников на палубе «Рекруйта»**



**Настоящему индейцу завсегда везде ништяк!**



**Салютная пушка «Рекруйта»**



**Экипаж «Рекруйта» на хозработах**

нию флотского командования, благодаря «Рекруйту» флот получил не менее 25 тысяч новобранцев.

После окончания Первой мировой «Рекруйт» еще полтора года использовался для различных патриотических и развлекательных мероприятий. В начале 1920 года его решили перенести в «Луна-парк» на Кони-Айленд, где «корабль» должен был продолжить свою деятельность в качестве вербовочного пункта. 16 марта «деревянный линкор» спустил флаг. В течение месяца его разобрали, но затем, поразмыслив, решили не восстанавливать, так как война кончилась, а в мирное время большой необходимости в таком экстравагантном вербовочном пункте не было. Так закончилась трехлетняя служба «сухопутного линкора».

Надо сказать, что идея «деревянного линкора» американским морякам понравилась. Еще, как минимум, четырежды флот США пополнялся «сухопутными кораблями», причем два из них носили ставшее традиционным название «Рекруйт». Первый из них «приплыл» в учебный центр Пойнт-Лома под Сан-Диего в 1949 году. На этот раз он получился поскромнее – теперь это был «деревянный эсминец». Он представлял собой модель эскортного миноносца типа «Дили» в масштабе 2/3 с размещенными «на борту» учебными классами. Почти 20 лет – до 1967 года – «корабль» участвовал в обучении специалистов для флота. Но и этот год не стал концом истории «Рекруитов» ВМФ США, в 1982 году на той же базе Пойнт-Лома появился очередной «сухопутный корабль». На этот раз «Рекруйт» был построен «по мотивам» фрегата УРО типа «Оливер Х. Перри». Его служба продолжалась 15 лет – до 1997 года. С тех пор прошло уже 20 лет, так что вскоре можно ждать «спуска на землю» нового «Рекруйта». Интересно, каким он будет в этот раз. Может быть, «деревянным авианосцем»?



**Второй (вверху) и третий (внизу) «Рекруйты» на базе ВМС в Пойнт-Лома**



# Десанты в Евпаторию в 1941-1942 гг.

Владимир Сутормин

Первым десантом в Евпаторию после ее захвата противником была высадка 56 бойцов двух диверсионно-разведывательных групп под командованием мичманов М.П. Аникина и Ф.Ф. Волончука в ночь с 5 на 6 декабря 1941 г. катерами 1-го ДСКА ОВР Главной ВМБ – СКА № 041 (командир – лейтенант И.И. Чулков) и СКА № 0141 (командир – младший лейтенант С.Н. Баженов). Общее руководство операцией осуществлял капитан В.В. Топчиев из разведотдела флота. На СКА № 041 находились группа М.П. Аникина, а также командир звена старший лейтенант И.С. Соляников и дивизионный штурман К.И. Воронин, на СКА № 0141 – группа Ф.Ф. Волончука, комиссар дивизиона катеров П.Г. Моисеев и батальонный комиссар У.А. Латышев из руководства десанта.

Группа мичмана Аникина (35 человек) должна была совершить налет на аэродром, уничтожить там самолеты, а на обратном пути захватить бургомистра Евпатории Епифанова и доставить его в Севастополь. Группе мичмана Волончука (21 человек) поручалось разгромить полицейское управление, захватить там все документы и добить «языков».

По имевшимся данным разведки, в Евпатории не имелось боевых кораблей неприятеля, в порту были замечены только рыболовные шхуны. При подходе к Евпатории малые охотники разделились. Около 01:20 6 декабря СКА № 0141 высадил свою группу на Пассажирской пристани, а СКА № 041 – на Хлебной, находящейся восточнее, возле складов «Заготзерна».

При подходе к Пассажирской пристани был замечен охранявший причал вражеский часовой. Мичман Волончук и двое бойцов, переодевшиеся в форму противника, при помощи боцмана катера Яковлева захватили часового и доставили его на борт малого охотника. Получив в результате допроса необходимые сведения об организации охраны, разведчики направились в город, сняв в порту еще двух часовых. Далее десантники совершили нападе-

ние на полицейское управление. Разведчики уничтожили полицейских, находившихся там, захватили в плен шесть человек, забрали документы, две пишущие машинки и освободили более ста арестованных, после этого здание было подожжено. При отходе наши бойцы обстреляли встретившийся отряд противника численностью около 30 человек, взяли в плен помощника коменданта евпаторийского гарнизона, приехавшего на мотоцикле выяснить причины стрельбы в полиции, и совершили налет на жандармерию, где также захватили документы и подожгли здание.

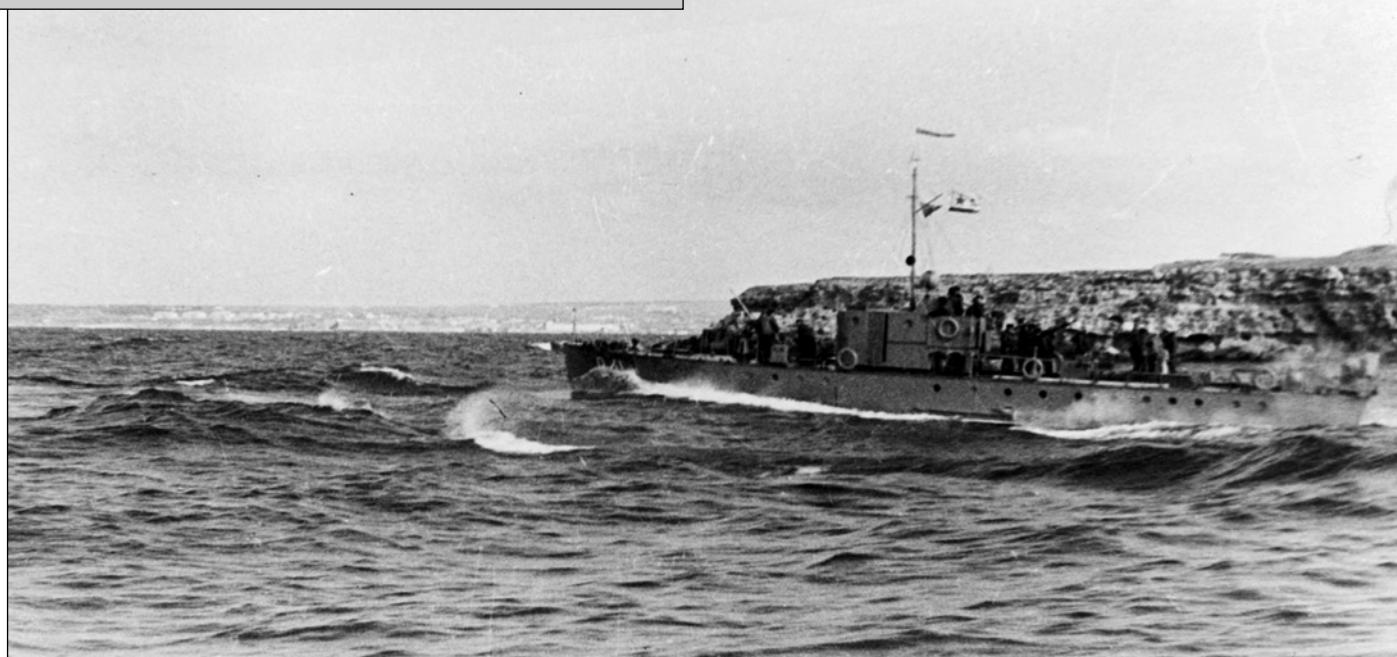
Группа мичмана Аникина действовала менее удачно. Она произвела рейд на аэродром, но самолетов там не оказалось, и моряки сожгли расположавшиеся поблизости хлебные склады. Городского головы у него дома тоже обнаружить не удалось, и мичман Аникин с бойцами вернулся в порт.

Всего разведчики находились в городе около четырех часов, после чего погрузились на катера. В ходе операции обе разведгруппы, не потеряв ни одного человека, захватили двенадцать пленных, документы из полицейского и жандармского управлений, автоматы, винтовки, пистолет, мотоцикл, а также освободили из плена советских граждан.

При отходе десантники подожгли Пассажирскую пристань и забросали бутылками с горючей смесью стоявшие у причалов шхуны, после чего оба катера без потерь вернулись в Севастополь.

По итогам данной операции 8 декабря 1941 г. Военный совет Черноморского флота от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградил орденом Красной звезды капитана В.В. Топчиева и батальонного комиссара У.А. Латышева, медалью «За отвагу» – мичмана Ф.Ф. Волончука, главно-

Сторожевой катер СКА № 041 выходит в море



го старшину А.Г. Гороха, старшину 2 статьи И.Я. Товма и старшего краснофлотца В.А. Захарова.

В конце декабря 1941 года советские войска провели Керченско-Феодосийскую десантную операцию, имевшую своими основными целями овладение Керченским полуостровом, оказание помощи в обороне Севастополя и создание условий для дальнейшего освобождения Крымского полуострова. После успешного проведения десантной операции наши войска, занявшие Керченский полуостров, должны были перейти в наступление и освободить Крым. Ставкой замысел действий фронта в целом был одобрен, но одновременно указано на необходимость высадки вспомогательных десантов.

Командующий Кавказским фронтом в директиве № 02/оп от 1 января 1942 г. поставил задачу командующему Черноморским флотом начать наступление в районе Севастополя и высадить тактические морские десанты: в Алуште для овладения районом Демерджи-Алушта и дальнейшего наступления на Бахчисарай и в Евпатории с целью подготовки плацдарма для последующего наступления на Симферополь. Предполагалось также высадить еще один, так и не состоявшийся, десант в районе Сары-Булат, первоначально имевший целью овладение важной сухопутной коммуникацией противника на севере Крыма в районе селения Ишуны.

Десант в Евпаторию предусматривалось высадить двумя эшелонами. Для высадки первого эшелона 4 января с 21:00 до 23:30 из Севастополя вышли БТЩ Т-405 «Взрыватель» (командир – капитан-лейтенант В.Г. Трясцин), морской буксир СП-14 (командир – капитан И.М. Сапега) и семь малых охотников: СКА №№ 024 (лейтенант И.И. Скворцов), 041 (лейтенант И.И. Чулков), 042 (с 17.12.1941 переименованный в СКА № 0105, командир – лейтенант А.П. Скляр), 081 (лейтенант С.Г. Флейшер), 0102 (лейтенант С.Я. Верещак) и два катера, имевшие один и тот же номер – 062 (зав. № 97 лейтенанта В.М. Кирпиченко и зав. № 188 лейтенанта С.М. Гладышева, с 17.12.1941 официально переименованный в СКА № 0125, но продолжавший ходить под прежним номером).

В первый эшелон десанта вошли: батальон морской пехоты в количестве 553 человек, в том числе взвод саперов (20 человек) из Приморской армии, под командованием капитан-лейтенанта Г.К. Бузинова (комиссар – батальонный комиссар М.Г. Палей), усиленный 60 разведчиками штаба флота под командованием капитана В.В. Топчиева, группой разведчиков Н.И. Панасенко (22 человека) и другими подразделениями. Всего в составе десанта было 740 человек. Малые охотники приняли по пятьдесят человек. На буксир СП-14, кроме десанта, погрузили также три 45-мм орудия, три танка Т-37 и несколько миномётов.

В общее число вошли также высаживавшиеся со своими задачами оперативная группа Особого отдела ЧФ во главе с осуществлявшим общее руководство батальонным комиссаром А.И. Галушкиным и начальником группы майором госбезопасности Л.И. Шустерманом с приданной разведротой особого назначения (46 человек) Особого отдела ЧФ (командир роты – капитан-лейтенант И.Ф. Литовчук, заместитель – старший оперуполномоченный старший политрук В.П. Цыбулин) и группа работников милиции Евпатории, Сак, Ак-Мечети (всего 20 человек под общим руководством капитана милиции П.В. Березкина). Высаживалась также группа партийных и советских работников, которые должны были организовать управление в освобожденных городах и районах: Ф.А. Павлов – в Ак-Мечети, А.И. Галушкин и Я.Н. Цыпкин – в Евпатории (А.И. Галушкин должен был возглавить горком партии, а Я.Н. Цыпкин – горисполком), Т.И. Коваленко – в Саках, М.Б. Шапиро – во Фрайдорфе.

Командиром отряда кораблей и командиром высадки был назначен начальник штаба Новороссийской ВМБ капитан 2 ранга Н.В. Буслаев, комиссаром – полковой комиссар А.С. Бойко, военный комиссар ОВР Главной базы.

Вот как объясняет в своих воспоминаниях столь разношерстный состав десанта, собранного из разных подразделений, бывший в то время заместителем начальника разведотдела штаба Черноморского флота С.Л. Ермаш: «...Я участвовал в формировании Евпаторийского десанта в январе 1942 года... Декабрьское наступление фашистов обескровило защитников Севастополя, не хватало людей, боеприпасов... Почти половина разведотряда штаба флота была послана в десант».

По существу, до последнего момента никто не знал, будет ли вообще десант, и какие части будут высаживаться, поскольку операция начала готовиться только после полученной 2 января из штаба Кавказского фронта телеграммы, требовавшей с утра 4 января «перейти в решительное наступление по всему фронту СОРА [Севастопольского оборонительного района], используя высадку десантов». То есть десантный отряд был сформирован из тех сил, которые удалось «наскрести» в осажденном Севастополе в течение трех дней из прибывших после изнурительных боев остатков двух батальонов 2-го полка морской пехоты майора Н.Н. Тарана, пополненных личным составом подразделений флота и ротой пограничников из 24-й отдельной Евпаторийской погранкомендатуры. Многие десантники и командиры подразделений друг друга ранее не знали. Лучше всех подготовился к операции Особый отдел ЧФ, заранее сформировавший свою оперативную группу из тщательно подобранных людей, да и в разведроту И.Ф. Литовчука были включены наиболее опытные бойцы, перед десантом прошедшие подготовку к уличным боям.



Капитан 2-го ранга  
Н.В. Буслаев



Полковой комиссар  
А.С. Бойко



Батальонный комиссар  
А.И. Галушкин



Капитан-лейтенант  
И.Ф. Литовчук

Основной целью десанта было освобождение Евпатории и создание плацдарма для высадки второго, основного, отряда, с последующим развитием наступления на Симферополь.

Десантникам ставились следующие задачи на бой: 46 человек разведроты капитан-лейтенанта И.Ф. Литовчука должны были в первую очередь захватить гестапо; 22 человека группы Н.И. Панасенко разведкой боем выявляли огневые точки противника и дислокацию неприятельских подразделений; основным силам в составе батальона морской пехоты капитан-лейтенанта Г.К. Бузинова поручалось разгромить гарнизон и удержать город до подхода второго эшелона.

Оперативной группе Особого отдела под руководством майора госбезопасности И.С. Шустермана с приданной разведротой капитан-лейтенанта И.Ф. Литовчука ставилась задача захватить документы гестапо, СД, полиции, городской управы, военной комендатуры и полевой жандармерии, пленин сотрудников контрразведки и карательных органов, в частности: Йогана Вирта – коменданта Евпатории, Егианова – бургомистра, Арабаджи – заместителя бургомистра, Сулимю – редактора газеты «Евпаторийские известия», Босс-Жуковскую – сотрудницу гестапо, Керимова – начальника караульного легиона, Алиева, Девкина – палачей гестапо, Нуриева – начальника полиции, Видмара – заместителя начальника СД. При удачном выполнении задания майор госбезопасности И.С. Шустерман, капитан госбезопасности Л.М. Полонский и лейтенант госбезопасности П.Я. Петровский должны были далее двигаться с десантниками на Симферополь, сержант госбезопасности А.В. Кащинин – в Ак-Мечеть, остальные оставались в Евпатории. В случае, если десант потерпит поражение, сотрудники госбезопасности должны были остаться в тылу врага для диверсионной и разведывательной работы.

В Евпатории на тот момент дислоцировались следующие силы неприятеля: румынские артиллерийский полк (три батареи) и кавалерийские подразделения, некоторое количество немецких солдат, прибывших для лечения или переформирования после боёв под Севастополем, а также части жандармерии и полиции, имевшие в своем составе местных коллаборационистов – в основном, крымских татар.

Погода при выходе десантного отряда из базы была благоприятной (ветер – слабый норд-ост, волнение практически отсутствовало), но к часу ночи видимость ухудшилась, поднялся ветер, наползли тучи, начался снег с дождем. Тем не менее, десантный отряд к 02:41 5 января достиг точки развертывания у Евпатории, а с 03:00 до 06:00 произвел высадку бойцов. На Товарную (СКА № 042 и № 062 (0125)) и Хлебную (СКА № 081 и № 024) пристани удалось десантировать группы моряков без всякого противодействия со стороны противника. СКА № 0102 со спецотрядом Особого отдела подошёл к Пассажирской пристани. Первыми выпрыгнули гидрографы и зажгли невидимые с берега створные красные огни для тральщика и буксира. За ними высадился весь остальной отряд капитан-лейтенанта И.Ф. Литовчука. Сразу за СКА № 0102 там же стал разгружаться СКА № 062, после чего к причалу ошвартовались «Взрыватель» и СП-14. СКА № 041 после высадки остался на рейде для поддержания связи между кораблями и высадившимися десантом.

Оставшийся в живых участник десанта старшина 2 статьи А.Н. Лаврухин, входивший в спецотряд Особого отдела ЧФ, в своем рапорте от 17 февраля 1942 г. писал: «В 23 часа 4-го января нас погрузили на корабли. Сорок шесть человек под командованием Литовчука находились на одном катере охотнике, номер не помню. На пути следования Литовчук пояснил нам задачу. Мы, наша группа, в основной десант не входили, наша особая задача – за-



**Сторожевой катер СКА №105**

хватить гестапо с его документами. <...> Море штурмило, от воды шло воспарение, погода нам способствовала быть незамеченными, послышалась команда «Приготовиться к высадке». Наш катер первым пришвартовался левым бортом к пристани против (как теперь известно) гостиницы «Крым». По-над берегом пристань была разрушена, но мы спокойно, без единого выстрела вышли на берег, сняли с себя необходимый груз, положили на пристани, а сами остались в белых маскахахатах, был снег. Но когда подходил буксир к пристани, немцы обнаружили наши корабли, прямым попаданием снаряда в башню смертельно был ранен Буслаев. Рупором передали: командование берет на себя Бузинов».

Декабрьский налет на Евпаторию сослужил плохую службу, поскольку способствовал повышению бдительности Евпаторийского гарнизона, который заминировал все десантоопасные подходы и оборудовал в районе порта огневые точки. Германское командование вообще планировало уничтожить все причалы, чтобы исключить возможность повторной высадки советских войск в порту, и в конце декабря соответствующий приказ получил командир 70-го саперного батальона. Однако саперы успели подорвать лишь часть Пассажирской пристани, после чего против уничтожения причалов стали протестовать германские моряки, аргументируя свою точку зрения тем, что разрушение портовых сооружений нарушит сообщение Евпатории морским путём с Румынией и Одессой. В итоге, хотя часть причалов сохранилась, в районе разрушенной Пассажирской пристани нашим бойцам пришлось высадиваться в воду.

Часть десантников сразу заняла оборону в районе порта, остальные стали продвигаться вглубь города. После того, как первые группы оказались на берегу, противник включил прожектора на крыше гостиницы «Бо-Риваж» и на



**Морской буксир СП-14**



**Морская пехота Черноморского флота**

церкви и открыл интенсивный пулеметный огонь из окон жилых домов, гимназии, гостиницы «Крым», церкви, мечети по пристани и кораблям, а с рассветом начались еще и атаки авиации. Выгружать на берег артиллерию, боеприпасы, танки и миномёты пришлось при сильном противодействии неприятеля, да еще и на разрушенную пристань. Краснофлотцы прыгали в воду и буквально на руках вытаскивали орудия. Батареи румынской артиллерии и минометы из районов мыса Карантинного, Пересыпи и складов «Заготзерна» открыли сильный огонь по причалам. Во время разгрузки на Пассажирской пристани от сосредоточенного огня неприятеля наши потери убитыми и ранеными составили около 50 человек.

Как указывалось выше, в первые минуты боя миной, разбившей 45-мм орудие на тральщике, был смертельно ранен командир высадки капитан 2 ранга Н.В. Буслаев, общее командование принял комиссар высадки полковой комиссар А.С. Бойко, который так и не покинул тральщик, переложив все руководство сражением на берегу на команда батальона капитан-лейтенанта Г.К. Бузинова.

Захватив здание гимназии, обе церкви и другие здания в районе улицы Революции, десантники стали продвигаться в направлении старого города. Бойцов, высадившихся на Пассажирской пристани, поддерживал танк Т-37, дешедший до гостиницы «Бо-Риваж», затем по улице Каравеева наступавший в сторону площади Металлистов. Позднее, в районе железнодорожного переезда, был убит командир танка, а сама машина, вероятно, получила повреждения, так как водитель снял башенный пулемёт и

присоединился к остальным десантникам. По некоторым данным, второй Т-37 был подбит в районе площади Металлистов.

Моряки, продвигавшиеся по улице Революции, ворвались в больницу, где располагался немецкий госпиталь. Один из участников десанта А. Корниенко вспоминал: «Мы ворвались в госпиталь... ножами, штыками и прикладами уничтожали немцев, выбрасывали их через окна на улицу...».

Группа милиции капитана П.В. Березкина разгромила полицейский участок. В находившемся поблизости фотоателье был захвачен и переправлен на один из малых охотников сейф с фотографиями и документами. Затем группы Березкина и разведчиков старшины 1 статьи Крючкова захватили и разгромили горуправу, жандармерию и вышли к зданию СД. В управе захватили заместителя бургомистра Арабаджи, который пытался уничтожить документы.

Высадившиеся на Товарной пристани бойцы совместно с группой капитан-лейтенанта И.Ф. Литовчука уничтожили румынскую артбатарею на мысе Карантинный и захватили электростанцию, а затем стали продвигаться вдоль моря в сторону Нового города, пока не были остановлены противником у здания курортной поликлиники, в которой располагалось гестапо. Группа Литовчука, вступив в рукопашный бой при штурме гестапо, понесла большие потери и к утру отступила в район порта, а потом на Пассажирскую пристань. А.Н. Лаврухин вспоминал об этом эпизоде: «Мы были заранее предупреждены, гестапо сильно охраняется, но мы надеялись на внезапность, но этого не получилось, в порту наши корабли открыли ответный

огонь по врагу, шум, мы подошли вплотную к гестапо, которое было защищено вокруг железным забором, были замечены, завязался жестокий бой, только слышно «полундра», «вперед», всеми силами старались перебраться через забор во двор, тут же повисали на заборе, вражеские пули сражали, которые били с окон, чердака. <...> Враг в выгодном положении, в укрытии, а мы как на ладони. Несмотря на большие потери, даже раненым не могли помочь, чтобы не попасть врагу в лапы сами себя подрывали, своими же гранатами».

Капитан-лейтенант И.Ф. Литовчук в своем рапорте, составленном после выхода к нашим войскам, 17 февраля 1942 г., писал: «Группа особистов пошла в направлении здания гестапо. Дойдя до Городского сада, отряд встретился с противником, сидевшим в Городском саду. Весь сад был заполнен немцами. Продвижение группы особистов и групп батальона было задержано на площади Революции. К этому моменту Почта была занята нами. Хорошо работали евпаторийские милиционеры, которые правильно ориентировали нас в необходимых вопросах».

Наступавший от Товарной пристани со своим отрядом капитан В.Б. Топчиев в завязавшейся перестрелке был тяжело ранен, его вместе с ранеными воентехником 2 ранга Н.Р. Горчаковым и старшиной М.А. Жвановым переправили на тральщик. Командование разведотрядом принял старший лейтенант К.З. Верник, под руководством которого разведчики атаковали штаб артиллерийского полка на улице Дачная.

Моряки, высадившиеся на Хлебной пристани, разделились на две группы. Рота старшего лейтенанта С.Ф. Шустова, разрушив телефонно-телеграфную связь, заминировала дорогу на Симферополь и практически без сопротивления овладела складами «Заготзерна» по ул. Эскадронная. Другая, возглавляемая сотрудником Особого отдела лейтенантом госбезопасности А.В. Кашунным, двинулась по ул. Революции. Кашунин имел адреса заранее намеченных гитлеровцев и их приспешников, проживавших в этой части города. Затем десантники освободили из лагеря около 300 военнопленных и организовали из тех, кто был способен носить оружие, боевые отряды под командованием моряков, после чего уничтожили располагавшуюся поблизости румынскую батарею.



**Немецкие солдаты продвигаются по улице Сивашской в Евпатории**

Основная часть батальона под руководством капитан-лейтенанта Г.К. Бузинова к 7 часам утра после нескольких попыток заняла гостиницу «Крым», где в полуподвале разместились сам Бузинов и батальонный комиссар М.Г. Палей со штабом десанта. Чекисты Шустерман, Иванов и Полонский остались при штабе для работы с захваченными пленными немецкими офицерами и их пособниками. Поскольку везти их в Севастополь было невозможно, так как катера заполнялись ранеными, все гитлеровцы и предатели после допроса были тут же расстреляны, а на «Взрыватель» катером отправлены добытые документы.

В это время германское командование оперативно перебросило помочь гарнизону Евпатории. Первым вступил в бой 70-й корпусной саперный батальон Х. фон Хайгеля. Ему на подмогу прибыли 22-й разведбатальон 22-й Нижнесаксонской пехотной дивизии и 105-й пехотный полк 72-й дивизии, доставленный за несколько часов на автомобилях. По неподтвержденным данным, к ликвидации десанта были привлечены также подразделения 6-й роты 2-го батальона полка специального назначения «Бранденбург-800» и грузинская разведывательно-диверсионная группа «Тамара». Германские части были поддержаны авиацией с сакского аэродрома, десант атаковали 18 самолетов Bf.109 и до десяти бомбардировщиков Ju.87.

Несмотря на захваченную в начале боя инициативу, понеся большие потери, к 10:00 захвативший старую часть города десант прекратил продвижение, а к 10:30 радиосвязь с ним была потеряна, хотя разрозненные подразделения продолжали вести бой в различных частях города. Однако время работало против наших бойцов, неприятель стягивал подкрепления, а помощи обескровленному десанту пока не предвиделось. В 10 часов утра принявший общее командование полковой комиссар А.С. Бойко с борта «Взрывателя» отправил в Севастополь радиограмму: «Положение угрожающее, требуется немедленная помочь людьми, авиацией, кораблями». Но в течение дня десантный отряд никакой поддержки из Главной базы не получил, а после обеда неприятель закончил сосредоточение и перешел в наступление.

Десантники в ходе боя получили приказ – отступать к набережной. Бой разгорелся на перекрестке улиц Революции и Приморской. Отступать было некуда – до берега две-три метров. Майор госбезопасности Шустерман в единственном оставшемся у штаба легком танке двинулся на помощь, но был убит.

Раненых десантников из госпиталя, развернутого на ул. Революции в здании городской больницы, эвакуировать не ус-



**Сторожевой катер СКА № 062**

пели. Так получилось, что сначала наши моряки в запале боя убивали раненых врагов, потом немцы расправились с беспомощными ранеными матросами. Позднее стало известно, что неприятелем было расстреляно 18 раненых бойцов, врачи Глицос и Балахи, а также один из санитаров.

Примерно к 17 часам 5 января в гостинице «Крым» держали оборону 123 уцелевших к тому времени десантника. Г.К. Бузинов принял решение мелкими группами пробиваться из города по улице Красноармейской на Слободку, а оттуда – в каменоломни.

Часть десантников до утра 6 января продолжала сражаться на верхних этажах гостиницы «Крым», пока здание не было подорвано германскими саперами. Окончательно бои в городе прекратились к утру 7 января.

В это время наши корабли вели свое сражение. После 06:20 5 января, по приказанию командира высадки, СКА № 081 обстрелял гитлеровцев, оборонявшихся в гостинице «Крым», сделав из обеих пушек по тридцать выстрелов. Малые охотники и тральщики, маневрируя в акватории Евпаторийской бухты, отбивали атаки авиации и вели огонь по городу. В течение дня СКА № 041 периодически подходил к пристаням, чтобы переправить на «Взрыватель» доставившихся туда раненых. В ходе рейсов к причалам СКА № 041 от вражеского огня получил десять осколочных пробоин, была пробита бензоцистерна, снарядом сбило фок-мачту. Были убиты командир катера лейтенант И.И. Чулков (прямым попаданием в мостик авиабомбы, которая не взорвалась и скатилась за борт), политрук звена И.К. Волохов, командир отделения комендоров старший краснофлотец Б.А. Орловский, смертельно ранен сигнальщик краснофлотец И.И. Сазонов, получили ранения еще три человека. В командование катером вступил помощник командира лейтенант С.В. Капинос, после чего малый охотник был отправлен в Севастополь. За ним ушли поврежденные и полностью расстрелявшие боезапас СКА № 042 и № 062 (зав. № 188), которые сопровождали поврежденный буксир СП-14. Малые охотники и буксир вернулись в Главную базу к 23:20.

На СКА № 024, получившем несколько попаданий, были убиты боцман старшина 2 статьи А.М. Зуб, командир отделения рулевых старшина 2 статьи Н.А. Новиков, ранен комендор краснофлотец В.П. Касин. Другие малые охотники также получили множественные пробоины: СКА № 042 – пятнадцать, СКА № 062 – семь, СКА № 0102 – две, СКА № 081 – пять.

Из воспоминаний экипажа СКА № 062 (зав. № 97 лейтенанта В.М. Кирпиченко): «4 января 1942 г. корабль получил задание в составе отряда из семи СК при флагманском БТЩ принять десант – батальон пехоты для захвата и удержания Евпатории. В 21:30 приняли 4-й взвод 1-й роты в составе 40 человек и в 23:30 вышли в море. В 3 часа ночи подошли к Евпаторийской пристани и начали высадку. Кораблю приказано по окончании высадки отойти, нести дозорную службу и поддерживать десант огнем пушек и пулеметов. К утру батареи противника усилили огонь по катерам. Катера вышли из бухты. Авиация противника начала атаку самолетов. За один день было отражено 38 атак вражеских самолетов. До предела вели огонь со всех видов оружия. Только высокая организованность, неукротимое желание победить, умение завоевать эту победу, позволили л/с выполнить боевую задачу, отстоять невредимыми корабли и иметь сравнительно небольшие потери. За этот незабываемый день было израсходовано: 328 осколочно-трассирующих, 37 бронебойных по танкам врага и 72 фугасных по огневым точкам противника снарядов. Стволы ДШК нагревались докрасна. Из 2-х ДШК было выпущено 1200 патронов».

«Взрыватель», поддерживавший десант огнем, в результате огня с берега и атак авиации получил серьезные по-

вреждения, у него вышел из строя один дизель, было разбито 45-мм орудие, затем закончился 100-мм боезапас. К тому же на корабле находилось большое количество раненых, переправленных с берега и малых охотников. Вот как описывал эти события командир СКА № 081 С.Г. Флейшер: «Тральщик часто меняет курс и ход, о чём не даёт никаких сигналов. [Двигается] невероятно лихорадочно, иногда на курсе лежит 2-3 минуты. Очень трудно следовать за ним».

Из-за разбитой радиостанции командир тральщика не мог запросить разрешения на отход, а самостоятельно уйти не посмел. Вечером маневрировавший «Взрыватель» в темноте потерял ориентировку и в 21:00 5 января был выброшен разыгравшимся штормом на мель в районе соляных промыслов. Волной его развернуло бортом к берегу, лопнула по швам обшивка в кормовой части, началось быстрое затопление кормовых отсеков, заклинило руль и гребные вальные. Поскольку на тральщике вышло из строя радио, через подозванный к борту СКА № 0102 в штаб флота было доложено о положении корабля: «Корабль сняться с мели не может. Спасите команду и корабль, с рассветом будет поздно».

Вскоре были затоплены машинные отделения, и корабль остался без электроэнергии. Осознавая безнадёжность положения, командир тральщика В.Г. Трясцин приказал уничтожить секретную документацию. Все оставшиеся в живых собрались в носовом кубрике. Комиссар приказал командиру отделения минёров Ф. Разуваеву, минёрам И. Лушникову и Н. Смоленкову заминировать корабль.

СКА № 081, сам имевший повреждения корпуса, попытался подойти к тральщику для оказания помощи, но ввиду сильного волнения и малых глубин, не смог этого сделать, после чего присоединился к оставшимся малым охотникам, с которыми возвратился в Севастополь.

На гибнущем «Взрывателе» краснофлотцу И. Клименко, который до войны участвовал в марафонских заплывах, вложили за пояс в цилиндр записку о судьбе тральщика, и он отправился вплавь (!) в Севастополь. В ледяной воде Клименко проплыл 17 миль, и северо-западнее Николаевки его подобрал наш сторожевой катер. Потом краснофлотец И. Клименко два года пролежал в госпиталях.

Утром 6 января неприятель обнаружил разбитый тральщик на мели, и, подтянув артиллерию, в упор расстрелял «Взрыватель». Во время обстрела на корабле погибли полковой комиссар А. Бойко, военком тральщика П. Болотин, штурман И. Усов, артиллерист Г. Золотников. Чтобы не сдаваться в плен подорвались гранатой командир В. Трясцин и боцман Л. Этингоф, застрелился тяжело раненный командир разведывательного отряда ЧФ капитан В. Топчиев. Забравшись на обездвиженный корабль, немецкие солдаты захватили в плен 19 раненых моряков из машинной команды во главе с командиром БЧ-5 И. Клюкиным. Вскоре два матроса от полученных ран скончались.

Разбитый остов «Взрывателя» еще несколько лет лежал у берега, пока не был разобран на металл в 1947 г. В 1970 году на месте гибели тральщика был воздвигнут памятник.

Сорока восьми десантникам удалось вечером 5 января прорваться из кольца окружения. В этой группе находились капитан-лейтенант Г.К. Бузинов, капитан-лейтенант И.Ф. Литовчук, батальонный комиссар А.И. Галушкин. Сначала они достигли здания мельницы, а с наступлением темноты в ночь с 5 на 6 января выбрались из города и укрылись в каменоломнях, где пробыли до вечера 6 января. Спуститься в подземелья не удалось, т.к. входы в них немцами были взорваны и завалены. Находясь в районе каменоломен, десантники слышали, как противник обстреливал наши корабли, подошедшие к Евпатории с подкреплением. Затем десантников обнаружил конный румынский разъезд, одного всадника удалось убить, а трое ускакали.



*Выброшенный на берег БТЩ «Взрыватель»*



Поскольку ночью была слышна артиллерийская стрельба, моряки решили, что высажен второй эшелон десанта и решили вернуться в город. А.Н. Лаврухин позднее рассказал, что они зашли со стороны железнодорожного вокзала на окраину, залегли на пустыре и послали двоих человек узнать, есть ли немцы в крайних домах. Так как противника там не оказалось, наши бойцы укрылись во дворе дома № 4 по ул. Русской у Марии Дмитриевны Глушко, часть десантников разместилась у соседей – Правковы Григорьевны Перекрестенко и Ильичевых.

Далее, по словам А.Н. Лаврухина и И.Ф. Литовчука, события развивались следующим образом. Десантниками была послана разведка в количестве 12 человек, чтобы выяснить ситуацию в городе, но они так и не вернулись. В 23 часа 7 января было решено покинуть город. К рассвету 8 января оставшиеся в живых пришли в колхоз «Новая грядь», где были накормлены местными жителями. Вечером, разбившись на группы под командованием Бузинова, Цыбулина и Литовчука (5 оставшихся членов спецотряда Особого отдела), десантники ушли в разных направлениях.

Группа старшего политрука В.П. Цыбулина, состав которой остался неизвестным, была обнаружена противником и погибла. Семнадцать бойцов во главе с капитан-лейтенантом Г.К. Бузиновым также были окружены и уничтожены у деревни Ораз (ныне Колоски).

Десять ночей пятерка моряков разведроты Особого отдела во главе с И.Ф. Литовчуком пробиралась по тылам врага к Севастополю. У села Митино Сакского района погиб краснофлотец Майстрюк. Четвертым из состава евпаторийского десанта – старшине 2 статьи А.Н. Лаврухину, краснофлотцам А.Ф. Задвернюку, Н.Ф. Веденникову и капитан-лейтенанту И.Ф. Литовчуку – удалось 17 января достичь Севастополя. При переходе линии фронта у Бельбека И.Ф. Литовчук подорвался на мине и получил ранение ноги, но все же разведчики прорвались к своим.

Из Евпатории также вырвался сержант госбезопасности А.В. Кашунин, который в дальнейшем участвовал в работе подполья в Ак-Мечети и героически погиб накануне прихода наших войск. М.Б. Шапиро, в соответствии с заданием, добрался до Фрайдорфа, но был выдан предателем и расстрелян немцами в феврале 1942 г. Когда оставшиеся в живых 48 десантников выбрались из Евпатории, батальонный комиссар А.И. Галушкин, в соответствии с полученным заданием, принял решение остаться в оккупированной Евпатории, где вел подпольную работу до 7 мая 1942 г., пока не был выявлен гестапо и убит при попытке захвата.

Остались в живых и до прихода наших войск в 1944 году скрывались в Евпатории председатель горисполкома



**Полковник Риттер фон Хайгль перед развалинами гостиницы «Крым» в Евпатории**

Я.Н. Цыпкин и секретарь Ак-Мечетского райкома партии Ф.А. Павлов.

Вот как описывал бои с десантниками командир 70-го пионерного батальона Х. фон Хайгль: «В ночь с 4 на 5 января 1942 года я получил приказ с остатками своего батальона выдвинуться в Евпаторию для установления порядка, так как здесь высадился русский десант. <...> Около 10 часов утра я уже был вблизи Евпатории и там встретился с командиром 22-го разведбатальона полковником Боддином, который имел такое же задание, как и я. Мы объединились для наступательных действий. <...> Русские стреляли по наступающим беспощадно. <...> К 14 часам мы брали дом за домом. Наступление продолжалось с помощью эффективного ввода в бой авиации. <...> Обороняющиеся стреляли из-за каждого угла и из едва укреплённых убежищ. <...> До наступления дня [6 января] мы так приблизились к последнему очагу сопротивления, что отход русской пехоты стал невозможен. Мне с моей ударной группой с огнемётами, взрывчатыми зарядами и 4 канистрами бензина удалось захватить подвальное помещение главного строения... Русские обороняли последний бастion до их полного уничтожения невероятно мужественно...»

Эрих фон Манштейн писал об отражении десанта в Евпатории так: «5 января последовала новая высадка русских войск под прикрытием флота в порту Евпатории. Одновременно в городе вспыхнуло восстание, в котором участвовала часть населения, а также просочившиеся, по-видимому, извне партизаны. Незначительные силы охранения, выделенные для обороны города и порта, не смогли помешать высадке и подавить восстание. Румынский артиллерийский полк, предназначенный для береговой обороны, оставил свои позиции. Если бы не удалось немедленно ликвидировать этот новый очаг пожара, если бы русские смогли высадить здесь новые войска, перебросив их из недалеко расположенного Севастополя, то за последствия никто не мог бы поручиться.

Хотя обстановка на феодосийском участке была очень серьезной, командование армии вынуждено было все-таки решиться на то, чтобы повернуть первый же направлявшийся туда на автомашинах с южного фронта из-под Севастополя полк (105 пп) и послать его в Евпаторию с задачей возможно скорее уничтожить высадившиеся здесь войска и поддерживающие их вооруженные элементы из населения. Находившиеся в распоряжении командования армии разведывательный батальон 22 пд, несколько батарей и 70 саперный батальон уже ранее были направлены в Евпаторию.



**Немцы хоронят своих погибших**

*Посланным в Евпаторию частям, находившимся сначала под командованием полковника фон Гейля [Хайгеля], а затем полковника Мюллера (командира 105 пп), удалось в тяжелых уличных боях одержать верх над противником. Особенно упорное сопротивление оказывали повстанцы и партизаны, засевшие в большом здании. Не оставалось, наконец, ничего другого, как подорвать это здание с помощью штурмовых групп саперов. В боях в Евпатории наряду со многими храбрыми солдатами пал смертью героя и командир 22 разведывательного батальона подполковник фон Боддин, один из храбрейших наших офицеров. <...> 7 января бой в Евпатории был окончен. Высадившиеся войска русских были частично уничтожены, частично взяты в плен».*

С вечера 5 января оккупанты начали планомерно прочесывать город в поисках скрывавшихся десантников. Местных жителей, заподозренных в помощи нашим бойцам, причисляли к партизанам и казнили. Так, за городом и на месте высадки основных сил десанта гитлеровцами были расстреляны 1184 местных жителя. Вероятно, среди них было некоторое количество пленных моряков.

Стоит упомянуть, что одной из причин подобной судьбы десанта было практически полное отсутствие авиационной поддержки. Высланные с боезапасом в Евпаторию во второй половине 5 января торпедные катера № 91 и № 111 также цели не достигли, т.к. в районе Качи были обстреляны с берега и атакованы авиацией, в результате чего ТКА № 91 затонул, а ТКА № 111 вернулся в базу.

Но, конечно, главной причиной неудачи Евпаторийского десанта стало отсутствие согласованности в действиях различных объединений и соединений Кавказского фронта. Наступление частей Севастопольского оборонительного района, для содействия которому и был высажен десант в Евпатории, было начато с опозданием и существенных успехов не имело, что позволило противнику без помех перебросить резервы с других участков фронта для уничтожения десанта. 4 и 5 января, как требовал Кавказский фронт, севастопольцы в наступление не перешли, и только 6 января 1942 г. части СОР, завершив перегруппировку, попытались атаковать противника. Несмотря на то, что в этот день 172-й дивизии удалось продвинуться вперед и к исходу дня выйти на рубеж северо-западная окраина Бельбека – стык дорог в районе бывшего томатного завода – долина р. Бельбек, двигаться дальше наши части не имели возможности из-за отсутствия резервов. 7 января части 95-й и 172-й дивизий возобновили наступление, но, попав под массированный артобстрел, смогли только отбить деревню Бельбек и южные скаты высоты 103,9. Бой дошел до штыковых атак, но продвинуться дальше советские войска не смогли. Несмотря на некоторые успехи, о дальнейшем продвижении к Симферополю и Евпатории речи не шло.

Ввиду опасности ударов немецкой авиации второй эшелон десанта было решено высадить в ночь на 6 января. В 02:15 в Евпаторию с батальоном майора Н.Н. Тарана из Севастополя вышли эсминец «Смышленый» и тральщик Т-413 (командир высадки капитан 2 ранга М.Ф. Романов), но из-за большой волны (ветер 7 баллов, море 5 баллов) и наката, выполнить задание не смогли. «Смышленый» в районе Евпатории был обстрелян с берега артиллерией. Днем 6 января к тральщику «Взрыватель» из Севастополя выходит для выяснения обстановки СКА № 041, но вернулся из-за шторма. Возможно, именно он подобрал из воды краснофлотца Клименко.

Вечером того же дня в 20:26 в Евпаторию с десантом выходили лидер «Ташкент», тральщик Т-413 и два малых охотника СКА № 062 и № 0102, но из-за продолжавшегося шторма также вернулись ни с чем. Не зная, что десант уже был уничтожен, этот же отряд совершил еще одну по-

пытку доставить подкрепления в Евпаторию в ночь на 8 января. Подойдя к порту, с 01:45 лидер «Ташкент» начал артобстрел Евпатории. Высаженная с малых охотников разведка сообщила, что порт занят противником, боя в городе не наблюдается. Поскольку связь с ранее высаженным десантом установить не удалось, а противник открыл по кораблям сильный огонь, «Ташкент», Т-413 и малые охотники в 08:00 вернулись в Севастополь.

Для выяснения судьбы Евпаторийского десанта в ночь на 8 января с подводной лодки М-33 была высажена разведгруппа в составе 12 человек под командованием военкома разведотряда штаба ЧФ батальонного комиссара У.А. Латышева. Во время высадки одну из пяти надувных лодок сильным ветром унесло в море. Находившиеся в лодке три человека: Я. Цидзик, М. Васелюк и проводник из числа евпаторийцев, чью фамилию установить не удалось, находились в море двое суток, пока их не прибило к берегу в районе села Громовки. Лодка была обстреляна немцами и затонула. Погибли Я. Цидзик и проводник, а М. Васелюку удалось выплыть, спрятаться в прибрежной балке и после наступления темноты добраться до Громовки, где он скрывался у местных жителей.

Оставшиеся разведчики выяснили, что десант погиб, о чём доложили на следующий день по радио. Из-за неблагоприятной погоды попытки М-33, а затем малого охотника подойти к берегу и принять разведчиков оказались безуспешными. Разведчики Латышева действовали в районе Евпатории до 14 января, когда, при переходе шоссе между селами Абрикосовка и Молочное, они были обнаружены противником и вступили в бой. В 12:15 радист Потапенко передал по радио в Севастополь: «Мы окружены фашистами. Ведём бой, но кончаются боеприпасы и выйти из окружения нет никакой возможности». В 15:48 от разведгруппы пришла последняя радиограмма: «Подрываемся на собственной гранате. Прощайте товарищи...»

## Литература

- Анохина Т. Евпаторийский десант 5-6 января 1942 г. // Евпатория... От Керкиниды до наших дней. URL: <http://izvestia.ru/articles/article17961>.  
 Баженов М. Евпаторийский десант // REIBERT.info. URL: <http://reibert.info/threads/evpatorijskij-desant.231>.  
 Бирюк В.С. Всегда впереди. Малые охотники в войне на Черном море. 1941-1944. – СПб.: Наука, 2005.  
 Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941-1942 гг. / Г.А. Аммон, А.А. Комаров и др. – М.: Воениздат, 1983.  
 Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Т.2: Черноморский флот / отв. редактор Л.А. Владимирский. – М.: Воениздат, 1960.  
 Волончук Ф.Ф. По тылам врага. – М.: Воениздат, 1961.  
 Воронин К.И. На черноморских фарватерах. – М.: Воениздат, 1989.  
 Галкин В. Военные контрразведчики Черноморского флота в Евпаторийском десанте // Чекист. URL: <http://www.chechist.ru/article/4620>.  
 Десанты Великой Отечественной войны / Ред.-сост. В. Гончаров. – М.: Яуза, Эксмо, 2008.  
 Дудчик Д.В. Евпаторийский десант // «Милитари Крым», 2006, № 3.  
 Манштейн Э. Утерянные победы. Пер. с нем. – М.: АСТ, 1999.  
 Морозов М.Э., Кузнецова А.Я. Черноморский флот в Великой Отечественной войне. – М.: Эксмо, 2015.  
 Неменко А.В. Севастополь. Хронология 2-й обороны. Ч.1 // Самиздат. URL: [http://samlib.ru/n/nemenco\\_a\\_w/sevase01.shtml](http://samlib.ru/n/nemenco_a_w/sevase01.shtml).  
 Неменко А.В. Севастополь. Хронология 2-й обороны. Ч.2 // Самиздат. URL: [http://samlib.ru/n/nemenco\\_a\\_w/sevase02.shtml](http://samlib.ru/n/nemenco_a_w/sevase02.shtml).  
 Потери боевых кораблей и судов Военно-Морского Флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. – М.: Воениздат, 1959.  
 Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып.1-2. – М.: Воениздат, 1945-1946.  
 Шестаков Н.С. Совершенно секретно. Документальная драма. – Севастополь: Рибаст, 2005.  
 Юновидов А.С. Десанты 1941 года. – М.: Эксмо, 2009.

При подготовке рукописи использованы материалы фондов № 2089, 2092, 5218 АВМФ, № 10, 72 ОЦВМА, № 209 ЦАМО, документального фонда Центрального пограничного музея. Для публикации использованы фотоматериалы с сайтов [tsushima.su](http://tsushima.su) и [forums.airbase.ru](http://forums.airbase.ru).

**Югославские тральщики в Которской бухте, 1933 г.**  
**Слева направо: «Млет», «Мельине», «Мосор», «Малинска»**  
**и «Сокол» (бывш. германский M-144)**



## Тральщики-заградители типа МТ-130

В конце 1917 г. для австро-венгерского флота на верфи «Данубиус» в Порто-Ре (впоследствии – югославская Кралевица) была заложена серия из 14 тральщиков-заградителей, получивших номера МТ-130-МТ-143. До конца Первой мировой войны на воду сошли всего три единицы (МТ-130-МТ-132), в 1920 г. они были достроены для итальянского флота как тральщики под номерами RD-58-RD-60, но 2 июля 1921 г. были переименованы в «Альбона», «Лаурана» и «Ровиньо», а в 1925 г. – переклассифицированы в минные заградители. Оставшиеся корпуса продолжали ржаветь на верфи более десяти лет, и лишь в 29 октября 1930 г. пять из них (МТ-130-МТ-132) были включены в состав югославского флота и назначены на достройку в качестве тендера-минных заградителей. Они вошли в строй в течение следующего года, получив названия «Марьян», «Мосор», «Малинска», «Мельине» и «Млет».

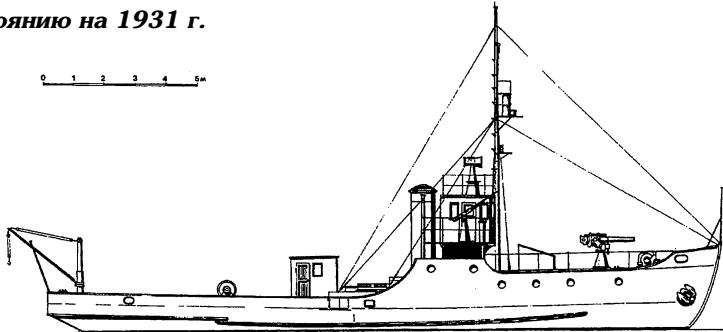
Эти универсальные корабли были спроектированы на базе буксира, имели проектное водоизмещение 130 т, осна-

щались одним водотрубным паровым котлом Ярроу (рабочее давление пара – 15,3 атм.) и двумя двухцилиндровыми паровыми машинами, приводящими в действие трехлопастные винты диаметром 1,4 м, и развивали скорость 11,6 уз. Итальянские корабли вооружались одним 76-мм/40 орудием и двумя 6,5-мм пулеметами; югославские несли по одной 66-мм/30 пушке, но впоследствии получили универсальные 47-мм/44 пушки «Шкода» и два 8-мм пулемета. Все они принимали на борт от 20 до 34 мин (в зависимости от типа) или тральное вооружение. Итальянские корабли к началу Второй мировой войны были оборудованы в качестве сетевых заградителей.

17 апреля 1941 г. все пять югославских кораблей были захвачены германскими войсками в Которской бухте, переданы Италии и вошли в состав итальянского флота под наименованиями «Ульяно», «Пасман», «Арбе», «Сольта» и «Меледа».

Дальнейшая судьба кораблей сложилась по-разному. После подписания Италией перемирия с западными союзни-

**Схема «Марьян» по состоянию на 1931 г.**

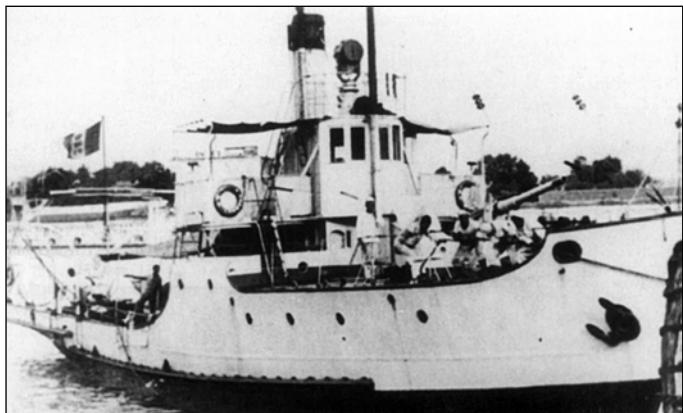


**Тактико-технические характеристики**

Водоизмещение, т:	
проектное	130
в варианте ТЩ	115
в варианте МЗ	128
Размерения, м:	29,4/30,1x6,7x1,7
Силовая установка:	2 ПМ, 1 ПК «Yarrow», 280 л.с.
Скорость, уз.:	11,6
Запас топлива:	4 т нефти
Вооружение:	1 пушка (итальянские – 76-мм/40, югославские – 66-мм/30, позже 47-мм/44), 2 пулемета, 20-34 мины
Экипаж, чел.:	19-27



**Каботажное судно «Тилемахос К» (бывш. «Альбона») в 1952 г.**

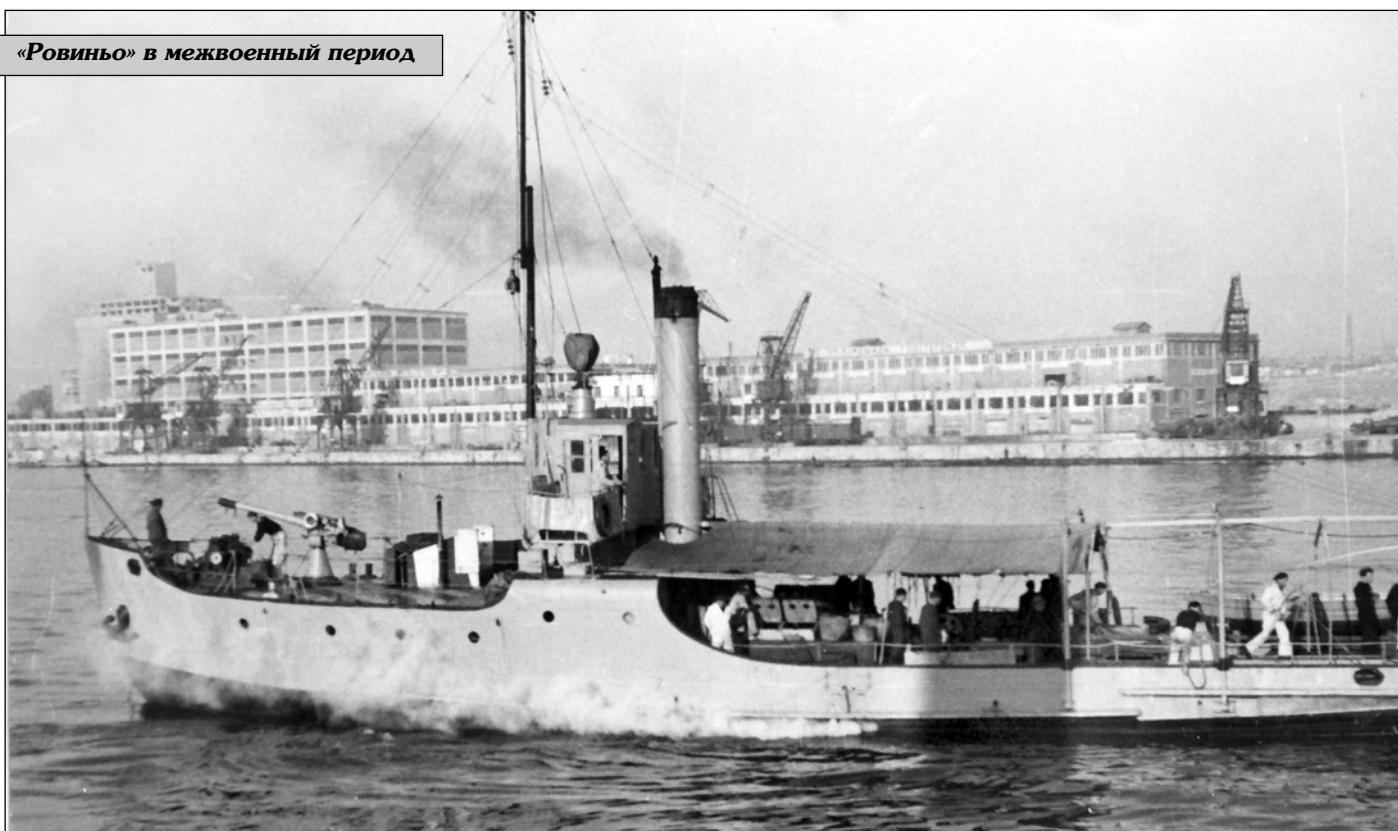


**Минный заградитель «Лаурана»**



**«Лаурана» в качестве сетевого заградителя**

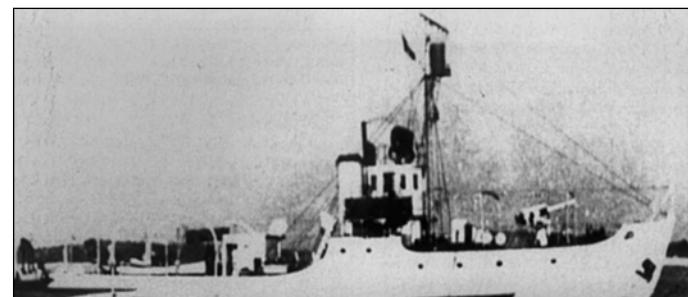
«Ровиньо» в межвоенный период



хвачен германскими войсками в Венеции; введен в состав германского флота под собственным названием; 20.02.1945 потоплен в Триесте британской авиацией; поднят в 1947 г. и разобран в 1949 г.

**МТ-132** (3.11.1917/28.09.1918/16.07.1920) – достроен как итальянский RD-60, с 2.07.1921 – «Rovigno»; 10.09.1943 захвачен германскими войсками в Сиросе; введен в состав германского флота в качестве сетевого заградителяя «Netztender-56»; 31.10.1944 затоплен в Салониках.

**МТ-133** (6.11.1917/1931/1931) – достроен как югославский «Marjan» (бортовое обозначение MN/MN); 17.04.1941 захвачен германскими войсками, передан Италии, вошел в состав итальянского флота как «Ugliano»; 16.02.1944 воз-



«Пасман» (бывш. «Мосор») в годы Второй мировой войны

«Марьян» и «Мельине» в Которской бухте, 1932 г.  
На заднем плане – крейсер «Далмация»

возвращен Югославии на Мальте под прежним наименованием, с 25.12.1945 – M 1, с 18.05.1949 – M-201, с 1955 – M-31; исключен в 1970 г.

**МТ-134** (7.12.1917/1931/1931) – достроен как югославский «Mosor» (бортовое обозначение MP/MR); 17.04.1941 захвачен германскими войсками, передан Италии, вошел в состав итальянского флота как «Pasman»; 20.09.1943 захвачен германскими войсками в Шибенике в брошенном состоянии, передан хорватскому флоту; 31.12.1943 потерпел навигационную аварию у острова Ист и 5.01.1944 уничтожен на месте кораблем югославского партизанского флота NB 3 «Jadran»; остав разобран в 1954 г.

**МТ-135** (8.12.1917/1931/1931) – достроен как югославский «Malinska» (бортовое обозначение MA); 17.04.1941 захва-



«Млет» на Мальте



«Мельине» на Мальте

чен германскими войсками, передан Италии, вошел в состав итальянского флота как «Arbe»; 9.09.1943 захвачен герм. войсками в Генуе в поврежденном состоянии, в строй не введен, вследствие затоплен в Генуе.

**МТ-136** (29.12.1917/1931/1931) – достроен как югославский «Meijine» (бортовое обозначение ME); 17.04.1941 захвачен германскими войсками, передан Италии, вошел в состав итальянского флота как «Solta»; 7.12.1943 возвращен Югославии на Мальте под прежним наименованием, с 25.12.1945 – M 2, с 18.05.1949 – M-202, с 1955 – M-32; исключен в 1978 г.

**МТ-137** (11.2.1918/1931/1931) – достроен как югославский «Mljet» (бортовое обозначение MT); 17.04.1941 захвачен германскими войсками, передан Италии, вошел в состав итальянского флота как «Meleda»; 7.12.1943 возвращен Югославии на Мальте под прежним наименованием, с 25.12.1945 – M 3, с 18.05.1949 – M-203, с 1955 – M-33; исключен в 1968 г.

Подготовка к публикации В. Григорьев

M-201 (бывш. «Углиано», бывш. «Марьян») в послевоенный период



# «Я начал песню в трудный год...»<sup>1</sup>

Мой прадед не был тем героем, о котором писали в газетах и с именем которого на устах шли в бой...

Василий Данилович Редько был инженером и участвовал в строительстве Московского метрополитена, когда началась Великая Отечественная война. Став военным инженером, он отдавал все силы и знания спасению Родины. В Латвии попал в окружение и побывал в нескольких лагерях для военнопленных. В августе 1944 года В.Д. Редько бежал из Вентспилского лагеря и присоединился к партизанам.

«В труднейших условиях полицейского режима и карательных экспедиций тов. Редько постепенно сколачивал в тылу противника отряд, вооружая личный состав за счет противника и за счет разведгрупп, действовавших в его районе. Под его руководством отрядом взорван крупный склад боеприпасов, железнодорожный мост, два самолета противника, прожектор, радиостанция одного из авиаэсминений курляндской группировки... Неоднократно руководил боем при столкновении с карательями, нанося противнику значительные потери...»<sup>2</sup>

Отряд называли «Редько» в честь его командира.

Партизанам приходилось действовать в сложных условиях. На Курляндском полуострове Красной армией с осени 1944 года были блокированы остатки войск немецкой группы армий «Север». В труднопроходимых лесных массивах небольшие партизанские отряды помогали советским войскам громить врага.

В отряде Василий Данилович встретил свою будущую жену – Екатерину Васильевну Васильеву, которая с февраля 1945 года находилась в тылу противника. «По приказу командира отряда поступила на работу в одно из авиаэсминений курляндской группировки, где подготовила и участвовала в подрыве радиостанции, двух самолетов и прожектора данного соединения. Добыла заслуживающие внимания разведданные о противнике...»<sup>3</sup> 9 мая 1945 года они встретились, уже будучи разведчиками Разведотдела штаба Ленинградского фронта. И больше не расставались.

Мой прадед был тем героем, дух которого не смогла сломить эта страшная война. Ему суждено было прожить долгую жизнь. Думается, что его спасла... Любовь. Любовь к родной земле, любовь к женщине, любовь к прекрасному. Ведь именно об этом он писал в своих стихах.

Наталья Редько

1. Твардовский А.Т. Дом у дороги.
2. Из характеристики в наградном листе к ордену Отечественной войны 1 степени.
3. Из характеристики в наградном листе к ордену Славы 3 степени.

## Вторая мировая

Долго море волновалось  
Во вражде стихийных сил.  
Вдруг внезапно взбунтовалось,  
Гладь громады взворотив...

Заревело, загремело,  
Над пучиной поднялось,  
Завизжало, зашипело,  
Вихрем, шквалом понеслось!

Все сметает, все сшибает  
Разъяренную волной,  
В адской злобе налетает  
На утес береговой.

Пядь за пядью рушит берег,  
Раздробляет на куски.  
Расшибает скалы вдребезг,  
Ветра рыхлые слои.

Стой! Достигнешь сердцевины  
До нетронутых основ.  
Не разбить тебе твердыни  
Даже бурями веков!

1942 г.

\* \* \*

Будущей жене, радистке Е.В. Васильевой

Вспоминаю лицо на портрете,  
Истощенное боем лицо:  
В этом черном потертом берете  
Я во вражье попался кольцо.  
И по-волчьи я выл, и смиренным я был,  
И, как раб, прозябал, обреченный.  
Но прорвал я кольцо – прояснилось лицо:  
Я родной стороне возвращенный.  
И теперь мне нетрудно ответить,  
Отчего прояснилось лицо.  
В том же черном потертом берете  
Я к тебе попадаю в кольцо.

Рига, 28 мая 1945 г.



Екатерина Васильевна  
Редько (Васильева)



\* \* \*

*Вступление к сборнику стихов,  
переданных в Ригу для отправки родным*

Где маxрово цвела злоба,  
Где я познал судьбу раба,  
Где мукам не было конца  
И в лоб не раз я ждал свинца –  
Среди фашистских палачей  
Нас не считали за людей.

И не забыть мне никогда,  
Как после тяжкого труда,  
Когда спускалась ночь темна  
И водворялось царство сна,  
Я выползал из «дома» в двор  
И, крадучись, как будто вор,  
Спешил в сарай на сеновал,  
Как там я думал и страдал.

С самим собой наедине  
Ловил я шорох в глубине  
Души. И вой, и стон, и крик –  
Мне грудь жег огненный язык  
Тоски по Родине святой.  
Один, затравленный, чужой,  
Среди коварства и стрельбы  
Презренным сыном злой судьбы  
С души я стоны выжимал  
И в мерный ряд стиха вмешал.

Прими же, Родина моя,  
Все то, что, так страдая, я  
Здесь вымучил, как бедный скиф,  
Прими набор печальных рифм!

*Остланд-лагерь, Кохтла-Ярве, Эстония, 1943 г.*

***K России***

Мчатся ветры с печальным напевом  
По российским просторам степей,  
Зло хоочут поля ржавым зевом  
Со зловещим оскалом костей.

Города, хутора где и села,  
Там зола лишь да груды камней.  
Я не знаю печальней удела  
И страданий за русских больней.

Верю, Русь, лучший жребий свой вынешь!  
Не тужу, что разрушена треть.  
В ураганах и смерчах не сгинешь.  
Русь, в грядущую миссию меть!

Призови ты сынов своих славных,  
Собери стоязькую рать –  
На просторах своих необъятных  
Будешь судьбы народов решать.

*Остланд-лагерь, Кохтла-Ярве, Эстония, 1943 г.*



## Отдел графического редактора

Так получилось, что уже довольно длительное время ваш покорный слуга занимается изготовлением цветных боковиков для книг и журналов. В процессе прорисовки «вылезает» масса интересных «мелочей», заметить которые зачастую возможно лишь на этой стадии. И поскольку «цвет» готовится, как правило, когда верстка номера уже завершена,нести изменения и уточнения в текст не представляется возможным. Посему решено в исключительных случаях публиковать «вдогон» основным материалам «открытия», всплывшие в ходе работы над чертежами/рисунками.

В №12/2016 дружественного издания «Морская Кампания» вышла монография «Миноносцы типов «Тидори» и «Отори»» уважаемого Е.Р. Пинака. Материал в высшей степени интересный и настоятельно рекомендуемый к ознакомлению всем любителям истории флота. Однако одна особенность конструкции корпуса кораблей типа «Тидори» в нем оказалась не отражена. С учетом же неточности, закравшейся в одну из таблиц, это вызвало вопросы у читателей.

Итак, что же не так с «Тидори»? В ходе испытаний выявилась отвратительная динамическая остойчивость: «на скорости около 22 узлов при перекладке руля всего на 15° крен миноносца составил 30°, а когда руль переложили на штатные для этих испытаний 35°, корабль начал крениться так, что испытания пришлось немедленно прекратить». С целью исправления ситуации был разработан целый ряд мер, но японские конструкторы не пошли по пути снижения верхнего веса или укладки балласта, избрав иной путь, заключавшийся «в установке булей, которые увеличивали ширину корпуса только в центральной части и в районе ватерлинии. Були име-

ли эллиптическую форму и простирались от носовой до кормовой надстройки по длине и от верхней палубы до примерно 2/3 осадки по глубине». Результатом стало заметное улучшение ситуации: «на повторных испытаниях «Тидори» при перекладке руля на 35° при 8/10 мощности машин накренился только на 20°, что сочли нормальным».

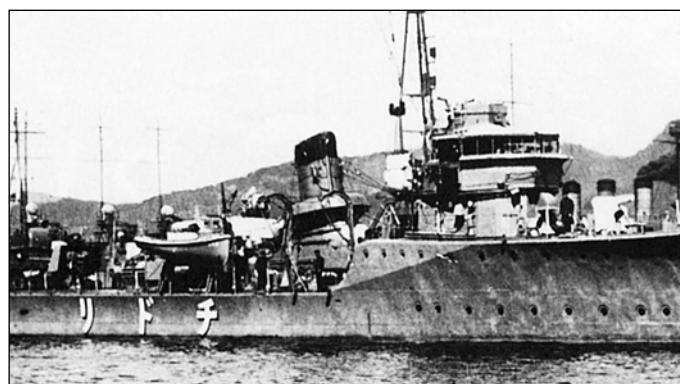
Все бы ничего, но в таблице на с.15 «Изменение основных характеристик миноносцев типа «Тидори» ширина по ватерлинии без булей указана равной 7,4 м, с булями – 8,12 м. Но на с.32 в таблице «Основные тактико-технические характеристики миноносцев» для «Тидори» (после демонтажа булей) 7,4 м – это уже наибольшая ширина. На первый взгляд противоречия нет – как правило для миноносцев и эсминцев ширина по ватерлинии и наибольшая – величины практически совпадающие. Но не в случае с «Тидори»! Начиная с типа «Фубуки», профиль борта японских эсминцев в сечении по мидилю имел весьма своеобразную форму. Если ранее выше ватерлинии борт был вертикальным (или имел небольшой залп вниз), то на «Фубуки» и ряде других японских кораблей наибольшей ширины корпус достигал ниже уровня ватерлинии, выше постепенно «заваливаясь» к диаметральной плоскости, но уже на уровне жилой палубы, «передумав», отклонялся от диаметральной плоскости. Иначе говоря, в плане он имел ярко выраженную S-образность. Для чего это делалось? Причин много, рассмотрение особенностей японского взгляда на кораблестроение выходит за рамки статьи – просто примем, что с японской точки зрения «кратчайшая линия между двумя точками – кривая».

Но мы отвлеклись. Итак, при S-образной форме борта ширина по ватерлинии МЕНЬШЕ наибольшей. И еще такой корпус имеет интересную особенность – если на значение статической метацентрической высоты его форма особо не влияет, то на динамическую – очень даже влияет, поскольку при крене площадь ватерлинии корпуса с S-образным бортом уменьшается в сравнении с аналогичным показателем корпуса с обычным (прямым) бортом.

И вот теперь самое интересное – обычно мы воспринимаем були как нечто выступающее за границу корпуса, недаром еще совсем недавно их попросту называли наделками. Но в случае с «Тидори» это верно лишь отчасти – просто потому, что були «никуда не выступали», по факту просто сводя S-образную форму борта к «простой», т.е. закрывали «вогнутость».

Итак, судя по всему цифра со с. 32 относится не к наибольшей, а именно к ширине по ватерлинии. Наибольшая же ширина «Тидори» составляла чуть больше 8 м.

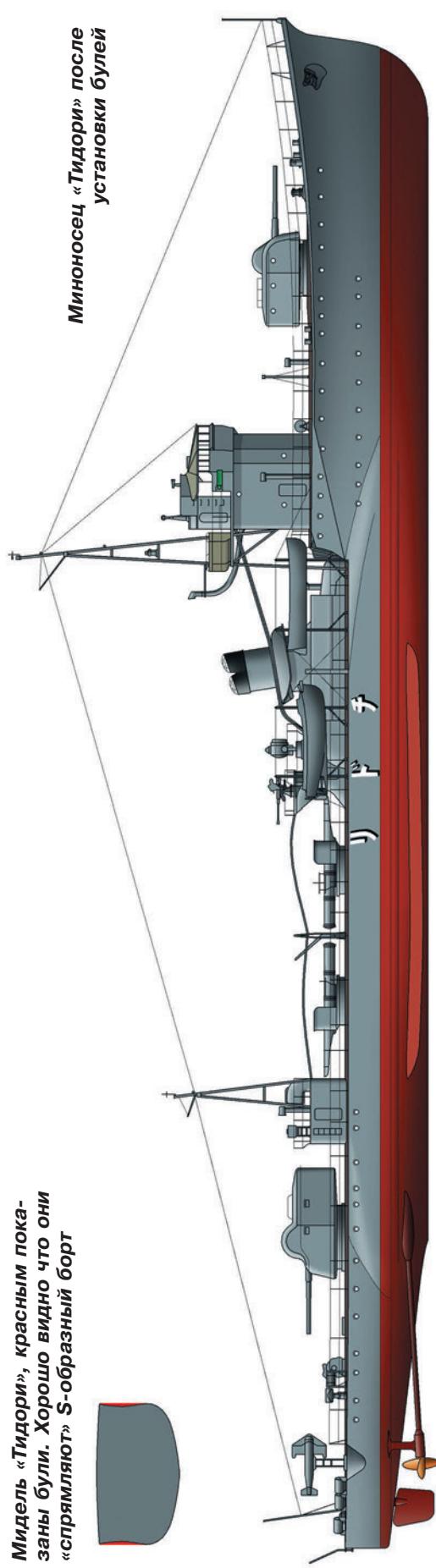
А. Дашиян



На приведенных снимках миноносец «Тидори» представлен как с булями (фото внизу), так и без оных (вверху). На верхнем снимке хорошо заметна «вогнутость» борта

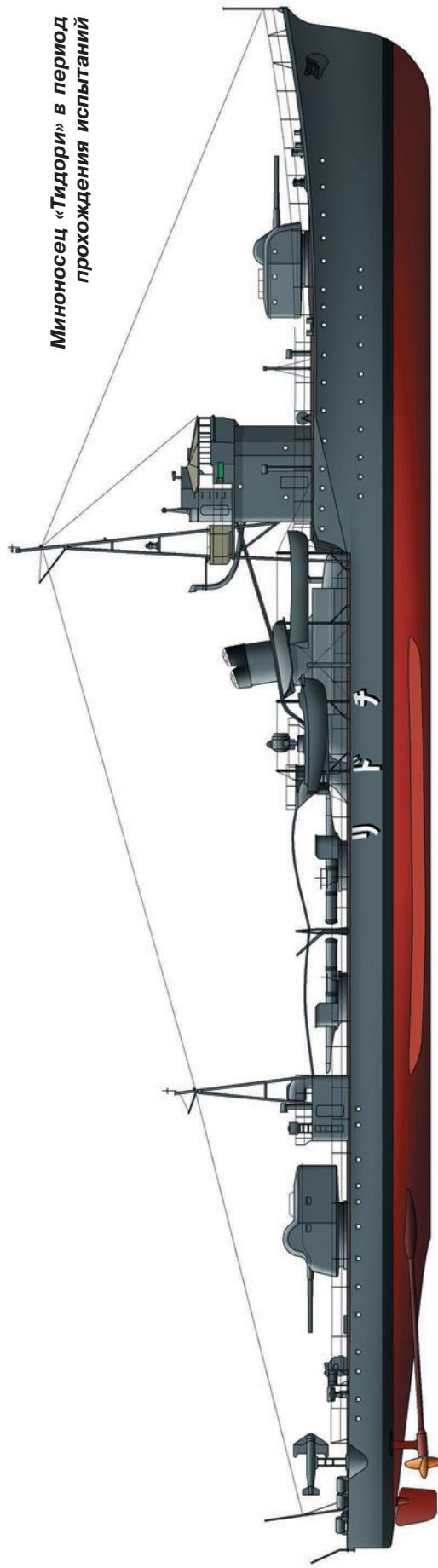


*Миноносец «Тидори» после установки булей*



*Миниатюра «Тидори», красным пока-  
заны були. Хорошо видно что они  
«спрямляют» S-образный борт*

*Миноносец «Тидори» в период прохождения испытаний*





**К статье: Морской «Вампир»: первый реактивный «палубник» Королевского флота**

