

8/2016 (50) Август

Журнал о военной истории

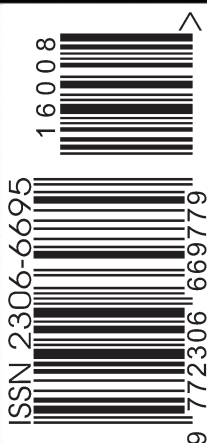
12+

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

Очерк организации и материальной части артиллерии в Англии и ее колониях в текущем году



Униформа болгарской армии в войнах за объединение 1912-1918 гг.
Югославский наследник бога войны вермахта. 105-мм гаубица М56
Камуфляж и тактические знаки французских танков В1 и В1 bis в 1939-1940 годах
«Крепость» Тарнополь
«Воздушный контроль» в британской колониальной политике





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: **Быстров П.М.**

Издатель: **ИП Чаплыгин А.В.**

Главный редактор: **Дашьян А.В.**

Ответственный секретарь: **Аничкин Н.А.**

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.su

Подписано к печати 03.10.2016

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Вере́йская, 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.

К 2-й полосе обложки:

1. Солдат пехоты в форме обр. 1899 г.
2. Полковник пехоты в летней форме с кителем, 1899 г.
3. Поручик пехоты в бальной форме с сюртуком, 1899-1908 гг.
4. Поручик пехоты в парадной форме обр. 1899 г.
5. Майор горной артиллерии в служебной форме с курткой обр. 1900 г.
6. Артиллерист горной артиллерии в куртке обр. 1900 г.
7. Младший унтер-офицер в «гимнастической рубашке»
8. Штаб-офицер-военный юрист в парадной форме обр. 1909 г.
9. Поручик Лейб-гвардии Его Величества конного полка в служебной форме с венгеркой обр. 1883 г.
10. Поручик Лейб-гвардии Его Величества конного полка в парадной форме обр. 1883 г.
11. Поручик 17-го пехотного Доросторского Его Имп. Высочества Великого Князя Владимира Александровича полка в служебной форме с вицмундиром обр. 1909 г.
12. Фельдфебель 20-го пехотного Добруджанского Его Царского Высочества князя Кирилла полка в служебной форме обр. 1909 г.
13. Всадник 6-го конного полка в полевой форме обр. 1906 г.
14. Вахмистр кавалерии в служебной форме обр. 1879 г.
15. Поручик пехоты в полевой форме обр. 1909 г.
16. Рядовой пехоты в полевой форме обр. 1899/1909 г. при полном боевом снаряжении
17. Ополченец Македоно-Одринского ополчения в зимней форме с шинелью, 1912 г.
18. Всадник в зимней форме с шинелью, 1912 г.
19. Ефрейтор пехоты в полевой форме обр. 1915 г. и полном боевом снаряжении
20. Ефрейтор из штурмовой команды в снаряжении для патрульных действий, 1917-1918 гг.
21. Всадник в полевой форме обр. 1915 г.
22. Офицер пехоты в полевой форме обр. 1915 г.
23. Кадет в летней служебной форме, 1901-08 гг.
24. Подполковник Генерального штаба в полевой форме обр. 1915 г.
25. Пилот в летной форме, 1912 г.
26. Капитан-лейтенант флота в служебной форме с курткой обр. 1902 г.
27. Ефрейтор-рулевой в зимней служебной форме обр. 1902 г.
28. Фельдфебель-механик в служебной форме обр. 1887 г.
29. Мичман 2 ранга военно-морской авиации в служебной форме с курткой обр. 1915 г.

СОДЕРЖАНИЕ

А.Вычков Униформа болгарской армии в войнах за объединение 1912-1918 гг.	2
И.Богданов Югославский наследник бога войны вермахта. 105-мм гаубица М56	8
А.Чаплыгин Камуфляж и тактические знаки французских танков В1 и В1 bis в 1939-1940 годах	11
А.Потемкин «Антилопы» и «Бродяга»	16
А.Исаев «Крепость» Тарнополь	22
В.Трещёв «Воздушный контроль» в британской колониальной политике	26
С.Бирюк 1-й пехотный Сибирский Стретенский полк в Китайском походе	37
О.Романько Власовское движение и Русская освободительная армия на территории Крыма (июнь 1943 - февраль 1944)	40
А.Чубаров Курский эвакуационно-распределительный пункт	46
По страницам старых журналов Артиллерийский журнал №8 1875 год Очерк организации и материальной части артиллерии в Англии и ее колониях в текущем году	51
Е.Пинак 7-я (16-я), 8-я (18-я), 17-я, 19-я (952-я), 21-я (902-я), 32-я авиагруппы авиации Японского Императорского Флота	57
В.Яровой Британские китобойные суда в советском флоте	65

Уважаемые читатели! Со следующего года начинает выходить новый журнал «Военная Кампания» (индекс по каталогу Роспечати 80781), который станет в некоторой степени логическим развитием идеи, положенной в концепцию «Арсенал Коллекции» — под одной обложкой можно найти материалы о событиях «на земле, в небесах и на море». Так вот, материалов в редакцию приходит все больше и больше, и для публикации на страницах «Арсенал Коллекции» и дружественной ей «Морской Кампании» уже просто не хватает места. Вот и возникла идея выделить «сухопутную составляющую» в отдельное издание по типу «Морской Кампании». Станет ли меньше материалов этой тематики в «Арсенал Коллекции»? Вряд ли — по крайней мере такой цели у нас нет — хотя от номера к номеру возможны колебания в объеме, выделяемом на каждую из трех рубрик. На примере данного выпуска «Арсенал Коллекции» вы можете составить представление о том, какие материалы будут печататься в «Военной Кампании» (по большому счету это — нулевой номер нового журнала). Поскольку «Военная Кампания» планируется без цветных полос, то и восьмая «Арсенал Коллекция» полностью черно-белая (кроме обложки, естественно). В порядке компенсации число страниц в этом номере увеличено с 64 до 72; последние 16 — это чистая «Арсенал Коллекция».

В общем, смотрите сами — понравится — подписывайтесь. У нас будет интересно. Обещаем.

А. Чаплыгин
С. Бирюк
А. Дашьян

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. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, 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.
• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>
- В Польше**
• Интернет-магазин www.knigi.pl

Униформа болгарской армии в войнах за объединение 1912-1918 гг.

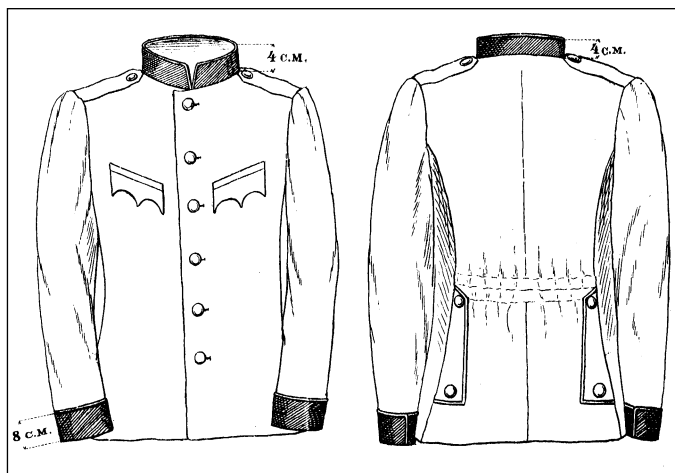
Александр Вычков (Болгария)

Конец XIX века связан с революционными изменениями в военной технике, тактике и организации армий. Англо-бурский конфликт доказал, что увеличение плотности пехотного огня благодаря магазинным винтовкам и пулеметам вынуждает солдат прятаться на поле боя. В более крупном масштабе это подтвердилось в ходе русско-японской войны, где участвовали значительные силы противостоящих сторон. Большие потери также показали значение плотности пехотного огня и необходимость скрытного передвижения солдат во время боя. Старые цветные мундиры, оставшиеся со времен линейной тактики, годились только для парада. Начался поиск новых цветов, которые позволили бы солдату остаться незамеченным противником. Этот стиль униформы, известный как «хаки», стал широко применяться в армиях с начала XX века. Руководство болгарской армии не отставало от современных тенденций.

Относительно легко выбрали цвет и материал для новой формы, так как еще с 1880 года для полевой формы использовалось домашнее сукно желтовато-коричневого (табачного) цвета, который можно считать защитным. Другим важным условием стало упрощение одежды из-за появления массовых армий. Одеть большое число солдат было тяжело для военного бюджета, что вынуждено привело к упрощению униформы.

Все это сказалось на разработке проекта изменений в униформе болгарской армии. Приказом №271 от 25.08.1899, ввели новые модели, которые с небольшими изменениями использовали до 1920 г. В соответствии с этим приказом произошли радикальные изменения в конструкции и цвета военной одежде.

Новинкой для солдат стала новая модель куртки современного дизайна. Она была однобортной с шестью пуговицами и двумя карманами с клапанами на груди, и шилась из домотканого желтовато-коричневого войлока и



Куртка для пехоты, пионерных и инженерных частей. Рисунок к приказу № 271

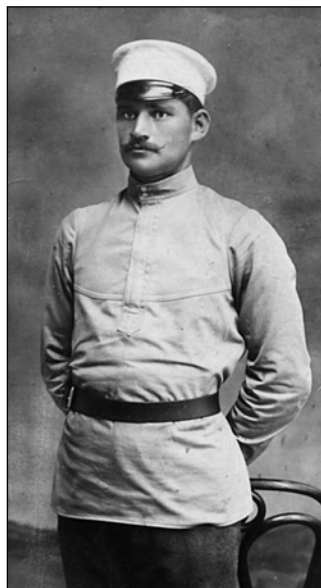
оказалась одной из первых в мире моделей в новом стиле «хаки». Воротник и обшлаги были из темно-синей, почти черной ткани с красными выпушками и красными погонами. В соответствии с приказом №271 солдату полагалась фуражка черного цвета с тремя красными выпушками, черным кожаным козырьком и металлической солдатской кокардой. На внутренней стороне пришивался кожаный подбородочный ремень. Предусматривалось ношение брюк темно-синего цвета с красной выпушкой, а во время полевых занятий и в боевых условиях — коричневых из материала куртки. В качестве обуви полагались сапоги, но в некоторых случаях разрешалось их замена традиционными для Болгарии царвулями с навяями.

Для нижних чинов артиллерии также была введена новая куртка. Ее конструкция с т.н. «гвардейским бортом» походила на более ранние образцы, но шилась из домотканой коричневой материи. Остальные элементы униформы были схожими с пехотной.

Приказом №379 от 13.12.1899 была также введена специальная куртка для нижних чинов горной артиллерии. Она имела мягкий отложный воротник из темно-синей ткани с красной окантовкой. На воротнике имелись длинные клапаны с пуговицей. Борт куртки, как у модели 1890 г., был с потайной застежкой. Погоны — красные с рельефной буквой «П». Остроконечные обшлаги изготавливались из темно-синей ткани с красной окантовкой и пуговицами. Канониры носили синие брюки с красным кантом и высокими сапогами.

В 1900 году для офицеров горной артиллерии была восстановлена отмененная приказом №271 темно-синяя куртка. Она имела четыре кармана с трехмысиковыми клапанами, воротник из черного бархата с красной окантовкой (выпушкой) и потайной застежкой.

Первое десятилетие XX века оказалось очень динамичным с точки зрения инноваций в мундирах болгарской армии. Болгарское военное командование готовилось к предстоящему военному конфликту с Османской империей и внимательно следило за развитием военного дела. Это также относилось и к модным тенденциям в униформе. Массово по всему миру армии меняли традиционную форму на более простую и практичную. В духе этих веяний в 1905 го-



Солдат 21-го пехотного полка в форме обр. 1899 г. в полном боевом снаряжении, обуви обр. 1907 г. (слева) и солдат в летней форме, т. н. «гимнастической рубашке» (справа)



Обер-офицер в куртке обр. 1905 г. и полном боевом снаряжении (справа — офицер в куртке обр. 1909 г.)

ду приказом №309 были введены новые изменения в одежде армии. Новинкой стало введение куртки защитного цвета для офицеров. Первоначально она была из коричневого домотканого полотна, а после 1906 года — из серо-зеленой ткани. Интересно, что ее покрой не походил на прежнюю темно-синюю куртку. Воротник двойной, высокий, стоячеотложный, два верхних кармана с клапанами. Погоны — мягкие, пришивались к рукаву, обшлага — с мысиком. Ниже талии располагались два кармана, срезанные под углом. Брюки из ткани куртки не имели выпушки. По сохранившимся



Офицерская куртка обр. 1909 г. (слева); Обер-офицер в дежурной форме с саблей обр. 1905 г. (справа)

ся изображениям и фотографиям того периода ясно видно, что во время маневров офицеры носили только куртку и серо-голубые брюки. После введения новых моделей болгарская армия опередила многие из крупнейших армий Европы, и стала одним из пионеров в области внедрения униформы типа «хаки».

Приказом №309 для офицеров была принята сабля нового образца с металлическими ножнами. Они были «гусарского типа» с т.н. «блюхеровской гардой». В отличие от прежнего образца она носилась на поясном ремне.

В течение следующего года приказом №77 от 7.03.1906 г., были внесены некоторые дополнения к приказу №309. Как описано выше, изменили цвет офицерской куртки.

Тем не менее, болгарское военное руководство не прекращало эксперименты в поисках лучшего варианта. Специальная комиссия разработала несколько экспериментальных моделей защитного цвета и для нижних чинов. Были сделаны попытки заменить фуражку похожей австрийской. В результате этих поисков в 1909 году приказом №158 от 24.04.1909 г., были утверждены новые образцы. Изменили покрой куртки для офицеров. Воротник теперь стал стоячим с черным кантом по краю. Форма клапанов на карманах также изменилась. Брюки шились из той же ткани, что и куртка, и не имели выпушек. Фуражка новой модели имела две выпушки на околыше и одну на тулье. Ввели новую систему различия частей. Теперь выпушка на тулье фуражки соответствовала роду войск, а выпушки на околыше были приборного цвета. Например, в пехоте все три выпушки были красными, а в артиллерии на тулье фуражки — красная выпушка, а на околыше — черные. Еще одной новинкой явилось введение козырька из зеленой кожи, как на флоте, и подборочного ремня того же цвета. Такую форму козырька выбрали для облегчения наблюдения с помощью бинокля. Ввели и пальто из толстой ткани зеленого цвета упрощенного покроя для использования во время войны. Оно имело длину до середины икры. Все это делалось для того, чтобы свести к минимуму цветовые элементы, выделяющие офицеров на поле боя. Считалось, что это приведет к снижению потерь среди них. К началу войны на Балканах немногие офицеры успели сшить полный набор униформы, предусмотренной приказом №158. Это вынудило многих из них уехать на фронт с головными уборами с цветным околышем, твердыми золотыми погонами и другими элементами, которые отличали их от солдат на поле боя, что стало одной из основных причин больших потерь среди офицерства.

Изменение произошли и в униформе нижних чинов. Чтобы уменьшить стоимость производства одежды, околыш в пехоте сделали красным и оставили брюки коричневого цвета.

В 1907 году приказом №475 ввели новую модель солдатской обуви. Но эта сложная конструкция не получила широкого распространения и к началу Балканской войны практически исчезла из эксплуатации. Нехватку сапог министерство обороны планировало компенсировать традиционными царвудами с обмотками.

В данный период динамично увеличивалась число полков, находившихся под высочайшим шефством. Меньше чем за десять лет их число в болгарской армии увеличилось в два раза, и накануне Балканской войны насчитывалось 17 пехотных, конных и артиллерийских подшефных полков. Перемежи в форме одежды коснулись и их.

В униформе сохранились некоторые элементы более раннего периода. На воротнике куртки солдаты носили упрощенную версию офицерского шитья. Околыш фуражки и погоны были приборного цвета. На погонах трафаретом наносили вензель высочайшего шефа. В некоторые полках цвет выпушки имели другой цвет. Все остальное — как и в обычных пехотных частях.



Солдат 6-го пехотного Тырновского Его Величества полка в походной форме обр. 1899 г. (слева) и солдат 20-го пехотного Добруджанского Его Царского Высочества князя Кирилла полка в зимней форме с шинелью и полным боевым снаряжением (справа)

Таковы основные изменения в форме болгарских войск накануне Балканской войны. Несмотря на подготовку к решающей битве с Османской империей, которая длилась нескольких десятилетий, армия Царства Болгарского при объявлении мобилизации столкнулась с серьезной нехваткой обмундирования. По данным т.н. «Высшего военного совета» 14/27.09.1912 г., в наличии было только 135 000 шинелей, 130 000 курток, 145 000 брюк, 165 000 плащ-накидок и 233 300 пар сапог. В соответствии с планами мобилизации предусматривалось, что численность армии вырастет до 400 000 человек. После завершения мобилизации оказалось, что «под ружье» поставили 607 000 человек, что еще больше усугубило ситуацию с обмундированием. Время, необходимое для восполнения нехватки, было слишком мало, и правительство выдало 50-миллионной внеочередной кредит на закупку обмундирования и других военных материалов. Были заказаны и ожидалась 100 000

шинелей, 50 000 курток, 50 000 брюк, 100 000 плащ-накидок и 89 000 пар сапог. Между тем, из цейхгаузов вытащили старые модели униформы, включая цветные мундиры, в которые одели третьи бригады пехотных дивизий. Особенно остро ощущалась нехватка сапог, и это вынудило много солдат идти на фронт в царвулях. В ходе боевых действий в России было срочно заказано дополнительное количество обмундирования. Поставки были осуществлены после первого перемирия. Были получены 302 000 шинелей, 58 555 телогреек, 75 000 курток, 105 046 брюк и 234 899 пар сапог. Произведенная в России униформа отличалась от болгарской цветом, который был желто-зеленоватого оттенка. Кроме того на куртке выпушки имелись только на воротнике и обшлагах. Это обмундирование высокого качества улучшило внешний вид болгарской армии во время второго этапа Балканской войны и последующей войны между союзниками.

Во время Балканской войны нехватка обмундирования компенсировалась и за счет турецких трофеев. Турецкие мундиры были зеленоватого цвета и очень хорошего качества. Сохранились фотографии болгарских солдат, одетых в турецкие летние и зимние мундиры. В болгарской армии охотно использовали и трофейное снаряжение. Особой популярностью пользовались алюминиевые фляги, которые были намного лучше, чем жестяные баклаги болгарских солдат.

Балканская война длилась семь месяцев и дала бесценный опыт руководству Болгарской армии. Многие из доведенных теоретических разработок оказались неверными. Но были и решения, подтвержденные практикой.

Интересно отметить некоторые замечания, сделанные зарубежными военными специалистами, внимательно следившими за развитием событий. В опубликованной в 1914 году книге Генерального штаба германской армии, посвященной только что закончившейся Балканской войне, был сделан точный анализ военных действий. Для глаза немецких офицеров не остались незамеченными и некоторые уроки практического использования униформы во время войны. Упоминается, что основной цвет болгарской военной формы (коричневый) более заметен на фоне местности, чем турецкая униформа. Цветные элементы в обмундировании также отмечались в качестве причины чрезмерных потерь от огня противника. Сделан правильный вывод о необходимости сведения к минимуму цветных элементов



Пехотные офицеры в разных вариантах формы одежды, Балканская война 1912-1913 гг.

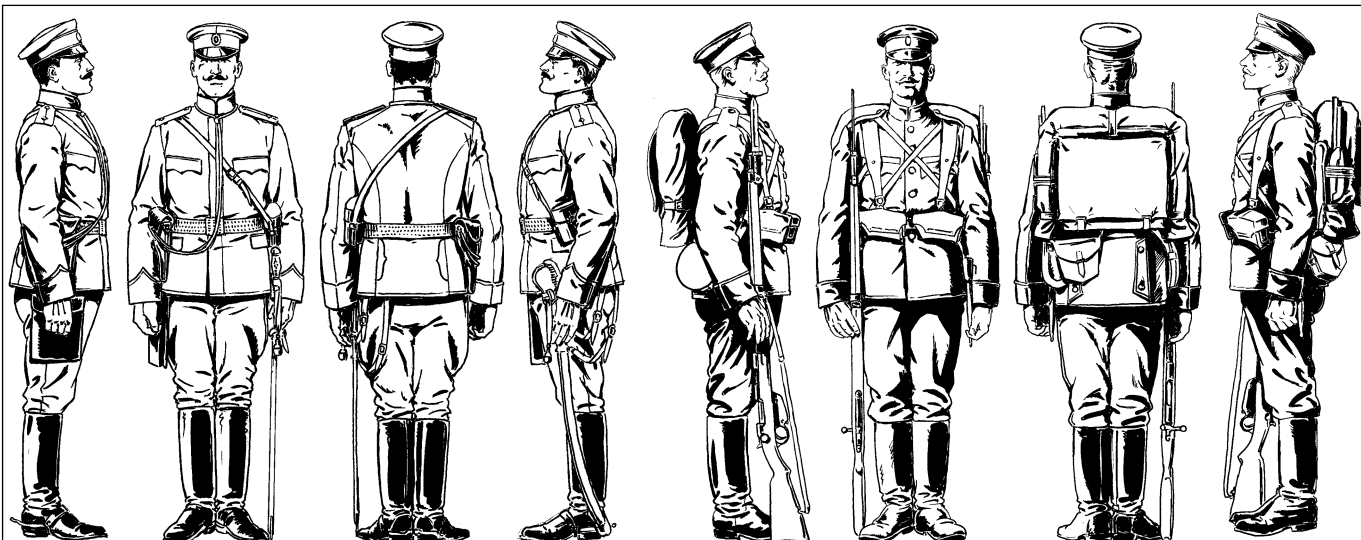


Схема походной формы одежды и снаряжения офицера пехоты обр. 1905/1909 г. (слева) и солдата пехоты обр. 1899 г. (справа)

в форме и выбора более подходящего для Балкан цвет полевой униформы. Аналогичные наблюдения прослеживались и у французского военного агента в Болгарии — майора Матарелья, который посетил зону военных действий. В одном из своих докладов министерству обороны Франции он указал как одну из основных причин больших потерь среди офицеров факт, что их форма, особенно шинели, заметно отличались от солдатских. Это делало их легкой мишенью для стрелков противника.

Эти выводы зарубежных военных специалистов были хорошо известны и болгарскому военному руководству. Анализ боевого опыта привел к принятию соответствующих мер. Еще 28 апреля 1913 года, то есть до начала Второй Балканской войны, военный министр в своем докладе царю предложил изменения в форме одежды армии. Решили свести к минимуму цветные элементы в полевой униформе. Офицерам предложили использовать куртку в качестве служебной и полевой формы и шить летний вариант из серо-зеленой ткани.

Короткий период между окончанием Балканских войн и вступлением Болгарии в Первую мировую войну использовали для практической реализации уроков, извлеченных из боевого опыта. приказом №193 от 30.03.1915 приняли новые правила для формы одежды офицеров и солдат. Разнообразие униформ свели к минимуму. Оставили только парадную, служебную и боевую форму одежды.

В качестве основной одежды для офицеров осталась только куртка обр. 1909 г. Зимняя шилась из зеленоватой ткани, а летняя была того же цвета, но из более легкого материала. Погоны начали шить из ткани куртки с цветными выпушками и оксидированными звездочками. Они были мягкой конструкции и пришивались к рукаву. Брюки из той же ткани с цветной окантовкой носили с сапогами. Допускалось применение обмоток из зеленоватой ткани или краг из коричневой кожи. Ввели и шинель для использования во время войны, которую шили из ткани, предусмотренной и для солдатских шинелей. Клапаны на воротнике и погоны теперь были только с выпушкой, как на куртке. Предусмотрели и введение боевого ножа, который должен заменить саблю в боевой форме. В тексте приказа он назывался: «короткий меч», но нет никакой информации о разработке специальной модели. Во время войны большинство офицеров носили стандартный штык-нож из винтовки «Манлихер». Перчатки и ремень изготавливали из кожи орехового цвета. Для флигель-адъютантов и офицеров Лейб-гвардии конного



Поручик 3-го пехотного Бдинского полка в дежурной форме в пальто обр. 1899 г. (слева) и полковник, командир 22-го пехотного полка Македонской дивизии в походной форме обр. 1915 г. (справа)

полка также ввели зеленые куртки. Фуражка при строевой и боевой форме полагалась полностью зеленая, с черной выпушкой по нижнему краю околыша. Эти изменения в одежде вводились постепенно из-за сложной экономической



Подполковник в походной (полевой) форме одежды обр. 1915 г. (слева) и подпоручик пехоты в полевой форме одежды обр. 1915 г. (справа)



Подпоручик 5-го пехотного полка Македонской дивизии в немецкой униформе

носили вместо кожаного подбородный ремень из плетеного шнура. Среди фронтовых офицеров, главным образом в кавалерии, были популярны укороченные до колена пальто, более удобные для езды верхом и в окопах.

Изменения 1915 г. коснулись и солдатской формы. В описаниях как основной цвет униформы указан зеленоватый. До войны успели сшить определенное количество зеленых комплектов, но после начала военных действий эту практику прекратили. Принудительное возвращение к коричнево-желтоватому цвету оказалось вызвано технологическими причинами. В процессе производства ткань получала коричневый оттенок без дальнейшего окрашивания. Куртка модели 1915 года напоминала более ранние образцы, но имела потайную застежку. Красные выпушки имелись на во-



Солдаты в полевой форме обр. 1915 г. в шинели (слева) и куртке (справа)

кой ситуации в стране. В начале боевых действий многие офицеры, особенно призванные из запаса, были одеты в униформу прежних образцов. Во время боевых действий наблюдалось большое разнообразие по качеству, цвету и деталям в униформе офицеров. Встречались куртки с большими накладными карманами, отложными мягкими воротниками и другие детали, отличающиеся от стандартной униформы. Некоторые офицеры носили немецкие и австрийские мундиры с болгарскими погонами. На старых фотографиях заметно, что многие штаб-офицеры



Подофицер (унтер-офицер) пехоты в походной форме обр. 1915 г. и полном боевом снаряжении (слева) и солдат пехоты в летней форме в австрийской куртке и полном боевом снаряжении (справа)



ротники, погонах и обшлагах. На боевой форме в шефских полках вместо вензеля трафаретом наносили номер полка. Брюки шили из той же ткани с красной выпушкой. Уставом предусматривались кожаные сапоги, но во время боевых действий могли носить обувь с обмотками и царвули. Расстройство хозяйства в результате затяжной войны отрицательно сказывалось на одежде армии. Командование пыталось компенсировать недостаточное производство болгарских швейных фабрик использованием австрийской и немецкой формы. В то время обычным было в одной роте увидеть солдат, одетых в болгарские, немецкие и австрийские мундиры. Командование пыталось, по крайней мере, дать хотя бы болгарские фуражки и погоны, чтобы сохранить национальный характер внешнего вида солдат. Нехватка элементов обмундирования компенсировалась использованием мундиров, захваченных на складах отступающей сербской армии.

В вышеупомянутом приказе №193 были опубликованы изменения, касающиеся одежды нижних чинов. Для всех родов войск был введен мундир, похожий на более ранние пехотные модели — куртка с прямым воротником и двумя внутренними карманами, брюки с красным кантом.

Серьезная нехватка обмундирования компенсировалась за счет поставок готовых комплектов из Германии и Австро-Венгрии, на которые дополнительно нашивали болгарские погоны. Фуражки оставались болгарские. В таблице показан дефицит комплектов одежды, а также поставки союзников:

	Нехватка при мобилизации	Поставки на 1916 г.
Шинели	262 168	599 279
Куртки	241 495	549 701
Брюки	291 309	549 388
Фуражки	188 187	546 224
Сапоги	326 713	1 328 825

Развитие тактики ведения боевых действий во время войны добавило некоторые новые элементы в снаряжение болгарского солдата. После 1917 года поступили первые партии немецких стальных шлемов. Они в основном относились к модели 1916 года и окрашивались в темно-серый цвет. Использовались преимущественно на Южном фронте, где велась упорная позиционная война. По информации из немецких источников Болгарии передали около 170 000

шлемов. Еще одним обязательным элементом снаряжения солдат стал противогаз. Он также был немецкой модели и носился в цилиндричной коробке из жести. В процессе эксплуатации стало ясно, что немецкие комплекты формы уступают в качестве болгарским. Производство по стандартам военного времени сокращало срок их годности, и зимой 1916-1917 гг., большинство поставленных союзникам мундиров и сапог стали непригодны к пользованию. Попытки правительства Болгарии компенсировать нехватку обмундирования новыми заказами не увенчались успехом из-за углубления кризиса с сырьем в Германии и Австро-Венгрии. О явном недостатке одежды в армии можно судить по следующей информации:

	Потребность	Поставлено
Фуражки	800 000	80 080
Шинели	700 000	64 994
Куртки	900 000	16 895
Брюки	1 700 000	119 173
Сапоги	1 700 000	90 000

Тяжелые бои, которые болгарские войска вели в течение нескольких лет, заметно отразились на внешнем виде солдат. К концу войны состояние их мундиров было прискорбно, но из-за сложной экономической ситуации руководство страны было не в состоянии исправить ситуацию. Выводы, сделанные после завершения военных действий, оказали влияние на разработку более поздних моделей униформы в болгарской армии.

В период войн болгарская армия пополнялась офицерами в основном из Военного училища и Школы для офицеров запаса. Эти школы имели свою специфическую форму и знаки различия. Кадеты военной гимназии носили несколько типов одежды. В 1912 году ввели новую форму из коричневой ткани, которая стала основной одеждой будущих офицеров в течение следующих десяти лет.

Также появился новый вид вооруженных сил — авиация. Болгария стала одной из первых стран, сформировавших воздушные подразделения. Первоначально личный состав прикомандировывался из других частей и носил соответствующую форму. Однако в 1916 году для пилотов и наблюдателей ввели специальные знаки.

Достаточно интенсивно развивался и болгарский флот. Первоначально в униформе морских офицеров ощущалось сильное английское влияние. Однако приказ №31 от 30.01.1902 предполагал изменения в одежде по образцу русского военно-морского мундира.



Юнкера Военного училища Его Величества в форме обр. 1912 г.

Пальто для офицеров шили из темно-синей ткани с черным бархатным воротником. В гардеробе офицеров присутствовала и пелерина из черной ткани с бархатным воротником.

Этим приказом не предусматривалось изменений в униформе нижних чинов. Ввели только несколько наруканных знаков для различных специальностей, которые размещались на левом рукаве выше локтя. Они были желтого или белого цвета, в зависимости от специальности матроса.

В 1905 году приказом №245 от 29.08.1905, ввели новые изменения в форму



Офицеры авиации в разных вариантах полевой формы

одежды флота. Главным новшеством стало введение куртки нового покроя. Новый образец был однобортным с пятью золотыми пуговицами, прямым воротником и четырьмя карманами с клапанами. Зимный вариант шили из темно-синей ткани, а летний — из белого хлопка. Офицеры носили золотые погоны с вензелем «Ф». На фуражке оставили подбородочный ремень из черной кожи. Ввели и куртки, которые носили со служебной формой.

Нерегламентировано офицеры носили укороченное пальто с воротником и подбоем из овчины. Моряки в основном одевались в бушлаты, а на суше — в шинели из серой ткани с темно-синими воротником и погонами.

Воспитаники морского училища одевались в матросскую форму с надписью «Морско училище» на околышах бескозырок. В течение короткого периода на воротниках носили клапаны с пуговицей.

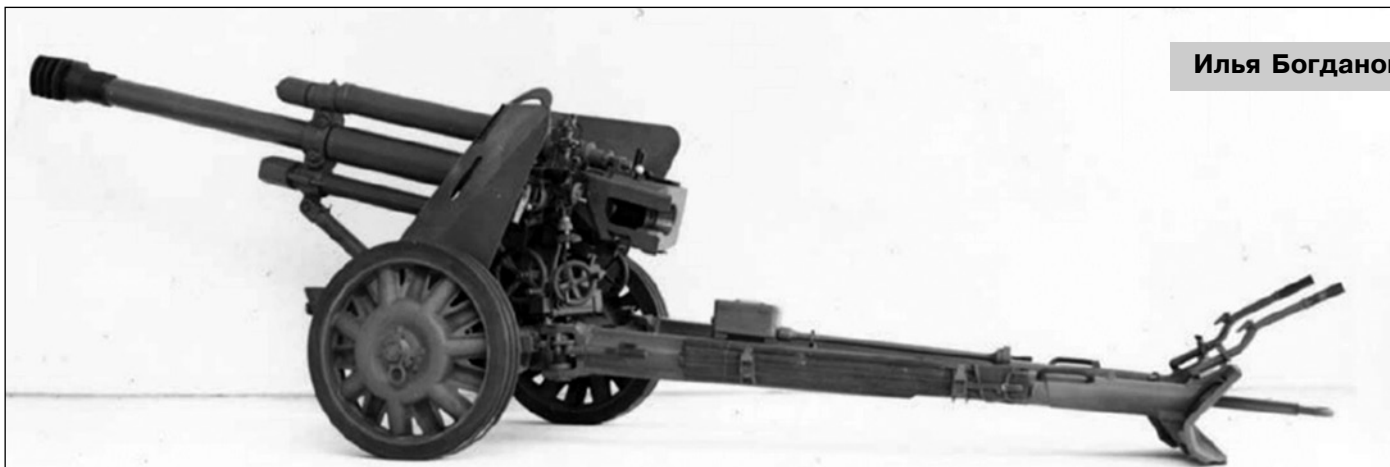
Это были последние изменения в одежде флота перед войной. Приказом №193 произвели небольшие изменения в офицерской форме. Цвет куртки и брюк изменился с темно-синего на черный. Приобрела популярность тужурка, хотя она не указывалась в официальных элементах формы одежды. В 1917 году появилась и морская авиация. Пилоты обычно носили удобные куртки. Единственным отличием от других морских офицеров являлся значок авиатора, который носили на левом нагрудном кармане. В полетах обычно носили туфли с кожаными крагами.

В 1916 году впервые в истории болгарского флота высадили морской десант. Это были матросы Портртовой роты из Варны. Первые болгарские морские пехотинцы носили обычную матросскую форму с серыми шинелями и получали пехотное снаряжение.

Завершение Первой мировой войны ознаменовало конец очередного периода изменений болгарской военной формы. Завершилось оформление ставших традиционными для болгарской армии предметов одежды и символики. Тенденция к практичности униформы постоянно сохранялась в последующие периоды.



Подпоручик 5-го пехотного полка Македонской дивизии в немецкой униформе



Гаубица M56 с ранним типом колес (со сплошными резиновыми шинами). Обратите внимание на фиксатор ствола по походному (под тормозом отката)

Югославский наследник бога войны вермахта 105-мм гаубица M56

В К моменту окончания Второй мировой войны в Европе артиллерия Югославской армии (ЮА, с 1951 г. ЮНА — Югославская народная армия) представляла собой «сборную солянку» из трофейных орудий (немецких, итальянских, венгерских) и систем, переданных союзниками (советских, американских, британских). В первые послевоенные годы обновление и расширение артиллерийского парка происходило из тех же источников — до разрыва Тито со Сталиным поставлялись советские орудия, а затем произошла переориентация на Запад. В Югославию прибыли новые партии американских артсистем, а также «секонд-хенд» в виде захваченных ранее союзниками немецких орудий. Естественно, такое положение дел не устраивало военно-политическое руководство страны, принявшее решение о разработке собственных орудий с целью модернизации и стандартизации артиллерийского парка ЮА. Ключевая роль в осуществлении этой программы отводилась сотруднику Военно-технического института (ВТИ) Б. Станиславьевичу, основателю кафедры военного машиностроения на Машиностроительном факультете в Белграде, а также автору первых югославских учебников по проектированию артиллерийских орудий. До войны он работал на Военно-техническом заводе в г. Крагуевац. Здесь под руководством Станиславьевича с 1939 г. вплоть до оккупации страны в 1941 г. велась разработка 76,5-мм противотанковой пушки (напомним, что в то время калибр большинства зарубежных орудий аналогичного назначения не превышал 50 мм).

С 1947 г. Б. Станиславьевич работал в ВТИ над созданием 76-мм горного орудия В1 (М48). После принятия его на вооружение в 1949 г. было получено новое задание — разработать 105-мм гаубицу с массой, не превышающей 2000 кг. При разработке такого орудия, получившего обозначение SH-1, исходили из конструкции известной и широко распространенной в Югославии немецкой легкой гаубицы leFH 18. Технический проект был готов в 1952 г. Опытные экземпляры SH-1 изготовил завод «Црвена застава» в Крагуеваце. Однако испытания не завершились их принятием на вооружение: военные потребовали переделать орудие под боеприпасы американской гаубицы M2, а также радикально уменьшить массу — SH-1 весила 2450 кг, что значительно превышало требуемые две тонны. Кроме того, военные потребовали довести дальность стрельбы до 12 000 м (вскоре подняв эти требования до 14 000 м),

переделать колесный ход и механизм горизонтальной наводки, а также внести ряд других изменений.

Усовершенствование орудия заняло несколько лет, но оно того стоило — появившийся в 1955 г. опытный образец SH-2 вполне удовлетворил заказчика. Хотя массу не удалось снизить до требуемых 2000 кг, SH-2, весившая 2100 кг, оказалась на 158 кг легче американской 105-мм гаубицы M2A1. Максимальная дальность стрельбы составляла 13 150 м — меньше требуемых 14 000 м, но на 1875 м больше, чем у использовавшейся те же боеприпасы американской гаубицы. Выше оказалась и скорострельность — 16 выстр./мин против 10 выстр./мин у M2A1 (длительная скорострельность — 5 и 3 выстр./мин соответственно). Немного лучше были и углы наводки: вертикальной — от -12° до +68° у SH-2 против -5° — +66° у M2A1, горизонтальной — 26° и 23° соответственно. В итоге, SH-2 приняли на вооружение, присвоив обозначение M56.

В боекомплект орудия M56 входят те же снаряды, что и для гаубицы M2/M2A1. Прежде всего, это осколочно-фугасный снаряд M1 (выпуск таких боеприпасов был налажен по лицензии в Югославии). Для борьбы с танками применялсякумулятивный снаряд M67. Также в боекомплект входят осветительные снаряды M314 и дымовые M60 и M84.

Длина орудия в походном положении составляет 6800 мм, ширина — 1800 мм (в боевом — 3600 мм), клиренс колесного хода — 390 мм. Расчет M56 состоит из семи человек.



Гаубица M56 (ранний вариант) на учениях. 1962 г.

Первая партия М56 в количестве 32 единиц была выпущена на заводе «Црвена застава» в 1957 г. Но как раз в то время военно-политическое руководство Югославии начало осуществлять программу реорганизации военной промышленности, перенося производство вооружений и боеприпасов в гористые районы Боснии и Герцеговины в центре страны — наиболее удаленные от границ с соседями. Выпуск М56 поручили заводу «Братство» в г. Нови Травник (120 км северо-западнее Сараево). Как часто бывает в таких случаях, внедрение нового изделия сопровождалось проблемами с обеспечением качества, и первую партию М56 (54 единицы) производства завода «Братство» удалось сдать заказчику только в 1961 г.

В ходе производства в конструкцию М56 были внедрены буквально десятки изменений. Усовершенствованиям подверглись противооткатные устройства. Вместо колес из алюминия сплав силумин с полужесткими резиновыми шинами были внедрены новые, с пустотелыми шинами, допускающими буксировку на более высоких скоростях. В начале 60-х гг. модернизировали прицельные приспособления. В 1966–1976 гг. ВТИ провел комплекс работ по увеличению дальности стрельбы М56, результатом которых стало принятие на вооружение нового снаряда массой 13 кг. С его применением дальность стрельбы М56 достигла 14500 м.

В строю Югославской народной армии

В 1959 г. началась реорганизация ЮНА в соответствии с планом «Дрвар-1». Внедряемая в то время организационно-штатная структура пехотной бригады предусматривала наличие в ней одной шестиорудийной батареи 105-мм гаубиц М2 или М56. Организация дивизионной артиллерии различалась. В частности, пехотная дивизия типа А имела четырехбатарейный дивизион 105-мм гаубиц (24 орудия), а типа В1 — трехбатарейный (18 гаубиц). Дивизии типа В вооружались советскими 122-мм гаубицами. В 1964 г. началась реорганизация по плану «Дрвар-2», предусматривавшему существенное усиление дивизионной артиллерии. Теперь в дивизиях типа А имелся арtpолк (три дивизиона по 18 105-мм гаубиц), а в дивизиях типа В — два дивизиона.

В 70-е гг. большинство 105-мм гаубиц перемещается на бригадный уровень — в пехотных бригадах формируются трехбатарейные гаубичные дивизионы (по 18 орудий). Лишь в некоторых дивизиях сохранялось по два дивизиона 105-мм гаубиц аналогичной организации. На смену им приходили орудия советского производства — прежде всего, 122-мм гаубицы Д-30, массовые поставки которых начались в 1975 г. 105-мм гаубицы стали считаться устаревшими и неперспективными, однако полностью заменить их новыми не удалось. По состоянию на декабрь 1990 г. ЮНА ещё располагала 560 гаубицами М56. Общий же объем выпуска этих орудий с учетом экспорта составил около 1500 единиц.

В армиях «наследников» СФРЮ

ЮНА, поначалу вернувшая себе название Югославская армия, а в 1992 г. переименованная в Войско Югославии, унаследовала после распада СФРЮ 330 гаубиц М56. В 1995 г. началась реализация Субрегионального соглашения о контроле над вооружениями, в соответствии с которым в 2001 г. в армии осталось 234 М56. Ими было укомплектовано 13 дивизионов (по 18 орудий) — по одному в составе пяти моторизованных и восьми пехотных бригад. Однако на этом сокращение не закончилось. В 2004 г. в Войске Сербии и Черногории (новое название ввели в 2003 г.) оставалось 162 орудия М56. Ими были укомплектованы арtdивизионы четырех пехотных бригад (18-й в Нови Саде, 57-й в Плевлье, 151-й в Зуце и 354-й в Куршимлие), а также пяти моторизованных (37-й в Рашке, 83-й в Баре, 179-й в Никшице, 186-й



Отработка переброски гаубиц М56 на внешней подвеске вертолетами Ми-8Т (из состава 119-го вертолетного полка). Середина 1970-х гг.

в Нови Пазаре и 544-й в Шабаце). Следующую волну сокращения армии в 2005 г. гаубицы М56 уже не пережили. Из строевых частей их изымали, часть отправив на металлолом, а 85 орудий заскладировав в качестве резерва. Кроме того, три гаубицы остались в исследовательско-испытательном центре Никинци (примерно в 50 км западнее Белграда). При разделе в 2006 г. государства на самостоятельные Сербию и Черногорию все М56 достались Сербии.

Армия Республики Краины, сербского анклава в Хорватии, по состоянию на 1995 г. располагала в общей сложности 403 артиллерийскими орудиями различных типов, в т.ч. 161 105-мм гаубицей (64 М2 и 97 М56). В ходе ликвидации этого анклава хорватской армией (во время операции «Олуя») часть этих орудий стали хорватскими трофеями, а часть отступающие сербские формирования сумели вывезти в Боснию.

В хорватской армии 105-мм гаубицы составляли основу артиллерии во время гражданской войны, но после её окончания быстро были выведены в резерв. По состоянию на 2006 г. в хорватской армии числилось 143 гаубицы М2, М2А1 и М56, из них четыре в строю, 43 в резерве и 96 — выставленных на продажу как излишнее имущество.

Хорватско-мусульманская армия федерации Боснии и Герцеговины в 1997 г. имела 22 гаубицы М56 (а также 27 М2А1 и 36 переданных ОАЭ в качестве безвозмездной военной помощи гаубиц М101). Поскольку завод «Братство» находился на территории Боснии и Герцеговины, то правительство федерации попыталось возобновить производство орудий М56 — в 2000 г. было выпущено 18 таких орудий. Гораздо большим количеством М56 (не менее 80 единиц) располагала армия Республики Сербской. Когда же в 2006 г. вооруженные силы обеих составляющих Боснии и Герцеговины (Республики Сербской и хорватско-мусульманской федерации) объединились, в их состав вошли 101 орудие М56 (74 из армии Республики Сербской и 27 из хорватско-мусульманской армии). К настоящему времени все эти орудия сняты с вооружения и заскладированы.

Экспорт и модернизации

Уже в 1961 г. начались поставки М56 за границу, а в последующие годы эта гаубица стала одним из основных экспортных товаров югославского военно-промышленного комплекса. Крупнейшим зарубежным покупателем таких орудий стала Нигерия, получившая 200 таких гаубиц. М56 до сих пор составляют основу артиллерии нигерийских сухопутных войск. 72 орудия поставили Национальной гвардии Кипра, 50 получила армия Бангладеш. Поставлялись такие гаубицы в Бирму (Мьянму), Ирак, Индонезию, Пакистан и ряд других государств. Достаточно популярными оказались М56 и в Латинской Америке. В частности, 18 гаубиц получил Сальвадор, 56 — Гватемала, 20 — Перу.

Орудие М56, вполне современное в середине XX века, к началу века XXI успело устареть. Тем не менее, оно продолжало эксплуатироваться в сотнях экземпляров в нескольких стра-



Испытательные стрельбы опытного образца гаубицы М56/33. Апрель 2008 г.



Гаубица М56/33 на буксире у армейского автомобиля ТАМ 150

нах мира. Рынок их модернизации являлся достаточно лакомым куском. Поэтому в Сербии была реализована программа модернизации гаубицы М56, разработанная под руководством М. Митровича из Сектора классического оружия ВТИ. Параллельно разрабатывалась аналогичная программа и для модернизации американских гаубиц М2А1. Усовершенствованные орудия известны под обозначениями М56/33 и М2/33, где цифра «33» обозначает длину ствола в калибрах (собственно, она составляет не 33, а 30,3 калибра — 3175 мм). В некоторых публикациях встречаются и другие обозначения модернизированных гаубиц — SH-2М и SH-3 соответственно, являющиеся внутрифирменными, а не маркетинговыми.

Помимо удлиненного ствола (на базовой модели его длина составляла 28 калибров), орудие М56/33 получило новый дульный тормоз, была проведена доработка станин лафета и внесены некоторые другие изменения. Масса гаубицы увеличилась на 233 кг.

Для модернизированных орудий М56/33 и М2/33 были разработаны новые осколочно-фугасные снаряды улучшенной аэродинамической формы HE ER M02 и HE ER/BB 02 (последний — с насадкой «Бейз Блинд»).

Испытания модернизированных орудий и снарядов проходили в 2003–2005 гг. на полигоне Никинци. При стрельбе снарядом HE ER M02 из гаубицы М56/33 была достигнута дальность 15000 м, а HE ER/BB M02 — 18500 м (из немодернизированной М56 — 14000 и 17000 м соответственно).

Заказ на модернизированные орудия поступил из Мьянмы. Контракт предусматривал доработку 200 гаубиц (164 М56 и 36 М2А1) из наличия вооруженных сил страны. Часть орудий для модернизации доставлялась в Сербия, часть — дорабатывалась на месте с использованием модификационных комплектов сербского производства. Поставки орудий начались в 2007 г. Помимо модернизированных гаубиц Мьянма заказала 5000 снарядов HE ER M02 и такое же количество HE ER/BB M02. В реализации контракта, осуществляемого при посредничестве компании «Югоимпорт», участвовали более десятка сербских предприятий.

С прицелом на потенциальных зарубежных заказчиков был разработан и самоходный вариант гаубицы М56/33. В соответствии с «модным» трендом последних лет, сербские конструкторы остановили выбор на колесном шасси — трехосном полноприводном армейском грузовике ТАМ 150 Т11 ВV. Прототип САУ, получившей обозначение М09, построили в 2009 г. Гаубицу М56/33 без нижнего станка водрузили на поворотное основание, установленное на грузовой платформе. Орудие снабдили увеличенным бронированным щитом, обеспечивающим защиту расчета не только спереди, но и с боков. Штатную кабину грузовика заменили новой, удлиненной и бронированной. В ней, помимо мест для размещения расчета на марше, оборудовали боеукладку на 60 выстрелов, а на крыше смонтировали турель с 12,7-мм пулеметом М2НВ, защищенную бронешитками. Самоходка снабжена системой управления огнем AFCCS (Artillery Fire Command and Control System) — аналогичной той, что применяется на 155-мм колесной САУ «Нора» В52.

Орудие может вращаться на 360°, но, хотя САУ и снабжена уравнивающими домкратами, ведение огня возможно только в секторах по 25° вправо и влево от продольной оси. Угол вертикальной наводки составляет от -3° до +65°. Время перевода самоходки из походного положения в боевое составляет 2–2,5 минуты. Весит М09 около 12 тонн. Длина САУ составляет 6,85 м, ширина 2,3 м (с опущенными опорами 4,25 м), высота — 3,15 м.

САУ М09 представляет собой своеобразный демонстратор технологии — примененные в ней решения можно адаптировать под другое колесное шасси согласно требованиям заказчика. Однако заказчиков на самоходку не нашлось, и М09 так и осталась в единственном экземпляре.



Опытный экземпляр М56/33 на выставке «Партнер-2007» в Белграде



Демонстрационный образец САУ М09. Октябрь 2009 г.

Танк В1 37-го танкового батальона, оставшийся на поле боя в Шампани. Май 1940 года. Танк несет камуфляж стиля «водоросли»

Андрей Чаплыгин



Камуфляж и тактические знаки французских танков В1 и В1 bis в 1939-1940 годах

Хотя французская бронетехника Второй мировой войны привлекает к себе гораздо меньшее внимание исследователей и моделеров, чем британская и американская, не говоря уже о советской и германской, этот интерес, в немалой степени, обусловлен не только конструктивными особенностями французских танков, но и любопытной «пестротой» используемых схем камуфляжа.

Каких же принципов придерживались французы при окраске своей бронетехники? Был ли этот процесс хаотичным или системным? В настоящей статье автором предпринята попытка проследить эти закономерности на примере анализа камуфляжа и тактических знаков французских тяжелых пехотных танков В1 и В1 bis периода Странной войны и Французской кампании 1939-1940 годов.

Сразу следует отметить, что ни одно из существующих исследований окраски танков этого типа нельзя считать полностью завершенным в силу наличия достаточно большого количества «белых пятен», связанных, прежде всего, с объективными трудностями атрибутирования камуфляжа по черно-белым фотографиям не всегда высокого качества. К этому следует еще добавить, что в подавляющем большинстве случаев в объектив фотографа попадали машины, покрытые грязью и с обильными потеками краски, что естественно, не добавляет ясности. Тем не менее, проделанная французскими исследователями Паскалем Данжу, Франсуа Вовилье, Антуаном Миснэ и Жан-Пьером Валантаном работа позволяет составить достаточно

внятное представление о принятых в оснащенных танками В1 и В1 bis батальонах системах камуфляжа и тактических обозначений.

Камуфляж

Еще во время Первой мировой войны французы принялись окрашивать свои танки в четырехцветный камуфляж, представлявший сочетание черного, красно-коричневого (пигмент Terre de Sienne) и темно-зеленого цветов, а также желтой охры. Те же принципы сохранились и в 1920-е годы.

Начиная с 1930-х годов фирма «Renault» стала использовать камуфляж, состоящий из пятен трех или четырех цветов с четкими контурами. Записка от 5 мая 1935 года указывает, что во французской армии в то время начала складываться система камуфляжной окраски бронетехники в виде сочетания трех- или четырех цветов, нанесенных в форме пятен округлой формы с неровными краями, окаймленными сеткой темного цвета. В ней же называются три цветовых тона: оливково-зеленый (базовый цвет, мог занимать до двух третей поверхности), охра и Vert d'eau (интерпретируется как светло-зеленый с голубоватым оттенком). Эти принципы были документально закреплены в вышедшем в 1937 году «Временной инструкции по окраске самоходных боевых транспортных средств». В свою очередь, в письме Инспекции металлургических заводов от 21 марта 1938 года содержится уже несколько



Характерный пример стиля «водоросли» — танк №105 Strasbourg



Стиль «стена» — танк №125 Provence



Танк №125 Provence (в центре) на пункте сбора трофейной техники. Хорошо различим камуфляж фронтальной проекции



Танк №234 Marseille с нанесенным камуфляжем «волнистая лента»

другие указания на используемые пигменты: оливково-зеленый, желтая охра, а также Terre de Sienne (один из оттенков красно-коричневого цвета). Эта же палитра зафиксирована на акварелях Альбера Бренэ, который с 1936 года являлся официальным художником французского флота, но рисовал и бронетехнику. Существовал и другой вариант с пятнами, разделенными нечеткими черными полосками. Инструкция, датированная 1939 годом, уже рекомендовала использовать два цвета: серо-зеленый и коричневый оттенка Terre d'Ombre в виде больших (до 2 м) пятен с рваными краями. Для уменьшения блеска рекомендовалось использовать матовые краски.

По состоянию на 1940 год, практически все танки В1 несли камуфляжную окраску, содержащую, по меньшей мере, два цветовых тона. Пятна имели четкие контуры. Немногочисленные же исключения обуславливались чрезвычайными обстоятельствами военного времени.

В большинстве случаев корпус и башня окрашивались по единой системе, но и здесь встречались «французские исключения», особенно в ситуациях, когда изготовителями корпусов и башен оказывались разные предприятия. Дело в том, что некоторые из входящих в консорциум производителей придерживались своей схемы окраски, в то время как другие фирмы шли «в фарватере» камуфляжных схем, используемых «Renault».

Со временем произошел постепенный отход от ярких трех- и четырехцветных вариантов в пользу двухцветного камуфляжа более «спокойных» тонов, наносимых в виде широких полос.

Следует подчеркнуть, что, как правило, следует вести речь не о типе камуфляжа, а, скорее, о «стиле», включающем в себя такие базовые понятия как цветовая палитра и размер пятен. Остальные положения интерпретировались достаточно вольно, и можно констатировать, что вряд ли было возможно во французской армии найти танки этого типа с абсолютно одинаковой окраской. Не следует расценивать такое положение как попустительство французского военного руководства. Скорее наоборот, присутствовало выработанное в тесном сотрудничестве с художниками стремление не ухудшать качество и функциональность камуфляжа чрезмерной регламентацией. Следует отметить, что французские эксперименты по созданию различных вариантов деформирующего камуфляжа легли в основу рекомендаций по покраске танков во многих странах.

В конечном итоге, можно выделить семь основных стилей окраски В1 и В1 bis:

1. Водоросли (Algues)
2. Стена (Muraille)
3. Волнистая лента (Ruban ondoyant)
4. Мозаика (Puzzle)
5. Чередующиеся пятна (Taches alternees)
6. Большие расплывающиеся пятна (Grandes taches fondues)
7. Диагональные полосы (Bandes diagonales)

Стиль «водоросли» характеризовался длинными узкими обильно (до 6-7 раз) ветвящимися пятнами, вытянутыми в вертикальном направлении темно-зеленого и желтого охристого цвета с четкими контурами. Зачастую рисунок мог принимать весьма замысловатые формы в виде кораллов или оленьих рогов. В качестве примеров можно привести камуфляж третьего прототипа В1 №103 Lorraine, а также №105 Strasbourg, №107 Rheims и №111 Dunkerque.

Стиль «стена» представлял крупные темно-зеленые пятна сетчатой формы с черной окантовкой по краям на фоне желтого охристого базового цвета. Примеры: второй прототип В1 №102 Armorique, а также №121 Bourgogne, №102 Alsace и №125 Provence.

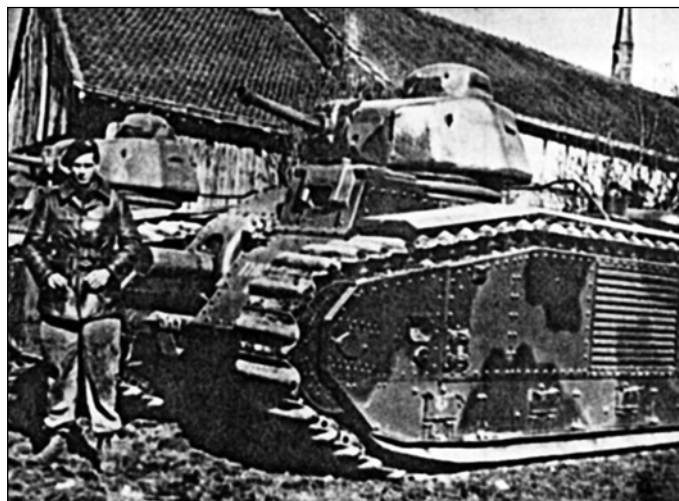
Отличительная черта двух типов стиля «волнистая лента» — расположенная, как правило, в верхней трети кор-



Подбитый В1 bis №205 Indochine. На башне хорошо различим камуфляж в стиле «мозаика»



Другой пример камуфляжа «мозаика» — В1 bis №206 Madagascar



Пример камуфляжа «чередующиеся пятна» — В1 bis №385 Thiaucourt

пуса узкая волнистая полоска, идущая спереди назад и снизу вверх. Аналогичная полоска могла располагаться на башне. Как правило она являлась отличительной особенностью машин, изготовленных фирмой FCM. Если изготовителем башни была фирма FCM, то на ней могли дополнительно присутствовать красно-коричневые пятна (1-й тип, например, В1 bis №134 Champagne). Для башен производства фирмы ACT Schneider была характерна поперечная по-

лоса на башне (2-й тип). В частности, в такой вариант окрашивались В1 bis №234 Marseille и №257 Bourrasque.

Стиль «мозаика» встречался наиболее часто и представлял собой трехцветный камуфляж в виде пятен с причудливыми контурами самого разнообразного расположения, в отличие от стиля «водоросли», где они всегда сужались кверху. Он также делился на два типа. Первый состоял из пятен темно-зеленого, коричневого оттенка Terre d'Ombre и охристого желтого цветов. Границы пятен подчеркивались тонкими черными полосками. Такой камуфляж несли танки В1 bis №205 Indochine, №206 Madagascar, №213 Aquitaine и многие другие машины, изготовленные фирмой «Renault». Второй тип отличался заменой желтой охры светло-зеленым оттенком Vert d'eau (№282 Tunis, №285 Kairouan, №291 Djibouti и др.).

Стиль «чередующиеся пятна» состоял из широких зигзагообразных полос темно-зеленого и красно-коричневого цветов, вытянутых в горизонтальном направлении. Как правило, светлая полоса шла вдоль всего корпуса, а сверху и снизу располагались крупные темные участки треугольной формы. Например, №385 Thiaucourt, №389 Montbazillac, №414 Marechal Petain и др.

Стиль «большие расплывающиеся пятна» представлял случайное сочетание больших пятен темно-зеленого и красно-коричневого цветов произвольной формы. Поскольку все они были темными, то этот вариант является наиболее сложным для его идентификации на черно-белых фотографиях. Тем не менее, можно с достаточной степенью достоверности считать, что так было окрашено значительное число танков В1 bis, среди которых можно указать №323 Var, №343 Pommard, №347 Mercurey и ряд других.

Стиль «диагональные полосы» — красно-коричневые линии с четкими и извилистыми контурами, пересекающие корпус по диагонали на темно-зеленом фоне. Также делился на два типа. Первый — три косых диагональных линии (№457 Lodi, №479 Ulm), второй — одна косая диагональная линия (№737 Charlemagne, №738 Roland, №739 Chambronne, №740 Olivier).

Все типы крупнопятнистого камуфляжа танка В1 лучше всего работали на средних дистанциях. На дальних и ближних расстояниях эффект уменьшался. Результативность обводки краев пятен черными контурами трудно считать однозначной, так как этот прием, подчеркивая камуфляжный узор, вносил в него излишнюю контрастность, не говоря уже о сложности нанесения.



В1 bis №323 Var. Камуфляж «большие расплывающиеся пятна» практически не дифференцируется на черно-белых фотографиях



Характерный пример второго типа камуфляжа «диагональные полосы» — B1 bis №738 Roland

Отдельного описания заслуживает камуфляж B1 bis №251 Fantasque, который окрасили по уникальной схеме «Flocage», предложенной в 1939 году инженером Марком Маршалем, в виде нанесенных на охристый фон сильно разветвленных коричневых контуров стволов деревьев и зеленых листьев. Однако этот вариант не получил распространения, так как работал лишь в узком диапазоне типов местности и в реальных условиях быстро сводился на нет потоками грязи.

К другой редко встречающейся схеме камуфляжа можно отнести стиль «три цвета плюс полоса». Фактически это была «мозаика» 2-го типа с нанесенной на переднюю часть корпуса диагональной полосой охристого цвета. Достоверно установлено, что по данной схеме были окрашены, по крайней мере, два танка B1 bis: №334 Ourq и №335 Oise.

И уж совершенным исключением на фоне общего «цветника» смотрелся B1 bis №492 Jean Bart однотонного серого цвета. Имеются свидетельства, что такую окраску несли и ряд других машин, спешно поставленных в новоформированный 28-й танковый батальон с завода фирмы FCM.

Имена и тактические знаки

Кроме камуфляжной окраски, с момента поступления в войска танки B1 получали трехзначные номера и имена собственные. Номера наносили белой краской по бортам корпуса и спереди на распорную балку. Как правило, в пределах одного подразделения старались придерживаться единой тематики названий машин, утверждаемых Управлением по разработке и производству вооружений. Имя писали белой краской на бортах башни.

Танки B1 с номерами в диапазоне 102-135 назывались в честь французских провинций, у B1 bis с номерами от 201 до 235 к провинциям добавлялись названия городов и

французских колоний. Машины с номерами в диапазоне 236-270 унаследовали имена знаменитых французских военных кораблей, 306-345 — французских рек, 356-375 — французских вин, 376-410 — мест сражений Первой мировой войны, 411-431 — французских военачальников. Далее, по мере возрастания числа танков этого типа, системный характер танковых имен утратился. В качестве достаточно курьезного примера можно привести машины, названные в честь любимых многими героев произведений А. Дюма: №450 D'Artagnan, №464 Aramis, №465 Athos, №466 Portos.



Подбитый B1 bis Bourrasque из состава 15-го танкового батальона 2-й танковой дивизии. 17 мая 1940 года

Кроме номера и имени, практически на каждый танк наносилось изображение французского триколора. В ряде случаев, вместо изображения собственно флага, наносилась кокарда национальных цветов, как это, например, имело место на танке №481 Vercingetorix. Также на башни некоторых машин мог наноситься синий лотарингский крест.

В 1936 году для танков В1 попытались ввести систему тактических знаков, облегчающих их идентификацию. Внутри роты каждому взводу присваивался свой цвет: 1-му — красный, 2-му — зеленый, 3-му — сочетание указанных цветов. Танк командира взвода обозначался диагональным крестиком, вторая машина — кружком, третья — треугольником с обращенной вверх вершиной. На танк командира роты должен был наноситься опознавательный знак в виде квадрата, состоящего из четырех «шашечек» красного и зеленого цветов. Однако никаких указаний на практическое использование этой системы как до, так и во время войны исследователям найти не удалось.

Тем не менее, исходя из необходимости различать машины на поле боя, в каждом из танковых батальонов фактически стихийно сформировалась своя система тактических обозначений. Ниже приводится краткое описание каждой.

37-й танковый батальон. Роты обозначались контурными геометрическими символами: 1-я — квадратом, 2-я — треугольником с обращенной вниз вершиной, 3-я — кругом. Внутри геометрического символа рисовали обозначение взвода по принципу карточных мастей: 1-й — пики, 2-й — червы, 3-й — бубны. Цвет «мастей» менялся в зависимости от роты. В 1-й он был синим, во 2-й — белым, в 3-й — красным. Кроме того, употреблялась буквенная система обозначения взводов в соответствии с их радиопозывными. В 1-й роте батальона 1-й взвод обозначался литерой М, 2-й — N, 3-й — O, во 2-й роте, соответственно, P, R, S, в третьей — T, U, X. Машины командиров рот имели обозначения, начинающиеся цифрой 3, соответственно, 3А, 3В и 3С. Обозначение 3D нес танк командира роты обеспечения.

15-й танковый батальон. Система тактических знаков во многом была аналогичной применяемой в 37-м батальоне, но имелись и существенные отличия. Геометрические символы, обозначающие роту, имели не контурную, а сплошную окраску. 1-я рота обозначалась с помощью круга, 2-я — квадрата, 3-я — треугольника с обращенной вверх вершиной. Танки роты обеспечения обозначались треугольником с вершиной, обращенной вниз. «Карточная» символика во 2-й роте имела не белый, а черный цвет. Буквенно-цифровые обозначения танков использовались лишь во 2-й роте: машины 1-го взвода обозначались цифрами 0, 3 и 1, 2-го — 9, 2 и 4, 3-го — 7, 8 и 5. Танк командира роты обозначался цифрой 6 и знаком «червы».

8-й танковый батальон. Система тактических обозначений машин, как таковая, отсутствовала. Конечно, на борта танков наносились различные символы, но по причине постоянной «перетасовки» машин проследить какую-либо закономерность не представляется возможным.

28-й танковый батальон. Система обозначения взводов с помощью карточных мастей соответствовала таковой 37-го батальона, а вот используемые в нем для этой же цели геометрические символы в 28-м батальоне не прижились. На борта корпусов и башен белой краской наносили крупные литеры, соответствующие радиопозывным. В 1-й роте батальона 1-й взвод обозначался литерой D, 2-й — E, 3-й — F, во 2-й роте, соответственно, G, H, I, в третьей — J, K, L. Машины командиров рот обозначались соответственно, 2А, 2В и 2С. В боях 15-17 мая 1940 года 28-й танковый батальон потерял практически всю свою материальную часть и к 28-29 мая завершил переформи-



Тяжелый танк В1 bis №204 Tunisie из состава 3-й роты 15-го танкового батальона 2-й бронетанковой дивизии

рование, получив новые В1 bis. Буквенные обозначения взводов при этом остались прежними, только в 3-м взводе 3-й роты литеру L стали вписывать в квадрат, а вот «карточную» систему использовать перестали.

41-й танковый батальон. Принятую в батальоне систему тактических обозначений стоит, пожалуй, признать самой сложной. Для обозначения рот, помимо традиционных геометрических символов (1-я рота — круг, 2-я — квадрат, 3-я — треугольник, обращенный вершиной вверх), использовали наносимые на борта башен волнистые полосы голубого цвета. На танках первой роты «волны» были частыми, а по краям наносилась белая окантовка. Во 2-й роте использовался подобный знак, но с более редкими «волнами». Знак 3-й роты был аналогичен 2-й, но без белой окантовки. Дополнительно на корму башни наносили буквенное обозначение роты, соответствующее радиопозывным танков (1-я рота — черная литера А, вписанная в белую трапецию, 2-я — белая литера I, 3-я — вписанная в белую трапецию черная литера O).

Для обозначения взводов по обе стороны от буквенного обозначения на кормовой стенке башни наносили символы в виде зеленых с белой окантовкой трапеций, внутри которых посещался белый символ взвода (1-й — круг, 2-й — квадрат, 3-й — треугольник, обращенный вершиной вверх). Количество этих символов соответствовало номеру танка во взводе.

46-й, 47-й и 49-й танковые батальоны. Так как эти подразделения были брошены в бой практически сразу после формирования, то принять какую-либо систему тактических обозначений машин просто не успели.

Литература

1. Барятинский М.Б. Французская бронетехника Второй Мировой. Танки, самоходки, бронемашины — М.: Яуза: ЭКСМО, 2015. — 128 с.
2. Мощанский И.Б. Тяжелый танк В1 // Танкомастер. — 2007. — №1. — с. 28-47
3. Danjou P. Les Chars B. B1 — B1bis — B1ter. — Saint Macaire: Editions du Barbotin, 2005. — С. 5. — 63 с. — (Trackstory № 3)
4. Misner A. Valantin J-P. Les camouflages des chars B. Un point d'etape // Batailles & Blindes. — 2007. — №18, fevrier-mars. — p. 64-75
5. Vauvillier F. Mais ou sont donc passes nos chars B // Histoire de guerre. — 2007. — №77, juin-juillet. — p. 26-37
6. Vauvillier F. Produire le char B: defi ou chimere? // Histoire de guerre. — 2007. — №76, avril-mai. — p. 36-49
7. Материалы сети Internet



«Куду» Mk.10

«Антилопы» и «Бродяга»

В условиях минной войны запускались в серию различные автомобили. Только для нужд полиции и армии тех же легких патрульных автомобилей требовалось несколько вариантов, а что уж говорить о гражданском рынке, когда на нем действует принцип «желание клиента для нас – закон».

Но тут-то и возникла парадоксальная ситуация. Разработанные военными прототипы техники могли не полностью соответствовать запросам армии, но с удовольствием принимались мирными жителями, а гражданские версии машин, производимые частными компаниями, очень часто после мелких доработок принимались на боевую службу.

«Роибок»

В середине 70-х годов для нужд Полиции ЮАР был сконструирован патрульный автомобиль «Роибок» («Rooibok», в переводе с африкаанс – импала, чернопятая антилопа).

Шасси было взято от автомобиля «Форд» F250. На него установили бронекapsулу с местами для пяти человек, поставили бронестекла, а топливный бак вынесли на заднюю ось.

Доступ в машину осуществлялся через две боковые двери, при этом переднее пассажирское сиденье было приварено к двери.

К сожалению, машина оказалась слишком тяжелой, а удлиненный корпус требовал большого радиуса поворота.

Однако небольшое число (точное количество неизвестно: от шести и выше) построенных машин все же отправили на службу. В основном они использовались в полиции ЮАР детективами и судмедэкспертами, а некоторые находились в армии (одна из машин состояла в 53-м батальоне, расквартированном в Ондангве). Впоследствии,



«Роибок»



вероятно, эти машины передавались в гражданские департаменты.

Автомобили «Роибок» несколько раз подрывались на минах в ходе работы в Секторе 10 (Юго-Западная Африка/Намибия).

Два сотрудника Министерства Водоснабжения Юго-Западной Африки (SWA Water Affair Department) смогли спастись, когда во время работ на трубопроводе недалеко от Руаканы и Ошакати их атаковало из засады около полутора десятков террористов с автоматами. Находясь под непрерывным огнем, машина, несмотря на то, что все колеса были пробиты, все равно смогла покинуть зону поражения.

В середине 80-х годов Институт технических исследований (CSIR) и компания «Оддис бодис» («Oddy's Bodies») представили вариант автомобиля «Роибок» для гражданского рынка. Однако данный образец не снискал какой-либо популярности.

«Риббок»

Более удачным оказался вариант патрульной машины для полиции под названием «Риббок» («Ribbok», в переводе с африкаанс – косуля антилопа).

Изначальные параметры от полиции ЮАР были те же, что и в случае с «Роибок». Это должен был быть легкий пятиместный универсальный патрульный автомобиль, защищенный от мин и обстрела из стрелкового оружия. За разработку данного MRAP взялся DRU, и к середине 70-х годов «Риббок» был изготовлен серией чуть меньше чем в 200 экземпляров.

Используя... да-да, все то же шасси «Форд» F250, разработчики установили на него хорошо защищенную бронекapsулу на пять человек, добавив ей круговой обзор с помощью бронестекол, закрыли двигатель и грузовой отсек легкой пуленепробиваемой броней. Фактически, машина состояла из трех частей: двигатель, пассажирская капсула, грузовой отсек.

Бронезащита была сильно улучшена по сравнению с предыдущими моделями, а вот противоминная осталась на том же уровне. Несмотря на это, в полевых условиях на борта машины старались установить экраны для дополнительной защиты при обстреле.

Крыши бронекорпус не имел. В машинах первых выпусков сверху он просто прикрывался брезентом, а на более поздних моделях стали устанавливать съемную крышу, которую можно было приподнимать при необходимости.

Грузовой отсек использовался как для транспортировки грузов, так и для перевозки задержанных (в этом случае на него монтировалась специальная сетка).

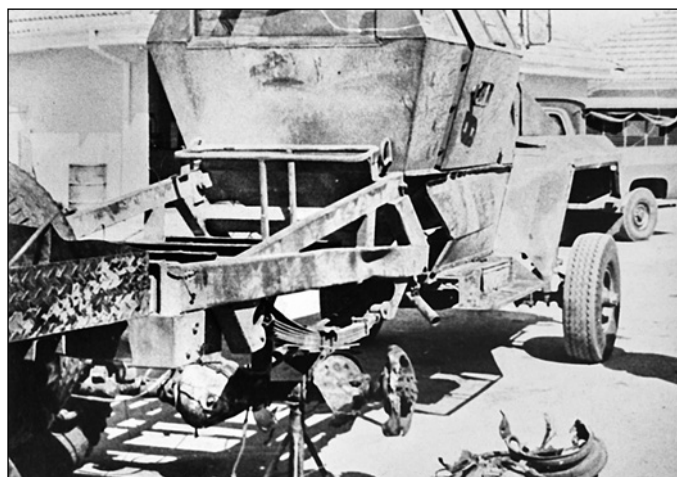
В основном данный автомобиль использовался в Юго-Западной Африке (Намибии).



Один из ранних образцов «Риббок»



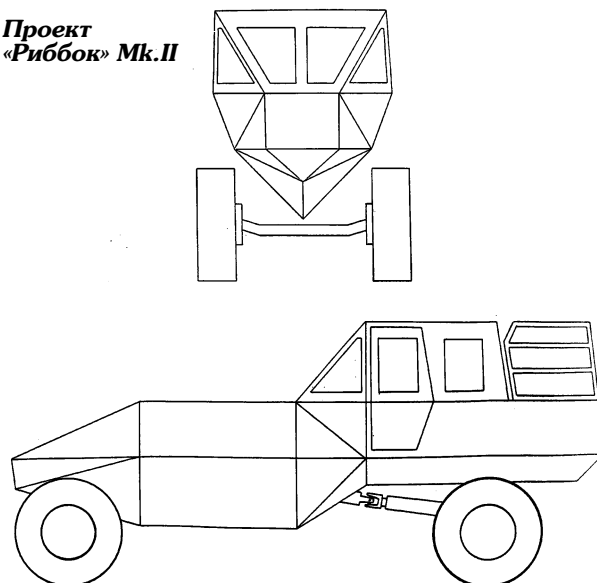
«Риббок»



Ремонт «Риббока» после подрыва на mine

На его основе в конце 70-х годов инженер Коос де Вет изготовил чертежи прототипа «Риббок» Mk.II. Так как по статистике большинство взрывов происходило под передними колесами, то переднюю часть машины удлиннили, а бронекapsулу, наоборот, сдвинули в заднюю часть ма-

Проект
«Риббок» Mk.II



шины, уменьшив почти до нуля грузовой отсек. Фактически теперь автомобиль состоял из двух частей: двигателя и бронекapsула. Данный проект не получил развития и так и остался в виде чертежей.

«Свервер»

Все же главным патрульным автомобилем для Полиции ЮАР в конце 70-х годов стал «Свервер» («Swervewer», в переводе с африкаанс – бродяга). Это был легкий мино- и пулестойкий внедорожный автомобиль. Как ни странно, но базой шасси в этом случае послужил «Лэндровер» модели IIS.

Разрабатывался он в конце 70-х для полиции ЮАР (для работы в Юго-Западной Африке/Намибии). Армия ЮАР не стала заказывать данный автомобиль, так как внутреннее про-



«Свервер»



«Свервер»

странство машины было слишком мало для солдат, да и колесная база не совпадала с большинством автомобилей в этой оперативной зоне («Форд» F250, что характерно).

Двигатель «Свервера» был прикрыт легкой противопульной броней, а топливный бак вынесли за заднюю ось.

Бронекорпус — V-образный, водитель сидел лицом по ходу движения, а четыре пассажира — вдоль бортов. Единственный вход в автомобиль был через дверь в задней стенке.

По периметру установили пуленепробиваемые стекла, обеспечивающие круговой обзор. Также весь экипаж был обеспечен бойницами для ведения огня из личного оружия.

Крыша приподнималась для улучшения вентиляции и сброса избыточного давления внутри машины при подрыве на mine.

В конечном итоге полиция ЮАР отказалась от машин такого типа в пользу более крупных и более массовых машин, таких как «Касспир».

«Куду»

За создание самого массового легкого MRAP периода войны в Родезии ответственны автор проекта Тед Оуэн и менеджер Уильям Джеффри из компании «Морвир Инжиниринг» («Morewear Engineering Ltd»). Первоначально проект даже носил их имя — «Оджей» («Ojay», соединение первых букв фамилий Owen и Jeffrey).

Основываясь на опыте производства «Рино» («Rhino»), Тед Оуэн начинает в 1975 году работу над прототипом минозащищенной машины на основе длиннобазового «Лэндровера» и представляет проект генеральному менеджеру компании Майку Уору. Машина изначально была предназначена для поставок на гражданский рынок Родезии и соседних стран: фермерам, шахтерам, коммерческим представителям. Основой идеи стало то, что в сельской местности у жителей имелось много старых «Лэндроверов», которые не успели ещё получить минную защиту в качестве MPLR или «Рино», а значит, если человек предоставит свою машину для переделки в минозащищенный вариант, то на выходе он получит безопасность для своей семьи быстрее и за меньшие деньги, чем в варианте других MRAP в Родезии.

V-образное днище бронекорпуса было построено с использованием дорогостоящей брони производимой компанией «Искор». Бронелисты образовывали угол 90 градусов. Борта прикрывали листы стали толщиной 10 мм и дополнительные экраны из гофрированных стальных листов толщиной 6 мм производства компании «Беннокс». На тестах трехмиллиметровые гофрированные экраны лишь замедляли движение пули, тогда как шестимиллиметровые ее останавливали.

Бронестекла толщиной 40 мм производились в Родезии и устанавливались перед водителем и по бортам пассажирского отсека.

Вместе с инженерами из DRU Тед Оуэн и Уильям Джеффри довели работу над прототипом до логического завершения и в декабре 1976 года передали машину на госиспытания, включавшие восемь подрывов мин под разными точками корпуса, включая два взрыва ровно по центру, 11 серий обстрелов из различного оружия, в том числе используя бронебойные патроны, а также испытание на устойчивость, в ходе которого «Куду» успешно взобрался на холм с уклоном в 27 градусов.

31 марта 1977 года состоялись последние государственные испытания «Куду». Интерес к машине был настолько велик, что на них присутствовали представители армии, полиции, ВВС, Министерства внутренних дел, Министерства обороны, Противоминного комитета, центрального департамента технического обеспечения полиции Родезии и даже сотрудники аппарата премьер-министра Родезии.

*«Куду» для полиции Родезии*

На последних тестах произвели подрыв мины под колесами машины и обстрел её из автоматического оружия калибром 7,62 мм. Результаты оказались отличными, и в итоге в технической характеристике автомобиля военными из Корпуса Инженеров Родезии была заявлена 85-90% защита от взрыва мины под любым колесом и полная защита от бронебойных пуль калибра 7,62 мм.

Вскоре, когда машина была запущена в производство большой серией, её название по традиции сменили на имя животного – «Куду» («Kudu», в переводе с английского – винторогая антилопа).

В одном из первых минных инцидентов с участием «Куду» взрыв мины под задним колесом машины не только пробил корпус, но и серьезно ранил пассажиров. По итогам расследования было выяснено, что спасаясь от жары, экипаж открыл задние двери и зафиксировал их в открытом положении.

На первых экземплярах «Куду» ставились две задние двери для попадания внутрь, но после этого инцидента их заменили на одну. По правилам передвижения по дорогам и для лучшей защиты от мин двери всегда должны были быть закрыты (для обеспечения дополнительной жесткости корпуса), а это означало, что если автомобиль в слу-

*Версия «Куду» для железных дорог**Водительское место «Куду»**Внутри полицейского «Куду»**Задняя дверь «Куду»*

чае подрыва перевернется, то пассажиры окажутся запертыми внутри. Пока инженеры ломали голову над решением этой проблемы, «в поле» нашли весьма оригинальный выход: крыша максимально ослаблялась без ущерба для функциональности, и в случае наезда на мину просто-напросто вышибалась ударами ног.



«Куду» выезжает из мастерских Мрева, Родезия



«Куду-таун», разработанный для SWAT полиции Родезии



«Куду», вооруженный самострельными дробовиками для защиты от засад

Производство этих машин было начато в 1977 году на базе компании «Морвир Инжиниринг», которую буквально сразу же завалили заказами для нужд полиции, государственных учреждений и гражданского сектора. В 1979 году конструкцией «Куду» заинтересовались южноафриканские корпорации ARMSCOR и «Аустрал» («Austral Ltd»), которые вскоре стали производить эту машину в варианте Mk.10 для южноафриканского рынка. Вскоре эти же корпорации попытались получить госзаказ для армии и полиции ЮАР, но «высокие связи» в правительстве производителей местных MRAP («Риббок», «Свервер» и других) поставили крест на этой идее.

Во многом, успех «Куду» на гражданском рынке обязан весьма и весьма энергичному маркетингу во всех средствах массовой информации. Менеджер «Морвир Инжиниринг» Питер Хеннинг проанализировал ситуацию с продажами минозащищенной техники в Родезии и пришел к неутешительному выводу: маркетинга MRAP фактически не существует. До этого момента такие транспортные средства являлись своеобразными «священными коровами»: если кому-то они понадобятся, то покупатель сам найдет способ их приобрести. То есть для того, чтобы фермер, живущий на удаленной ферме, смог купить такую машину, он должен был приехать в Солсбери.

В итоге, менеджеры «Морвир Инжиниринг» не поскупились на широчайшую рекламу в газетах, радио и телевидении.

В программе «В центре внимания» («Spotlight»), которая прошла в сентябре 1978 года по экранам Родезии, её ведущий Норман Бисби сначала вел «Куду» по бездорожью, а потом попросил четырех местных фермеров обстрелять автомобиль с тридцати метров из автоматического оружия. Ни одна пуля не пробила защиту, но ролик все равно пришлось переснимать, так как громкая ругань члена съемочной группы, забытого внутри автомобиля во время обстрела, испортила всю картину. Так что «Куду» была обстреляна во второй раз, показав всю ту же 100% защищенность. Хотя Питер Хеннинг и признавался потом, что опасался попаданий пуль в те же места, что и при первом обстреле. Это могло вызвать пробитие брони, а значит, вся реклама пошла бы насмарку. Но этого не случилось.

Помимо этого, «Куду» активно продавались на всех ярмарках и выставках, которые проводились в центральных городах и районных центрах. Более того, менеджеры по продажам очень часто безбоязненно приезжали в минноопасный район на своем «Куду», чтобы предложить его местным жителям, тем самым рекламируя товар лицом. И это возымело успех! Спустя малое время «Морвир Инжиниринг» становится лидером рынка продаж минозащищенных машин в гражданском секторе.

Дошло до того, что менеджеры компании смогли продать один из этих MRAP премьер-министру Родезии Яну Смитту!

Наплыв желающих был велик. Чтобы обработать все заказы, в «Морвир Инжиниринг» были вынуждены открыть новые пункты продаж и переоборудования машин в «Куду». После окончания войны в этих же ремонтных мастерских ставили на место старые корпуса «Лэндроверов».

Сама конструкция машины в общих чертах повторяла идеи, заложенные в «Рино». Бронекорпус имел V-образное поперечное сечение, но передняя часть «Куду» была направлена вниз, чтобы двигатель выполнял дополнительную функцию защитного экрана. Борт прикрывали металлические гофрированные панели, которые являлись дополнительной защитой от пуль и отстояли от корпуса на 200 мм. Бронестекла спереди и по бокам давали хороший обзор, а приподнятая крыша выравнивала давление в бронекорпусе при взрыве и давала десанту возможность вести огонь изнутри.

Двигатель был просто прикрыт сверху легкой защитой, основной задачей которой было отклонение гранат РПГ.

В 1978 году были проведены дополнительные испытания, которые были вызваны несчастным случаем: мина, подорванная под центром «Куду», перевернула машину и подожгла топливный бак. В результате этого инцидента все пассажиры погибли.

В ходе дополнительных тестов представителями армии Родезии было установлено, что расположенный сбоку от бронекорпуса топливный бак является источником пожарной опасности, в случае, если взорвать по центру автомобиля несколько мин сразу. Вообще-то изначально на «Лэндроверах» бензобак находился рядом с водителем, но при изготовлении «Куду» его сначала вынесли вбок от корпуса, а при устранении замечаний – вообще перенесли в заднюю часть машины (впоследствии, перенос топливного бака на гражданских машинах существовал как дополнительная опция за 134 родезийских доллара). Итоговые тесты с полным бензобаком в задней части «Куду» показали прекрасные результаты, хотя по итогам всех доработок потребовалось дополнительно усилить ремни безопасности, т.к. баланс машины изменился.

Статистика минных инцидентов с участием «Куду» в период с декабря 1977 по сентябрь 1978 года говорила о следующем: в 31 случае подрыва этой машины были убиты четырнадцать человек и ещё тридцать девять получили ранения. Некоторые из погибших и раненых не были пристегнуты в момент взрыва, а остальные получили травмы, сидя фактически над колесом, под которым произошел взрыв. Снова «Куду» отправили на полигон для тестов. Следующая серия испытаний выявила необходимость удлинения задней части MRAP, и соответственно, V-образной части бронекорпуса на 19 мм.

Спустя некоторое время было признано, что удлиненный вариант «Куду», рассчитанный на перевозку восьми человек, куда более опасен при взрыве. Изменения конструкции в этой версии машины были невозможны, поэтому этот вариант просто сняли с производства, оставив на конвейере лишь четырех- и шестиместные версии.

Для пущей безопасности скорость перемещения «Куду» по дорогам в конце войны была ограничена 35 км/ч, так как при взрыве под днищем, «благодаря» экранам, которые работали как «крылья», машину отбрасывало куда дальше, чем любую другую, что вызывало дополнительные травмы экипажа.



«Куду» полиции на блокпосту на мосту



«Куду» после подрыва мины, 1979 г., Чипинга, Родезия

В «Морвир Инжиниринг», признавая все претензии, однако, во-первых, указывали каждый раз на изменение тактики партизан, а, во-вторых, исправляли все свои недочеты в кратчайший срок.

Конкуренты, воспользовавшись моментом, обрушили в газетах с помощью «неназванного правительственного источника» критику на «Куду», что повлекло отказ CMED от заказа на 150 автомобилей для полиции Родезии.

Любую другую компанию это сломило бы, однако уже через три месяца «Морвир Инжиниринг» выпустила прототип «Куду» Mk.10. В этой модификации конструкторы, фактически, устранили все замечания и недостатки, присущие первым MRAP: ещё больше подняли бронекорпус над землей, опору вала смонтировали с помощью универсальных шарниров, чтобы при взрыве её относило в сторону, а не ударяло в бронекорпус. Бензобак окончательно занял свое место на грузовой платформе, а заднюю ось разделили на две полуоси.

Эта машина отлично прошла госиспытания, и вера в «Куду» была восстановлена.

Вариантов «Куду» было много: «Куду» KD 4 (где цифра – это число перевозимых пассажиров), «Куду» KD 6, «Куду» KD 8, «Куду» «Тауншип», «Куду» «Рэм», «Куду» Mk.10. По лицензии компанией «Тэмз Трейдерс» («Thames Traders») была построена даже грузовая версия (бронекорпус на двух человек, включая водителя, и грузовая платформа). Естественно, большинство этих MRAP имело возможность замены штатных колес на железнодорожные, чтобы можно было перемещаться по железным дорогам. Некоторые армейские и полицейские подразделения заказывали или переделывали штатные «Куду» с дополнительными характеристиками (установка турели в десантном отсеке, уменьшение корпуса для групп быстрого реагирования и т.п.)

В основном в качестве шасси использовался «Форд» F250, реже «Ниссан» «Кабал» или «Датсун». «Куду» «Рэм» собиралась на шасси «Ниссан» «Рэм», который являлся ничем иным как «Ниссан» «Пэтрол», который в свою очередь был запрещен для поставок в Родезию. Чтобы не «подставлять» компанию «Ниссан», родезийцам пришлось сменить наименование «Пэтрол» на «Рэм».

Стоимость моделей зависела от количества мест (от 4 до 8, включая водителя) и составляла 4500-5000 родезийских долларов за машину. Одна «Куду» была построена на базе школьного автобуса.

«Куду» стала квинтэссенцией легкой мино- и пулезащитной техники в конце 70-х — начале 80-х годов двадцатого века. В ней воплотились все идеи и решения, возникавшие у инженеров на всем пути производства MRAP.

«Крепость» Тарнополь

Алексей Исаев

Череда поражений в кампании 1943-1944 гг. заставила германское верховное командование искать новые формы вооруженной борьбы. Так появилась на свет концепция так называемых «крепостей». Автором ее считается лично А. Гитлер. В директиве фюрера №11 от 8 марта 1944 г. она была в общих чертах описана и стала руководящим документом для выбора и создания «крепостей». Согласно директиве, крепости должны были «позволять окружить себя и тем самым связать как можно более крупные силы противника». Как правило, «крепостями» назначались узлы дорог. Первыми полноценными «крепостями» стали Тарнополь и Ковель весной 1944 г. Собственно на них эта концепция была опробована.

Для войск 1-го Украинского фронта город Тарнополь не являлся в тот период приоритетной целью, они двигались на юг, оставляя город на фланге. Тем не менее, выпад с целью выбить из него немцев был сделан на перспективу. 10 марта Тарнополь объявляется «крепостью» приказом ГА «Юг» с непосредственным подчинением командованию 4-й ТА Э.Рауса. По состоянию на 11 марта его гарнизон насчитывал 94 офицера, 682 унтер-офицера и 3952 рядовых. Эта цифра включала пехотные части, находившиеся на подступах к городу. Из бронетехники имелось 6 «штурмгешютцев», 1 штурмовая гаубица StuH, 1 БТР; еще несколько боевых машин, включая «Тигр», находилось в Тарнополе в ремонте в небоеготовом состоянии. Возглавлял гарнизон «крепости» 52-летний генерал-майор фон Нойендорф, имевший сравнительно небольшой (несколько месяцев) опыт командования пехотными дивизиями на Восточном фронте.

На момент объявления «крепостью» в Тарнополе уже шли уличные бои. Проникшие в город советские танки с десантом из состава 13-й гв. тбр 4-го гв. тк пытались взять его с ходу. Однако 11 марта с прибытием свежесформированной 359-й пд, немцы перешли в контрнаступление и оттеснили от города советские стрелковые части. В самом городе советские части контратаковала бронегруппа 7-й танковой дивизии, в которой оставалось 2 «Пантеры». После двух с половиной суток боя в городе в изоляции и израсходования боеприпасов на трех наиболее боеспособных танках отряд 4-го гв. тк прорвался из города.

Советское командование, еще не подозревая о назначении Тарнополя «крепостью», в ходе планирования второго этапа Проскуровско-Черновицкой операции нацелило на город 15-й ск (322, 336, 148, 340-я сд, 1-я гв. артдивизия, 7-я противотанковая бригада) из состава 60-й армии И.Д. Черняховского. Командовал корпусом герой Сталинграда генерал-майор И.И. Людников. После многих недель боев зимней кампании численность личного состава дивизий 15-го ск была существенно ниже штатной (см. табл.1). Средняя укомплектованность рот в частях корпуса составляла всего 30 человек. Позднее к штурму привлекались две дивизии 94-го ск. В штурме также участвовали танки из состава 4-го гв. тк П.П. Полубоярова.

Наступление войск 1-го УФ началось 21 марта. Уже в полдень 24 марта дивизии 15-го ск 60-й армии соединились в районе высоты 361,0 к западу от Загробеля (пригорода

Таблица 1. Численный состав дивизий 15-го стрелкового корпуса на 20 марта 1944 г.

	Л/сост.	Минометов			Орудий				ПТР	Автомашин
		120	82	50	122	76 ДА	76 ПА	45		
322 сд	5312	16	42	-	6	12	7	21	57	84
336 сд	4129	17	20	3	11	11	4	12	73	106
148 сд	4652	16	21	-	11	13	3	4	35	83
340 сд	5940	4	37	-	1	9	5	7	26	47

Тарнополя) и завершили окружение «крепости» Тарнополь. На момент окружения численность «едоков» гарнизона составляла 4602 человека. Он имел достаточно пестрый состав: пехотные подразделения 359-й пд, остатки батальона охраны тыла, 500-й штрафной батальон, примерно 150 человек из коллаборационистов дивизии «Галичина». Высокую боеспособность показал впоследствии так называемый «фюзилерный батальон Демба» (почти 700 человек), переформированный из унтер-офицерской школы. Именно действия «Дембы» предотвратили взятие Тарнополя с ходу 9-10 марта ударом танков 4-го гв. тк. Позднее «Демба» стала подвижным резервом коменданта «крепости». Напротив, пехота 359-й пд, на 2/3 состоявшая из призывников 1926 г. рождения, показала невысокую боеспособность.

Уже 25 марта 1944 г. немцами была предпринята попытка провести в Тарнополь конвой снабжения силами «танкового соединения Фрибе» (8 тд, около 50 «Пантер»), но успеха она не имела. Как писал в отчете сам Фрибе: «Многочисленные танки и БТР застряли в болотистой местности, и их нужно было эвакуировать. Продолжение наступления на Тарнополь лишило бы нас такой возможности».

С 24 по 31 марта корпус И.И. Людникова прорывал внешний обвод полевой обороны Тарнополя. К 1 апреля возможности гарнизона Тарнополя были уже в значительной степени снижены. Потери за десятидневку с 20 марта по 1 апреля 1944 г. составили 2325 человек, в строю оставалось 2097 человек. Гарнизон Тарнополя получал некоторые типы боеприпасов и медикаменты по воздуху в парашютных контейнерах (ввиду отсутствия аэродрома). В отношении горючего и продовольствия «крепость» полностью опиралась на имеющиеся запасы. По состоянию на



Командир
15-го ск
И.И. Людников



Танк Т-34 4-го тк, подбитый на улице Тарнополя

30 марта в «крепости Тарнополь» оставалось следующее количество бронетехники:

- 4 «Штурмгешютца» (+ еще 2 неисправных);
- 6 «Грилле»;
- 1 «Хуммель»;
- 1 Pz.IV (+ 1 неисправный);
- 1 бронемашина.

Именно в этот момент появляются планы прорыва из «крепости». По позднейшим показаниям в советском плену подполковника Дириха, заместителя фон Нойендорфа, командир 949-го пп полковник Шенфельд еще с начала окружения «считал оборону города безнадежной и говорил, что не желает погибать без смысла». Соответственно Шенфельд наметил дату прорыва на 1-2 апреля под прикрытием сильного снегопада. Однако комендант «крепости» категорически воспротивился этому плану. Сам фон Нойендорф в то же время слал вверх радиogramмы о безнадежном положении гарнизона и просил разрешения на прорыв. В ответ он получил из штаба армии лаконичное сообщение: «Решение фюрера — удерживать Тарнополь».

Столкнувшись с упорным сопротивлением окруженного противника, советское командование стягивает к Тарнополю еще несколько соединений. В состав 15-го ск 26 марта передается 302-я сд (5 330 человек на 20 марта, прибыла 31 марта), также к Тарнополю подтягивается 94-й ск в составе 117-й гв. сд и 99-й сд. Это не слишком увеличило ударные возможности советских войск: средняя укомплектованность рот в частях 94-го ск была всего 25 человек.

Штурм собственно города начался с сильной артиллерийской и авиационной обработки переднего края противника в 15.00 31 марта. Надо сказать, что штурм уже первой немецкой «крепости» принял формы, привычные нам по кинохронике 1945 г. В написанном по итогам событий отчете указывалось: «основную роль сыграла тяжелая артиллерия 152-мм и 203-мм, стрелявшая прямой наводкой». Традиционно для городских боев массово использовались огнеметы. Причем саперы 15-го ск использовали ФОГи в наступательных боях на импровизированных станках. Также ФОГи устанавливались в зданиях, с пуском струи огнесмеси в противоположный дом через отверстие в стене. Дальности ФОГа в 60-80 метров для этого хватало с избытком. Штурмующими широко применялись дымовые средства, ослеплявшие огневые точки и прикрывавшие действия групп саперов и пехоты.

К 4 апреля штурмующие город советские части встретили сильное огневое сопротивление всех видов оружия из центральной части города и почти никакого успеха в продвижении не имели. В период с 4 по 12 апреля штурм фактически оказался приостановлен ввиду изменения общей обстановки на 1-м Украинском фронте и борьбой с деблокированием и встречным прорывом из окружения 1-й ТА Хубе. Боевые действия ограничивались улучшением позиций и захватом отдельных домов и строений, важных с точки зрения дальнейшего штурма. Штурм отдельных зданий проходил в стилистике Первой мировой войны и где-то даже Средневековья — подкопами. Один из подкопов, подготовленных бойцами 3-й гв. мотострелковой бригады протянулся на 50 метров. Прокопав галерею, в нее укладывали взрывчатку и взрывали здание вместе с гарнизоном.

Танки и самоходки применялись в штурме «крепости» в составе штурмовых групп в количестве 1-2 единиц. Наличие в составе гарнизона самоходок заставляло советских танкистов действовать парами, один танк или САУ вела огонь по штурмуемому зданию, а второй — находился в готовности отразить контратаку или уничтожить внезапно выскочивший из развалин «штурмгешютц». СУ-152 стреляли по атакуемым зданиям с дистанции в 15-30 метров, на раз-

(ЦАМО)



Брошенная на улице Тарнополя Пантера из состава 7-й тд

(ЦАМО)



Подбитый на улице Тарнополя «Штурмгешютц»

рушение занятого противником дома хватало 8-10 гранат 152-мм калибра и 5-6 минут времени. Огонь велся с высоким темпом, не давая противнику отреагировать обстрелом СУ-152 из «офенроров» или «фаустпатронов».

К штурму Тарнополя также привлекалась авиация. В отсутствие у гарнизона полноценной ПВО она могла действовать практически без помех. Как указывалось во фронтовом отчете по итогам операции: «Эффективность бомбежки, безусловно, выше, чем даже обстрел зданий

(ЦАМО)



Подбитая в Тарнополе СУ-152

(ЦАМО)



*Орудие 150 мм. подбитое
нашей артиллерией и
оставлено на улице г.
Тернополя.*

Сфото И.С.ОРАД.

Брошенная в Тернополе немецкая 150-мм полевая гаубица



Весна 1944 г. стала бенефисом «фаустпатронов» в боях за населенные пункты

артиллерией тяжелого калибра». Обстрел зданий из пушек Ил-2 засевшему в подвалах противнику урона почти не причинял. В целом со стороны наземных войск действия пикировщиков Пе-2 признавались более результативными, чем атаки штурмовиков. Неожиданно эффективными оказались бипланы У-2, атаковавшие «крепость» при свете дня, прикрытые на всякий случай истребителями. По показаниям пленных и местных жителей именно У-2 нанесли большие потери и разрушения в городе.

12 апреля 1944 г. в 13.00 части 15-го стрелкового корпуса после длительной трехчасовой артподготовки на разрушение возобновили штурм. Практически одновременно началась операция силами прибывшей из Франции свежей 9-й танковой дивизии СС «Гогенштауфен», танкового соединения Фрибе и батальона «Тигров» по деблокированию тарнопольского гарнизона ударом извне. Это была достаточно крупная масса войск, но для отражения удара противника советское командование собрало внушительный заслон из танков и артиллерии. Весь 1-й Украинский фронт на 1 апреля 1944 г. располагал семью противотан-



Парашют контейнера снабжения на крыше одного из зданий в Тернополе

Железнодорожная станция в Тернополе



(ЦАМО)



Советская пехота в уличных боях за Тарнополь

(ЦАМО)



Сгоревший на улице Тарнополя транспортный планер

ковыми бригадами, из которых четыре оказались задействованы под Тарнополем: 7, 8 и 9-я гвардейские и 28-я иптабр. Также на пути деблокирующего удара встал танковый кулак из 70 Т-34 6-го гв.тк, 17 Т-34 и 1 СУ-85 из состава 4-го гв. тк и не менее 10 танков ИС 11 гв. ттп. Все это способствовало успешному отражению попытки немцев прорваться к Тарнополю и вывести из «крепости» остатки гарнизона.

Решительному штурму Тарнополя войсками И.Д. Черняховского тем временем сопутствовал успех, к 14 апреля гарнизон был рассечен надвое. Перелом в боях за «крепость», вместе с тем, стал довольно тяжелым для 15-го ск, достигнут максимум потерь — 157 человек убитыми и 397 ранеными за день. В ночь с 14 на 15 апреля остатки гарнизона численностью около 1300 человек сосредоточилась в пригороде Загробеля. 15 апреля был убит фон Нойендорф. В 22.00 15 апреля на совещании офицеров полковник фон Шенфельд приказал прорываться (как он и призывал ранее). Впрочем, выхода уже не было: Загробеля простреливался насквозь и не имел источников воды. Прорыв начался в 2.00 ночи 16 апреля. К тому моменту деблокирующая группа находилась довольно далеко от Тарнополя, в 10-15 км к юго-западу. Прорыв быстро принял хаотичный характер и привел к избиению прорывающихся групп. Фон Шенфельд был убит, участвуя в прорыве в одной из таких групп. Всего из состава гарнизона вышли к немецким частям 55 человек. В плен советскими войсками было взято 1567 человек.

Однако нельзя сказать, что для Красной армии Тарнополь стал легкой победой. Штурм оказался довольно долгим и напряженным. Людские потери советских войск составили 2876 человек убитыми и 11 903 ранеными. Потери бронетехники в ходе штурма г. Тарнополь составили:

4 гв. тк — 52 Т-34 и 15 СУ-85;

1827-й сап — 3 СУ-152;

1889-й сап — 5 СУ-76.

Как отмечалось в сводке обобщенного боевого опыта 1-го УФ, в этот период немцы активно использовали ручные противотанковые средства и, особенно, в городской застройке: «Большинство наших танков, из числа уничтоженных в уличных боях в г. Тарнополь, было уничтожено именно этим видом оружия». «Офенроры» изначально имелись у тарнопольского гарнизона, уже в апреле парашютными контейнерами доставили «Фаустпатроны». Тем самым Тарнополь стал предтечей немецких «крепостей» 1945 г., уже на территории Германии, в которых массово применялись «фаустпатроны», даже как замена артиллерии.

Уже первые немецкие «крепости» показали главный недостаток концепции директивы №11 — гарнизон фактически обрекался на гибель. Деблокирование Тарнополя, даже проводимое достаточно крупными силами, провалилось. Это совсем не внушало оптимизма гарнизонам новых «крепостей». Определенный успех достигается немцами в случае «крепости» Ковель, но это уже совсем другая история.

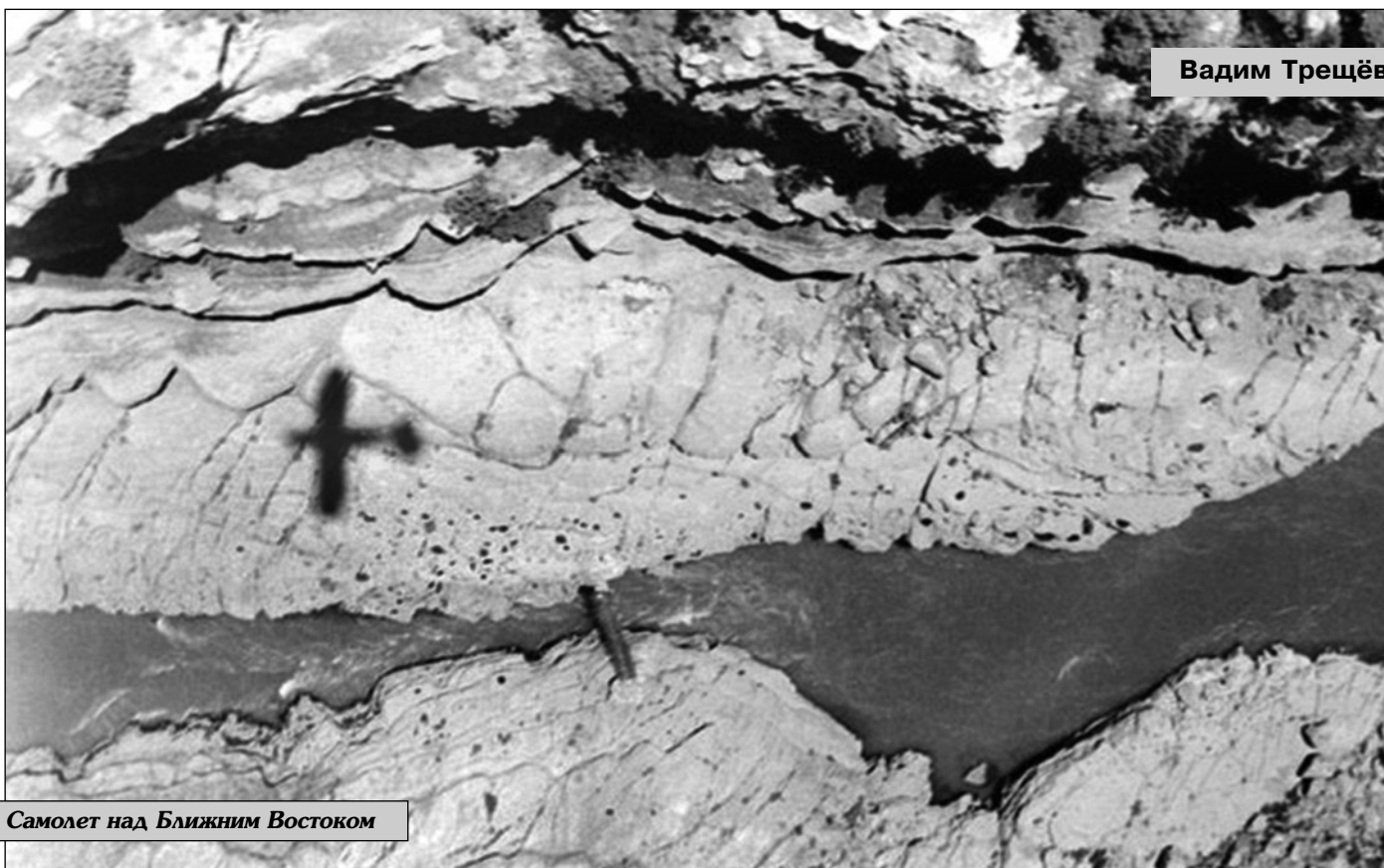
(ЦАМО)



Немецкие солдаты, взятые в плен в Тарнополе



Бои завершились. Местная жительница позирует на фоне развалин и брошенного штурмового орудия



Самолет над Ближним Востоком

«Воздушный контроль» в британской колониальной политике

Впервые авиация приняла участие в боевых действиях во время итало-турецкой войны в Ливии — в октябре 1911 г. итальянские самолёты бомбили турецкую оборону около Азисы. По результатам итальянское командование констатировало, что хотя бомбардировки и не нанесли большого материального ущерба, но имели «волшебный моральный эффект».

Именно на достижение данного «морального эффекта» и ориентировались авторы британской идеи контроля территории силами (преимущественно) одних ВВС. Разумеется, сама концепция «воздушного контроля» формировалась не один год и даже не одно десятилетие, и практическое применение её заметно различалось в зависимости от региона.

Родилась она осенью 1919 года. С завершением Мировой войны британское министерство колоний занялось проблемой усмирения разгулявшихся за время отвлечения сил Империи на европейские дела разных сепаратистов. Только в этом благом начинании ему пришлось иметь дело с министерством финансов, озабоченным совсем другой проблемой — максимальным сокращением бюджетных расходов.

Дебют в Сомалиленде

После завершения Первой мировой войны начальнику штаба Королевских ВВС маршалу авиации Хью Тренчарду пришлось вести нелёгкую бюрократическую войну за сохранение самостоятельности ВВС, над которыми нависла угроза ликвидации.

В это время, в мае 1919 года Тренчарда вызвал к себе министр колоний, всемогущий лорд Алфред Милнер, с которым он был хорошо знаком со времён англо-бурской войны. Министр поинтересовался, нет ли у «отца британской военной авиации» каких-либо идей по решению проблем в Сомалиленде.

Вот уже два десятилетия внутренние районы этого британского протектората на Африканском Роге контролировал исламистский лидер Мохаммед Абдулла Хасан, прозванный британской прессой «Бешеным Муллой». Он создал фактически независимое «государство дервишей», четыре британские военные экспедиции окончились безрезультатно.

Направленная в конце 1918-го в Берберу миссия имперского генштаба во главе с генерал-майором Реджинальдом Хоскинсом пришла к выводу, что для усмирения «Бешеного Муллы» потребуется год, минимум две дивизии и строительство железной дороги.

«С учётом наших нынешних финансовых трудностей стоимость экспедиции, которая, судя по предыдущему опыту, может длиться многие месяцы и обойтись в несколько миллионов, представляется непомерной» — заключил министр колоний и попытался найти другой способ.

Тренчард заверил Милнера, что ВВС способны решить данную задачу самостоятельно, гораздо быстрее и дешевле. Активно поддержали главу ВВС военный министр Уинстон Черчилль и заместитель министра колоний Лео Эмери.

Окончательное решение об операции ВВС в Сомалиленде было принято 13 августа 1919 года на совещании у лор-

да Милнера. Начальник имперского генштаба Генри Вилсон согласился санкционировать операцию только после того, как Эмери и Тренчард заверили его, что «ни при каких мыслимых обстоятельствах» не попросят подкреплений наземных сил.

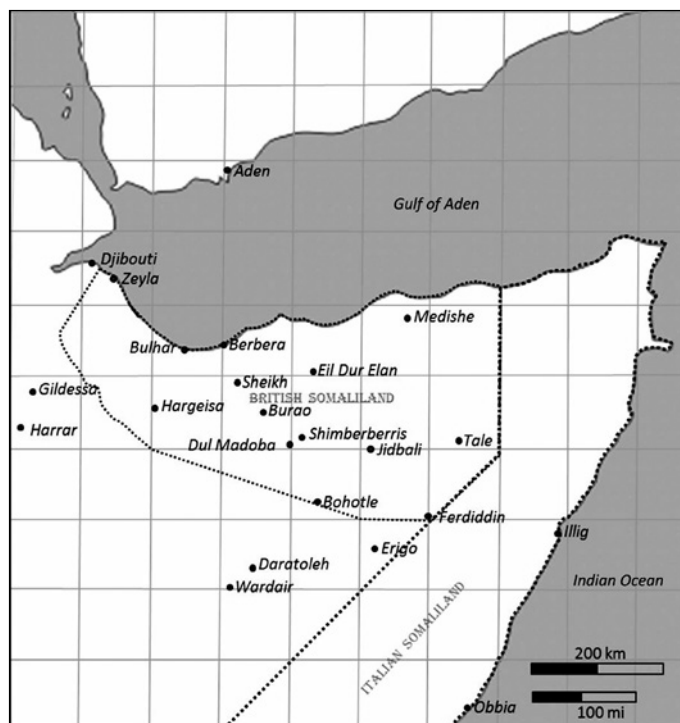
8 октября 1919 года операция была санкционирована премьер-министром Ллойд-Джорджем. Для её проведения из состава британских сил в Египте было сформировано «Подразделение Зулу» — 12 бипланов Airco DH.9A, 10 грузовиков «Форд», 2 лёгких грузовика «Кроссли», 6 легковых машин, 2 мотоцикла, 36 офицеров, 158 рядовых и унтер-офицеров. Командовал подразделением групп-кэптен Роберт Гордон.

21 декабря гидроавиатранспорт «Арк Ройял» покинул Александрию и 30 декабря прибыл в столицу Британского Сомалиленда, Берберу. 8 января 1920 года первые три машины начали тестовые полёты.

Тем временем подразделения Верблюжьего корпуса продвинулись вглубь страны и подготовили передовой аэ-



DH.9A над Ближним Востоком



Карта Сомалиленда



Крепость Тале под крылом самолета

родром в Эйл-Дур-Элан. 19 января на него перелетели первые 7 самолётов.

Хребтом «государства дервишей» была сеть настоящих крепостей из гранита — Мираши, Джидали, Белетвен, Галади и самая крупная, Тале, «столица» Хасана (13 башен со стенами высотой до 12 и толщиной до 4,5 метров в основании). На стенах их стояли, пусть и старенькие, но орудия. Дабы выдерживать длительную осаду, имелись забитые до отказа амбары, арсеналы, пороховые погреба, колодцы и загон для скота.

21 января 1920 года 6 самолётов провели первый налёт на крепости в Медиши и Джидали, в результате которого «бешенный мулла» чудом остался жив. В следующие два дня DH.9 разбомбили все укрепления, большая часть повстанцев была деморализована и рассеяна, самолёты пулемётным огнём с воздуха разгнали большие стада скота, подрывая «экономический» базис противников.

Хасан отступил в Тале. DH.9 были незамедлительно посланы на передовой аэродром в Эль-Афвейне, откуда начали налёты на Тале с 4 февраля. 9 февраля крепость была взята силами Верблюжьего корпуса под командованием подполковника Исмея. Сам мулла с несколькими десятками всадников смог бежать и ушёл за границу, в эфиопский Огаден, где в ноябре 1920 года умер от испанки.

С восстанием было покончено — за три недели вместо запланированного года. И всего за 150 тысяч фунтов, из которых траты на воздушную часть операции составили 77 тысяч. Помимо бомбардировки укреплений, самолёты в ходе операции активно использовались для разведки, поддержания связи и снабжения частей Верблюжьего корпуса.

В Британии, где «Бешенный Мулла» два десятилетия не сходил со страниц газет, операция, которую Эмери назвал «самой дешёвой войной в истории», произвела сильнейшее впечатление на общественность. Военный министр Черчилль сделал вывод, что «главный долг ВВС — быть полицией Британской Империи».

Ирак

«Бешенный мулла» в Сомалиленде был не самой большой из проблем, с которыми столкнулись британцы на Ближнем Востоке после Первой мировой войны.

Получив после распада Османской империи под своё управление (в форме подмандатных территорий) Палестину и Месопотамию, британцы обрели и массу проблем. Наиболее острыми они в начале 20-х были в Ираке.

С февраля 1920 г. военный министр Черчилль и начальник штаба ВВС Тренчард обсуждали применение «воздушного контроля» в Ираке. В начале мая Черчилль впервые поднял данный вопрос на заседании кабинета, но премьер Ллойд Джордж отнёсся к идее скептически.

Тем временем летом 1920 г. в Ираке началось широко-масштабное восстание. Доведя численность наземных войск до 17 тысяч британских и 85 тысяч индийских солдат, Лондон смог подавить восстание к концу года. Но ценой ощутимых потерь, особенно финансовых — затраченные 40 миллионов фунтов вдвое превысили запланированный годовой бюджет для Месопотамии.

Да и об окончательном умиротворении территории речи не шло. Держать такие силы в Ираке дальше нельзя было — ни по политическим, ни по экономическим соображениям. Но и отступать из Ирака было нельзя.

И «воздушный контроль» как метод решения дилеммы завоевывал всё большую популярность в обществе. В августе 1920 г. передовица «Таймс» прямо указывала, что разгорающееся восстание в Ираке даёт хорошую почву для полноценного испытания методов «воздушного контроля».

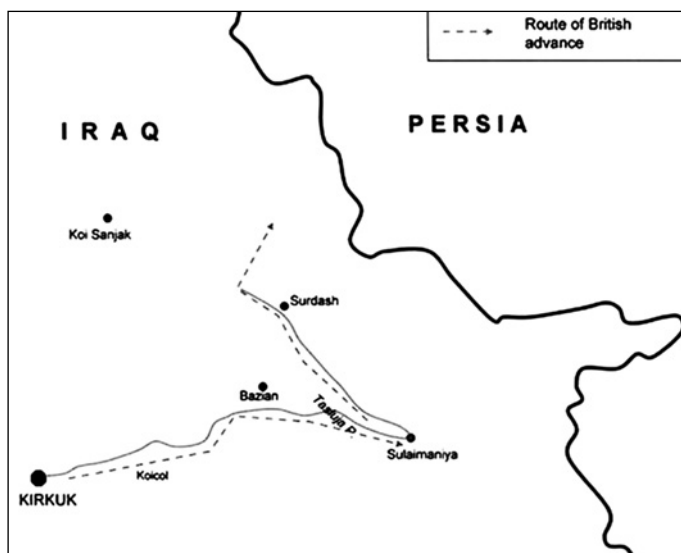
В январе 1921 г. из переброшенных из Индии двух эскадрилий создаётся Месопотамская группа ВВС под командованием групп-каптен Эймса Бортон.

Сменив в феврале 1921 г. лорда Милнера на посту министра колоний, Черчилль первым делом проинструктировал верховного комиссара в Ираке Перси Кокса начать подготовку к скорейшему сокращению наземных сил и задействию схемы «воздушного контроля».

В марте 1921 г. Черчилль проводит в каирском отеле «Семирамида» двухнедельную конференцию военных и гражданских чиновников британских владений на Ближнем Востоке. От ВВС в ней участвовали Тренчард и глава Средневосточного командования ВВС вице-маршал авиации Джеффри Сэлмонд. Конференция решила провозгласить в Ираке королевство и передать командование всеми силами в Ираке Королевским ВВС — эти планы горячо поддержал и участвовавший в конференции Томас Лоуренс (который «Аравийский»).

Правда, скептиков было немало. «Я не верю в горячие надежды Уинстона править Месопотамией одними аэропланами и арабами» — писал глава генштаба маршал Генри Вилсон главнокомандующему британской Индийской армии генералу Генри Роулинсону 12 июля 1921 года.

Но Черчилль продал свой проект, официально одобренный кабинетом министров 17 августа 1921 г.. Глав-



Операции в Сулеймании в 1923 г.

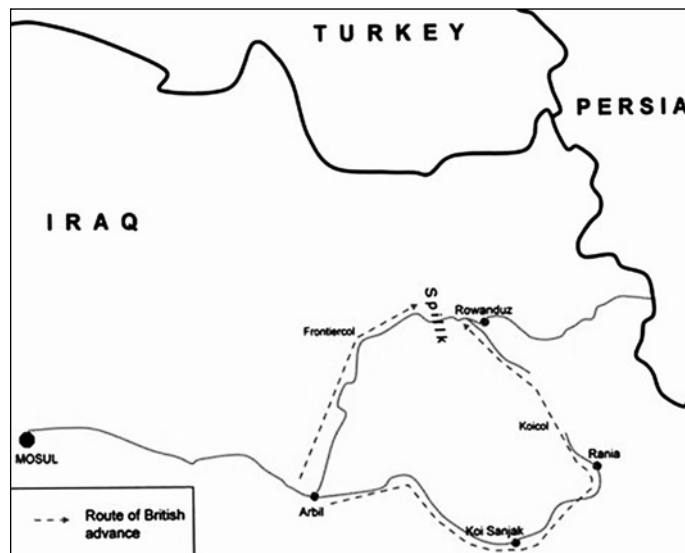
ным аргументом опять были деньги — 30 миллионов фунтов годовых расходов на оккупацию Ирака против 1 миллиона за «воздушный контроль». Хотя, надо отметить, что заявленная цифра расходов так никогда и не была достигнута.

Весной 1922 г. был начат вывод наземных сил из Ирака, к лету там осталось 2 британских и 2 индийских батальона, при 8 эскадрильях и 3 ротах броневигов ВВС. 1 октября 1922 года командование силами в Ираке официально было передано Королевским ВВС — первым главой Иракского командования ВВС стал вице-маршал авиации Джон Сэлмонд, младший брат главы Средневосточного командования ВВС.

Первоочередной задачей для Иракского командования ВВС стала борьба с продвижением турок, предъявлявших территориальные притязания на Мосульский вилайет, и восстанием курдов под руководством шейха Махмуда Барзанджи.

Операция в Курдистане началась в феврале 1923-го и достигла успеха, как прямо говорил Сэлмонд, благодаря «комбинированным действиям воздушных и наземных сил».

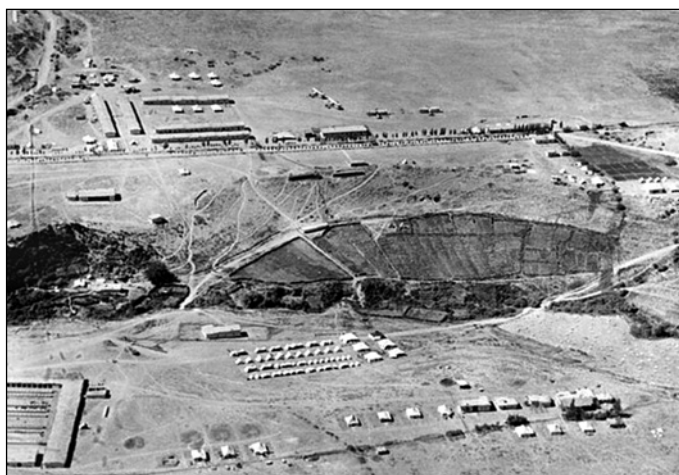
Наземные силы сформировали две бригадных колонны. Одну («Койкол») составили британские и индийские части под командованием подполковника Б.Винсента, другую («Фронтиркол») — местные части, формировавшиеся преимущественно из ассирийцев под командованием британских офицеров.



Операции в Курдистане в 1923 г.



Плато в Северном Ираке



Военный лагерь в Северном Ираке

«Койкол» наступала из Мосула на Кой Санджак, против главных сил турецких ополченцев, «Фронтиркол» направилась к Ровандузу, чтобы блокировать подход подкреплений через единственный свободный от снега перевал на границе. С воздуха обе колонны (оснащенные мощными переносными радиостанциями ВВС) поддерживали три эскадрильи из Мосула, четвертая из Киркука занималась постоянными бомбардировками главной базы шейха Махмуда в горах Сурдаш севернее Сулеймании.

ВВС активно участвовали в операции. Постоянно обстреливали и бомбили позиции врага, доставляли продовольствие и боеприпасы, эвакуировали раненых, вели разведку, давали войскам информацию о лучших маршрутах и расположении врага. Сам Сэлмонд лично летал на разведку, регулярно приземлялся к наземным войскам, проводил совещания с офицерами, в ходе которых координировал действия колонн, менял планы в зависимости от обстоятельств. На пути обеих колонн самолеты разбрасывали листовки с призывом не препятствовать продвижению войск.

Утром 19 апреля при поддержке ВВС части «Койкола» выбили турок с укрепленных позиций на склонах Спилик Даг. «Фронтиркол» 20 апреля занял Ровандуз. После чего туркам пришлось отступить на персидскую территорию, где они были интернированы.

Разобравшись с турками, британцы занялись курдами. Пока части «Койкола» перебрасывались в Киркук (впервые в мировой истории — частично авиацией), самолеты забрасывали деревни в Южном Курдистане листовками с



Буква «Y», выложенная на земле, показывает, что в лагере все нормально

обещанием скорого прихода британских войск. В перерывах между бомбардировками. И так три недели.

12 мая 1923 г. 2 роты 14-го батальона Сикхского полка выступили из Киркука. Благодаря эффективной разведке они смогли продвигаться на грузовиках.

Вечером 15 мая самолеты забросали Сулейманию листовками с сообщением о скором вступлении британских сил в город, после чего началось массовое повальное бегство сторонников Махмуда из города. Утром 16 мая британцы без сопротивления вошли в Сулейманию.

Дух курдов был окончательно подорван, 25 мая Махмуд Барзанджи бежал в Персию. Так начиналась практическая реализация «воздушного контроля» в Ираке.

Теория

«Во-первых, все мы — империалисты, и хотим видеть нашу империю, по возможности, наиболее надёжно защищённой. Во-вторых, мы все — налогоплательщики, так что мы хотим, чтобы защита была по возможности экономной» — такими словами начал винг-коммандер К.Эдмондс свою лекцию в Королевском Объединённом институте оборонных исследований 12 декабря 1923 г., в которой впервые были изложены основные положения доктрины, получившей официальной название «имперский воздушный контроль».

В дальнейшем положения доктрины были развиты в Уставе ВВС 1928 г. и меморандумах штаба ВВС 1930 и 1933 годов. Доктрина преподавалась в 30-е годы в штабном колледже ВВС. Ведущими её теоретиками были служившие в Ираке айр-коммодор Эдгар Ладлоу-Хьюитт и винг-коммандер Роберт Саундби, и служивший в Адене групп-кэптен Чарльз Портал (все — будущие маршалы авиации).

В популярной литературе часто путают два понятия: «воздушный контроль» и «проскрипционные бомбардировки» (такое название газетчики дали тому, что в официальных документах ВВС именовалось «инвертированной блокадой»). Понятно, что второе словосочетание гораздо ярче выглядит в газетной статье, но это — разные понятия.

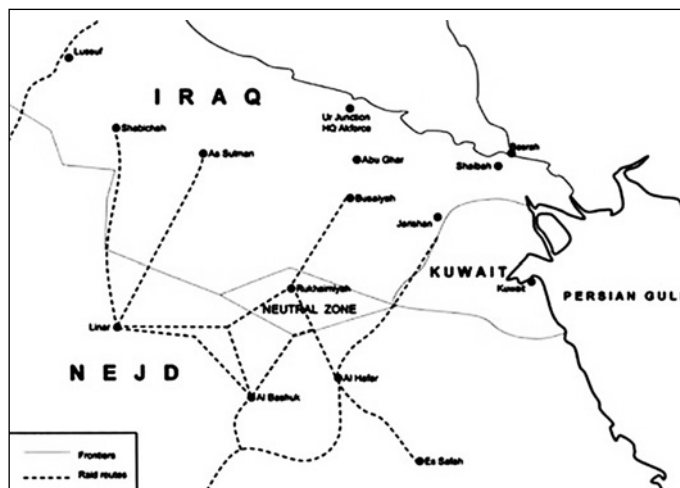
«Инвертированная блокада» (она же — «проскрипционные бомбардировки») представляла собой один из элементов «воздушного контроля», причём необязательных. Согласно Уставу 1928 г., так назывались самостоятельные действия ВВС против мятежных племён, целью которого было «прерывание нормальной жизни людей, делающее для них невозможным ведение военных действий».

В случае невозможности урегулирования конфликтной ситуации политическим путём, повстанцы получали ясный ультиматум с указанием эвакуировать женщин и детей в безопасное место. Затем в объявленное (в ультиматуме) время начинается операция, продолжающаяся до полного выполнения заявленных в ультиматуме условий.

После серии начальных ударов по селениям и колодцам, максимально мощных по возможности, дальнейшие действия ВВС должны быть сведены, согласно Уставу 1928 г., к «беспокоящим мероприятиям, не дающим противнику вернуться к нормальной жизни». При этом данные «мероприятия» должны продолжаться круглосуточно.

«Воздушный контроль» гораздо шире по своим методам. Он представлял собой контроль племенной территории с неразвитой инфраструктурой силами преимущественно ВВС при второстепенной роли наземных войск. При этом, как прямо говорилось в Уставе 1928 г., «характер действий и методы операции могут изменяться значительно, в зависимости от объекта операции, социального и военного устройства противника».

Цель доктрины — достижение политического решения при минимальном (насколько это представлялось возможным в конкретной ситуации) использовании силы.



Граница Ирака с Саудовской Аравией

Из этого вытекали принципы: необходимо хорошо знать традиции и обычаи целевой группы «получивилизованного неприятеля», его образ жизни — из этого и рассчитывались ключевые точки, по которым наносился удар. Промедление принимается за слабость — поэтому в конфликт надо вступать на как можно более ранних стадиях. Хорошая разведка, эффективная связь, контакт с гражданскими чиновниками.

В 1933 г. заместитель главы штаба ВВС писал: «Главные условия успешности воздушного контроля — разведка и знание страны. Наиболее важным является то, что ВВС должны иметь широкие возможности для знакомства со страной, прежде чем действия начнутся... Знать чем и как живут люди этих земель... При хорошей разведке воздушные операции могут быть проведены с точностью, которая будет ужасающей в глазах племен».

Именно из разведчиков ВВС, участвовавших в осуществлении «воздушного контроля», таких, как работавший в Трансиордании и Адене винг-коммандер Обри Райкардс, и вышло последнее поколение британских востоковедов империалистической эпохи.

Чтобы достичь успеха, военный командир должен тесно сотрудничать с гражданским чиновником — как писал Саундби, «они должны понимать друг друга и ценить точку зрения каждой из сторон».

В ходе операции необходимо поддерживать непосредственный контакт с целевой группой. Требования должны быть чётко и понятны сформулированы. Для доведения их до целевой группы использовались листовки и авиационные громкоговорители. Эта пропаганда подчёркивала мирные намерения британцев и демонстрировала бесполезность сопротивления непersonифицированным, неуязвимым и повсеместным ВВС.

В целом, главной задачей операций «воздушного контроля» было нанести удар по психике мятежников, показав им бесперспективность вооружённого сопротивления, сломить их волю. При этом рекомендовалось стремиться к минимализации потерь с обеих сторон. Причём потерь не только физических, но и для духа проигравших, позволить им «сохранить лицо».

Арабам, с точки зрения британских востоковедов той поры, было легче смириться с поражением от «безличностных» ВВС, чем от конкретного «наземного» противника.

Портал писал: «Будет величайшей ошибкой считать, что победа, которая сохраняет жизни и достоинство проигравших, менее полезна и почётна, чем та, что приводит к массе жертв и заканчивается миром, продиктованным на залитом кровью поле боя».

Снова Ирак

После первой успешной операции в Курдистане весной 1923 г., Королевским ВВС пришлось решать в Ираке и другие проблемы.

Весь период действия британского мандата основная угроза находилась на севере — из восьми эскадрилий ВВС, размещённых в Ираке, четыре постоянно дислоцировались там. В 1924 году они успешно предотвратили новое турецкое вторжение в Курдистан, после чего Анкара пошла на переговоры о границе. В 1927 г. подавлена новая попытка восстания Барзанджи в Южном Курдистане,

В октябре 1930 г. неутомимый шейх Махмуд при известиях о скорой независимости Ирака, снова поднял восстание. Командующему Иракского командования ВВС вице-маршалу авиации Эдгару Ладлоу-Хьюитту пришлось проводить последнюю в истории «воздушного контроля» широкомасштабную операцию, завершившуюся пленением Барзанджи в мае 1931 г..

На юге Ирака главную угрозу представляли собой набег и ихванов Ибн Сауда из Неджда. 900-километровая граница в пустыне была фактически неконтролируема. К тому же, ВВС официально было запрещено пересекать границу, во избежание обострения и так непростых отношений с отцом-основателем Саудовской Аравии.

В октябре 1926 г. был создан самый южный пост иракской полиции в Бусайе. В ноябре 1927 г. племя мутайр атаковало его, убив иракского полицейского. К этому времени в Ираке оставался 1 британский и 2 индийских батальона. Зато 7 эскадрилий ВВС и 3 роты броневиков ВВС.

Одно звено 84-й эскадрильи и 2 секции броневиков были посланы в Абу-Гар, где начали патрулирование границы. Иракская полиция восстановила пост в Бусайе, вскоре усиленный броневиками. Самолёты из Шуайбы осуществляли снабжение постов в Абу-Гара и Бусайе по воздуху.

Мутайр устроили новый набег в начале декабря уже на Кувейт, а 9 декабря — снова на Ирак. Виновников засек воздушный патруль в тот же день в нейтральной зоне, но авиации пришлось вернуться, так как был ранен радист, и разрешение атаковать за границей не было получено.

После таких событий принято решение о проведении широкомасштабной операции против ихванов. Были созданы «Акфорс» из двух групп, каждая по 9 самолётов и двух секций броневиков. Одна («Баскол») базировалась в Бусайе, вторая («Накол») — западнее, в Сулмане. Передовые базы снабжались исключительно по воздуху.

Операция началась 11 января 1928 г. и преследовала целью вытеснение недждских племён из 70-мильной «полосы безопасности» вдоль границы. Начавшая с листовок, 18 января перешли к демонстративному сбросу бомб около лагерей и обстрелам скота. Эта стадия продолжалась 10



Броневики KBBC на границе с Недждем

дней и никаких результатов не дала. К тому же, «пилотам очень сложно было отличить с воздуха мутайр от харб, шаммар или дхафир».

Более того, 27 января ихваны совершили набег на Кувейт. «Акфорс» пришлось отвлечься на них, 29 января налётчики были обнаружены, после чего на другой день были атакованы обеими частями «Акфорс». Хотя атаки и рассеяли налётчиков, плотный огонь с земли заставил два самолёта совершить вынужденную посадку в пустыне, экипажи были спасены, один самолёт удалось отремонтировать и вернуть на базу, другой пришлось бросить.

От идеи «запретной зоны» отказались, прекратили сброс листовок и предупредительные бомбардировки, сосредоточившись на усилении разведки. «Акфорс» с передовых баз отступил в Шуайбу, чтобы своевременно реагировать на угрозы.

Ждать долго не пришлось, и 16 февраля 1928 г. кувейтцы сообщили о готовности мутайр к новому набегу. 18 февраля одно звено «Баскол» было размещено на передовом аэродроме в Рухаймие в нейтральной зоне. С этой позиции они были способны перекрыть маршрут, которым обычно мутайр двигались в Кувейт.

Однако, используя непогоду и темноту, мутайр успешно проникли в Кувейт и 19 февраля атаковали пост Джаришан на иракской стороне границы.

На обратном пути их преследовали самолёты как с Шуайбы, так и с передовой базы. Для увеличения радиуса действия авиации была установлена дозаправочная база в Эс-Сафе, глубоко на территории Неджда, которую охраняла секция броневиков ВВС. В ходе операции 20 февраля 1 самолёт потерян от наземного огня, пилот погиб.

Дальше следовал весьма напряжённый месяц, когда шли сообщения о готовящемся минимум тремя племенами ихванов набеге через границу. В Неджде велась интенсивная воздушная разведка, к берегам Кувейта прибыло 3 корабля ВМФ. В составе «Акфорс» сформированы дополнительно три части — в Лоссуфе («Горкол»), Шабихе («Шабкол») и Кувейте («Кувкол»).

Но Ибн Сауд после переговоров с британскими представителями в Джидде отговорил вождей от набеге, и к 10 апреля угроза миновала. Однако напряжённость на южной границе сохранялась до 1930 года, пока Ибн Сауд не покинул с вольницей своих ихванов.

В отличие от границ и Курдистана, полномочия ВВС во внутренних делах были заметно стеснены — любая операция могла проводиться только по согласованию с верховным комиссаром. Несмотря на массу обвинений в адрес Сэлмонда со стороны иракских властей в чрезмерном применении силы, на самом деле такие акции были довольно редки и носили ограниченный характер.

Страна после восстания 1920 г. ещё не пришла в себя, во многих местах власть просто отсутствовала. С октября по декабрь 1923 г. было проведено пять акций против

южных племён, из них в двух случаях оружие не использовалось. С января по сентябрь 1923 г. — шесть, в том числе две невооружённые.

И лишь в конце 1923 г. в области Савама была проведена только одна крупная операция. Но почему-то это исключение из правил выдают за типичное их проявление. Целью было заставить местные племена платить налоги. После безуспешных переговоров и предупреждений, ВВС два дня совершали «проскрипционные налёты» на два племени, уже к полудню второго дня большинство шейхов капитулировали. Однако использование Королевских ВВС для пополнения иракской казны вызвало шквал критики в Англии, как со стороны правящей партии, так и оппозиции.

В 1924 г. было проведено всего 2 акции, в том числе 1 невооружённая. На этом умиротворение Ирака (кроме неугомонных курдов) было завершено. «Теперь они [иракцы] знают, что любая их деревня может быть стёрта с лица земли в течение 45 минут» — написал в 1924 г. по итогам операций внутри Ирака командир 45-й эскадрильи Королевских ВВС Артур Харрис — до того, как его имя хорошо узнают немцы, оставалось ещё 18 лет.

Помимо бомбардировок, ВВС играли большую роль в обеспечении быстрого реагирования на внутренние угрозы. Так в начале мая 1924 г. стремительная переброска по воздуху двух взводов 1-го батальона полка Королевских Иннискиллинских фузилёров в Киркук позволила подавить в зародыше столкновения между ассирийцами и мусульманами. Также переброска иракских войск позволила быстро подавить бунты в городах на берегах Евфрата в 1931 г.

Эффективность действий ВВС обеспечивала собственная разведслужба — специальные офицеры ВВС были посланы во все округа страны, они работали в тесном контакте с гражданскими чиновниками, но были полностью независимы от них, сообщая информацию и свою точку зрения только Иракскому командованию ВВС.

От них требовалось тесное знакомство с жизнью племён, с географией местности, подбор территорий для передовых аэродромов. При этом поддерживалась оперативная радиосвязь с командованием в Багдаде. Было обеспечено максимально быстрое прохождение информации в обе стороны. Так, 19 февраля 1928 г. между обнаружением налётчиков-мутайр и командой об общей атаке прошло 17 минут.

Британские расходы на Ирак стремительно падали — с 23,36 миллионов фунтов в 1921-22 финансовом году до 7,81 миллионов в первый же год «воздушного контроля» (1922-23 финансовый год) и до 2 миллионов в 1929-30 финансовом году. Последние пехотные части выведены в 1929 г. Силы ВВС сократились с 8 до 4 эскадрилий в год независимости в 1932 г.

Хотя ВВС после обретения Ираком независимости сохранила базы в Шуайбе (около Басры) и Хаббании (около Багдада), дело поддержания безопасности перешло в руки иракцев. Иракское командование ВВС реорганизовано в командование британских сил в Ираке, во главе которого остались офицеры ВВС.

Палестина

Если действия в Ираке считаются успешным примером реализации «воздушного контроля», то действия ВВС в другой британской подмандатной территории — Палестине — относят к неудачам. Хотя скорее тут были продемонстрированы пределы возможностей «воздушного контроля».

Оборона Палестины перешла к ВВС в мае 1922 г. Хотя первым командующим ВВС в подмандатной территории оказался генерал-майор Генри Тюдор, получивший временное звание вице-маршал авиации. Только в апреле



Бомбардировка в области Савама, 1923 г.



Иерусалим с воздуха, 1929 г.

1924 г. его сменил айр-коммодор Алан Джерард, обладатель Креста Виктории Первой мировой. К 1925 г. наземные силы полностью покинули Палестину, силы ВВС составляли 1 эскадрилью (14-я с DH.9A) и 1 роту броневиков.

При этом главной задачей ВВС было сдерживание (как и на южных границах Ирака) набегов ихванов из Неджда — соответственно самолёты и броневики размещались в Трансиордании, штаб-квартира находилась в Аммане.

Перевод Палестины под «воздушный контроль» также имел экономических причины — и стоимость содержания упала с 3 миллионов фунтов в 1921 г. до 650 тысяч в 1925.

Но к концу 20-х проблемы появились с той стороны, откуда их совсем не ждали.

Групп-кэптен Патрик Плейфэйр, который командовал ВВС в мандате в 1929-м, позднее писал в своих воспоминаниях: «Никто в командовании ВВС не мог даже и подумать, что проблемы возникнут в Палестине, а тем более — в Иерусалиме... Все наши мысли занимали арабские дела в Трансиордании».

События 23 августа 1929 г., когда конфликт вокруг Стены плача привёл к еврейским погромам в Иерусалиме, стали для британцев полным сюрпризом.

Плейфэйр сконцентрировал все свои силы вокруг Иерусалима и Яффы, чтобы защищать еврейских колонистов. Верховный комиссар Джон Чэнселор разрешил авиации обстреливать арабские толпы, направляющиеся к еврей-



«Бристоль» в Палестине, 1929 г.



Переброска подкреплений в Палестину, 1929 г.

ским поселениям, но не бомбить населённые пункты, во избежание жертв среди гражданского населения. Решено было перебросить из Египта 1-й батальон полка Южноаллийских пограничников. Вечером 24 августа четыре самолёта «Виккерс Виктория» 216-й эскадрильи перевезли два его передовых взвода в Иерусалим, остальной батальон прибыл на следующий день.

Ситуация в Иерусалиме была взята под контроль в следующие 48 часов, но на остальной территории Палестины напряжённость возрастала. Из Египта было переброшено ещё 2 батальона пехоты и 1 эскадрилья ВВС, а также подразделение флотской авиации. Самолёты вели активную разведку, обстреливали арабов, атакующих еврейские поселения, разбрасывали листовки. Командовавший наземными войсками бригадир Добби отмечал эффективное взаимодействие двух родов войск.

В результате порядок был восстановлен к концу первой недели сентября 1929 года. Но встал вопрос, что делать дальше.

10 сентября начальник штаба ВВС Тренчард (уже готовившийся к отставке — в январе 1930 года его сменил прославившийся в Ираке Джон Сэлмонд) направил вице-маршала авиации Хью Доудинга, возглавлявшего штаб Иракского командования ВВС в 1924–1926 годах, в Палестину. Разница с Ираком была видна с первого взгляда — какою-либо разведка в Палестине отсутствовала, арабская полиция была ненадёжной и неэффективной.

В рапорте Тренчарду Доудинг указал и на главную причину нестабильности в Палестине — «сионистская политика может быть навязана Палестине только силой и арабы никогда с этим не смирятся». Вот только какие-то действия в этом главном вопросе находились далеко за рамками компетенции командования ВВС.

После событий 1929 г. в Палестине постоянно размещались 2 пехотных батальона, хотя командование и оставалось в руках ВВС. Командование ВВС готовилось к будущему восстанию, была создана разведсеть с центрами в Иерусалиме и Хайфе. В 1934, 1935 и марте 1936 гг. проводились учения по действиям в случае «мятежа во всей стране».

Командование ВВС в Палестинском мандате с 1933 г. возглавлял Роберт Пирс, произведённый в феврале 1936 г. из айр-коммодоров в вице-маршалы авиации.

В апреле 1936 г. забастовки арабов против еврейской иммиграции в Палестину постепенно перерастают в вооружённое восстание, гораздо более масштабное и хорошо организованное, чем в 1929 г.

К началу восстания силы ВВС в подмандатной территории включали 14-ю эскадрилью (оснащённую самолётами «Фэйри» «Гордон»), базирующуюся в Аммане, и 1 крыло 6-й эскадрильи («Хаукер» «Харт») в Рамле в самой Палестине. После начала кризиса 1 крыло 14-й эскадрильи перебазировалось на аэродром Джиср-Меджаме на западе Трансиордании, а чуть позднее два других крыла 6-й эскадрильи прибыли из Египта в Рамлу.

Устав ВВС не зря указывал, что «промедления и колебания в применении силы всегда опасны». Поэтому Пирс настаивал на немедленном применении силы вплоть до «проскрипционных бомбардировок», в то время как верховный комиссар генерал Артур Уочоп надеялся на переговоры и оттягивал просьбу о подкреплении.

Только 7 мая 1936-го Пирс убедил верховного комиссара обратиться с просьбой о присылке подкреплений в составе батальон пехоты, роты лёгких танков и двух секций броневинов ВВС (из Ирака). В середине мая Пирс получил ещё один батальон пехоты из Египта и немедленно направил его в Наблус — центр проблем. Для поддержания работы железной дороги в Палестину прибыла полевая рота Королевских инженеров.



Звено «Уэлсли» над Яффой, 1938 г.

23 мая верховный комиссар Уочоп наконец сформулировал для наземных войск и авиации чёткие условия, когда они могли открывать огонь. Самолётам разрешено использовать только пулемёты. Можно было стрелять только в «вооружённых людей, ясно демонстрирующих агрессивные намерения», в ответ на просьбы о поддержке со стороны атакованных наземных частей и против конкретных целей в деревнях («ни в коем случае не в городах»), из которых обстреливались наземные части или самолёты.

Бомбардировки не были разрешены до последней недели июня. Только 25 июня был издан приказ, разрешающий их, но с массой ограничений: использовать только 20-фунтовые бомбы, только с разрешения командования, только против крупных бандформирований в случае неэффективности пулемётного огня, не ближе, чем 500 ярдов к любым населённым пунктам и строениям (особо говорилось о недопустимости повреждения мечетей). В преамбуле приказа прямо отмечалось, что «поскольку Палестина является Святой Землёй», бомбардировка допустима в крайних случаях и с массой ограничений.

С середины июня все армейские патрули и колонны обязательно сопровождали машины с радиостанциями. 6-я эскадрилья в Рамле и 14-я в Джиср-Меджаме находились в полчасовой готовности, чтобы оказать помощь наземным силам.

В случае необходимости экстренной воздушной поддержки посылался радиосигнал «XX». На месте цели авиации указывали дымовыми гранатами и визуальными сигналами. Дабы избежать огня по своим и для большей точности, самолёты действовали на малых высотах, что приводило к их уязвимости от ружейного огня. Пилоты получали ранения, хотя смертельных случаев до сентября не было, зачастую им приходилось совершать вынужденные посадки.

Самолёты также вели фоторазведку, перебрасывали подкрепления, осуществляли снабжение удалённых блокпостов. Ещё за июнь было сброшено 210 тысяч листовок на 980 деревень.

«Нерешительность администрации, не сумевшей обеспечить быстрое и адекватное наказание мятежников, способствовала расширению восстания» — прямо писал Пирс. В начале июля он рапортовал верховному комиссару, что дальнейшее промедление может привести к ужасающим последствиям: «В настоящий момент именно время является решающим, и активные военные меры по восстановлению порядка должны быть приняты как можно раньше».

5–7 июля ВВС провели успешную операцию по разгрому базы повстанцев в районе Самарии, но множество жертв среди арабов вызвали волну возмущения в прессе и новые ограничения со стороны Лондона.

В июле с прибытием ещё 3-х батальонов из Египта наземные силы в Палестине достигли размера двух бригад.

Из Египта также была переброшена 33-я эскадрилья. Но ситуация продолжала ухудшаться. С прибытием добровольцев из других арабских стран повстанцы становились всё более организованными и профессиональными. Терроризм принимал угрожающие размеры, как со стороны арабов, так и евреев — и Пирс предупреждал о вероятности «свирепой вспышки гражданской войны».

20 августа 1936 г. Пирс направил рапорт в Лондон. Он извещал, что военные сделали всё возможное «в помощи гражданским властям», нынешнюю политику продолжать далее невозможно, и есть только два выхода — серьёзные политические уступки мятежникам либо военное положение.

Пирс предлагал перейти к полномасштабному использованию всех средств «воздушного контроля» по примеру Адена и Ирака, вплоть до «проскрипционных бомбардировок» арабских городов. При этом, так как ситуация зашла довольно далеко, потребуется и наземное усиление — ещё две бригады.

Также Пирс разрешил подчинённым использовать 112-фунтовые бомбы. Впервые они были применены 6 сентября 6-й эскадрилей при атаке базы боевиков на высоте 771 в окрестностях Наблуса. Налёт привёл к большим потерям среди боевиков и произвёл сильное впечатление на мирных жителей.

Однако к тому времени «воздушный контроль» в Палестине уже закончился. Решение об этом было принято на заседании британского правительства 2 сентября 1936 года. Оно отвергло предложения Пирса. Предстояла полномасштабная наземная операция силами дивизии. Командование передавалось от министерства авиации военному ведомству, и в середине сентября Пирса в качестве командующего британскими силами в Палестине сменил генерал-лейтенант Джон Дилл.

В начале сентября 1938 года в связи с Судетским кризисом большая часть войск из Палестины вернулась в Египет, из-за чего произошла новая вспышка восстания. Именно в этот момент айр-коммодор Артур Харрис, сменивший в июле 1938 г. Родерика Хилла на посту командующего ВВС на подмандатной территории, предложил, «в случае войны в Европе», возобновить «воздушный контроль» в Палестине в полном объёме, вплоть до проскрипционных бомбардировок городов вроде Наблуса, с активным применением 250- и 500-фунтовых бомб. «Арабы понимают только язык силы» — это убеждение Харрис вынес ещё со времён службы в Ираке в 20-е годы.

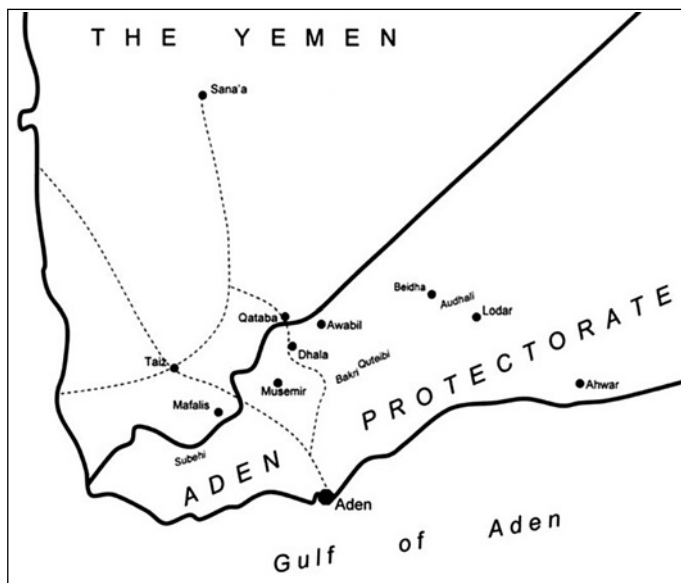
Война не разразилась, но после этого в Лондоне было принято решение о серьёзных политических уступках арабам, что и отразилось в «Белой книге» 1939 г. по Палестине. Именно они и привели к угасанию восстания к концу 1939 г.

18 марта 1940 года последний раз в небе Палестины прозвучал сигнал «ХХ». Потери Королевских ВВС за время восстания составили семь человек убитыми и один — пропавшим без вести.

Кения, Аден и другие

Хотя истоки «воздушного контроля» и лежат в Сомалиленде, в этой колонии классическая схема «воздушного контроля» после 1920 года никогда не применялась.

Некоторое время она применялась южнее, в Кении. В 1936 г. эскадрилья бомбардировщиков была размещена в Найроби, и в следующем году вице-маршал авиации Роберт Брук-Потэм стал губернатором Кении. «Воздушный контроль» (в том числе и «проскрипционные бомбардировки») использовался против набегов сомалийских бандитов на границы с Итальянским Сомали, а также для предотвращения межплеменных столкновений в самой Кении.



Аден и южноаравийские протектораты

«Проскрипционные бомбардировки» активно использовались в 20-30-е годы и против мятежных племён в Северо-Западной пограничной провинции Британской Индии, где к ним привлекались от двух до четырех эскадрилий ВВС, размещённых в Пешаваре.

Дольше же всего система «воздушного контроля» просуществовала на юге Аравийского полуострова.

Ситуация в Адене и окружавших его южноаравийских протекторатах ухудшалась в течение всех 20-х годов. В 1919 г. йеменский имам Яхья заявил, что не признаёт англо-османское соглашение о границах 1905 года, и захватил пограничный городок Дхалу. В последующие годы он неуклонно расширял своё влияние на юг и к 1927 г. зейдитские отряды действовали уже в 30 милях от Адена, под угрозой захвата оказался Лахедж — самый значимый из южноаравийских протекторатов.

Размещённых в колонии двух батальонов (британского и индийского) и звена ВВС не хватало для полномасштабной операции. Требовалась целая дивизия, что стоило от 6 до 10 миллионов фунтов. Альтернативой наземной операции и было использование «воздушного контроля» силами эскадрильи ВВС, что стоило всего 100 тысяч фунтов в год.

Решение о передаче Адена и южноаравийских протекторатов под «воздушный контроль» было принято британ-



«Фэйри» в горах Адена

ским кабинетом в октябре 1927 г. 8-я эскадрилья ВВС, оснащённая самолетами «Фэйри III», под командованием групп-каптана Митчелла была переброшена из Ирака. В январе 1928 г. командование операциями в Адене официально перешло к ВВС и к 1930 г. все наземные силы покинули Аден.

Кризис не заставил себя ждать. В феврале 1928 г. командир зейдитского гарнизона в Катабе захватил двух шейхов из протектората. В марте британские самолёты бомбили пограничные зейдитские гарнизоны, после чего йеменцы отпустили шейхов и согласились на переговоры. Они прошли в Таиззе — договорились о перемирии, с условием, что йеменцы до 20 июня покинут Дхалу и другие населённые пункты южнее границы 1905 года.

Это условие Йемен не выполнил. После того, как имам Яхья не отреагировал на формальную ноту с требованием вывода войск из Дхалы, начала действовать авиация. В течение первой недели самолёты разбрасывали листовки над главными городами Йемена с предупреждениями о грядущих налётах, одновременно бомбили племена на юге, поддерживавшие имамов. Во вторую неделю перешли к налётам на пограничные гарнизоны имама, а также главные города южных провинций Йемена — Таизз, Мафали и Катаба. На главную цель — казармы в Таиззе — сброшено около 6 тонн бомб, на казармы в Мафали и Катабе — по 5 тонн.

Наконец на третьей неделе авиация перешла к ударам по целям в глубине Йемена, чтобы продемонстрировать имаму уязвимость его положения — бомбили дворцы имама и наследного принца, казармы, дома крупных чиновников и принцев. После нескольких дней налётов в Сане, Таиззе, Дхамаре, Иббе царил паника, жители массово бежали из городов.

Одновременно, глава разведки ВВС в протекторатах флай-лейтенант Обри Райкардс установил связь с эмиром Дхалы Насром бин-Шейфом, уже 8 лет жившем в изгнании в Лахедже. Эмир собрал племенное ополчение кутейби в несколько тысяч человек и 12 июля выступил на север, сопровождаемый Райкардсом и радистом ВВС Смитом, обеспечивавшими поддержку с воздуха. 14 июля зейдиты были выбиты из Дхалы. В августе аналогичным образом Райкардс организовал ополчение племён шаиби и яфаи, выбившее зейдитский гарнизон из другого важного приграничного городка — Авабиля.

К концу августа 1928 г., после провала контратак на Дхалу и Авабиль, имам Яхья запретил своим силам пересекать границу. Операция завершилась успешно и обошлась британской казне в 8567 фунтов.

В октябре 1933 г. имам предпринял новую попытку вторжения на юг, но после ультиматума о повторении налётов 1928 г. пошёл на переговоры, в результате которых в 1934 г. был подписан англо-йеменский договор. Помимо признания границы, договор содержал и статью о безопасном движении йеменских торговцев от границы в Дхале до порта Адена и обратно.

Но первые же караваны были атакованы племенами Радфана. ВВС пришлось начать действовать — короткая операция против племени бакри в феврале 1934 г. и более длинная против кутейби в марте-мае 1934 г. Дорога была открыта, но до конца 30-х потребовалось ещё несколько операций против племён, грабивших караваны.

Более важной для ВВС была задача поддержания внутренней безопасности. В принципе, на работе Аденского порта межплеменные разборки никак не сказывались. Но с точки зрения британцев, договоры о протекторате, которые племена подписывали с Британией, обязаны были исполняться неукоснительно, и невмешательство британцев в случае нарушения истолковывалось как слабость и приводило к ещё большим беспорядкам.



Атака казарм в Йемене, 1928 г.

Именно в племенных протекторатах Адена и проводились классические «проскрипционные бомбардировки». Причём, зачастую это делалось за малозначительные нарушения. В 1929 г., например, племя субехи более месяца бомбили за одно убийство и кражу двух полицейских верблюдов. В среднем в 30-е годы минимум раз в год дело доходило до реальных бомбардировок.

Сценарий был одинаков — от штрафованных требовали возместить ущерб и выдать зачинщиков. После отказа племя получало ультиматум — оставить свои селения со всем скотом и имуществом и не возвращаться в них, пока власти не разрешат (когда племя подчинится требованиям). До тех пор их селения будут бомбить в любое время дня и ночи.

С 1935 г., когда на вооружение 8-й эскадрильи поступили самолёты «Виккерс» «Винсент», при бомбардировках стали активно применяться 250- и 500-фунтовые бомбы — явно избыточные с военной точки зрения, но позволявшие добиваться того самого «психологического эффекта», что и был заложен в основу доктрины «воздушно-го контроля».

Арабы сначала хвастливо стреляли в воздух по самолётам с холмов, окружающих селения (британцы демонстративно не реагировали на это), потом внутри племени начинались склоки и споры, в итоге всё заканчивалось — через пару дней или пару месяцев — явкой с повинной к властям.

Количество жертв на земле было ничтожным. Так, двухмесячная операция против кутейби в 1934 г. привела к гибели 7 человек — да и то, в результате того, что члены племени попытались достать взрывчатку из неразорвавшейся бомбы.



«Вайлдебист» в Адене, 1937 г.



«Веномы» 8-й эскадрильи в Хормаксаре, 1957 г.

ВВС создали на территории южноаравийских протекторатов сеть из 35 взлётно-посадочных полос, обеспечивших быструю реакцию. Как и в Ираке, много внимания уделялось разведке. Её создателем в Адене был знаменитый флайт-лейтенант (позднее — винг-коммандер) Обри Райкардс. Он проработал в Адене 5 лет, во многих местах страны побывал первым из европейцев, составил первые карты внутренних районов Южной Аравии.

Благодаря хорошей разведке, колониальные чиновники часто имели возможность вмешиваться в межплеменные противоречия и предотвращать столкновения, и таким образом последующее неизбежное использование ВВС.

Новое обострение отношений с Йеменом произошло в 1948 г., когда новый имам Ахмад обвинил британцев в организации переворота, приведшего к гибели его отца Яхьи, и заявил, что не будет больше соблюдать договор 1934 г. К тому времени в Адене размещалась 8-я эскадрилья ВВС, вооружённая лёгкими бомбардировщиками «Бриганд» В.1, 10-я эскадрон ВВС с броневиками «Феррет» Mk.2. Им пришлось подавлять мятежи племён, поддерживаемых имамом Ахмадом, в 1949-1950 и 1954-1955 гг.

С середины 50-х ситуация в протекторатах неуклонно ухудшалась. В начале 1959 г. восстал шейх авлаки Мухамед аль-Бубакр, после визита в Каир к Насеру загоревшийся «антиимпериалистическим пылом». 8-я и перебросенная ей на помощь 37-я эскадрилья провели две масштабные операции против авлаки — в августе-октябре 1959 г. и феврале-марте 1960 г.

Они не дали никакого ощутимого результата, после чего Бернард Рэйли, политический резидент в Западно-Аденских протекторатах, заявил верховному комиссару Треваскису, что в дальнейшем только воздушные операции не имеют смысла. Это и было концом практическо-

го применения доктрины «воздушного контроля» в британской колониальной политике.

В истории британского «воздушного контроля» есть ещё один любопытный аспект. Теоретики и практики «воздушного контроля» — Чарльз Портал, Артур Харрис, Ральф Кохрейн, Роберт Саундби, Родерик Хилл — отметились и в истории Второй мировой войны стратегическими бомбардировками немецких городов.

Удивляться тут не стоит — ещё в самой первой лекции по «воздушному контролю» винг-коммандера Эдмондса в декабре 1923-го есть и такие слова: «Подобно тому, как в малой войне наши непрерывные бомбардировки делают жизнь племени невыносимой и принуждают их к умиротворению, так и в случае большой войны нашей целью будет уничтожить дух врага — мы должны поставить его в такие невыносимые условия, чтобы он принял мир на наших условиях».

Ещё яснее мысль выразил Джон Сэлмонд во время дискуссий о методах ВВС в Ираке в середине 20-х: «Люди везде одинаковы. То, что работает в Кабуле — должно работать и в Париже».

Использованная литература

Roy Irons. Churchill and the Mad Mullah of Somaliland: Betrayal and Redemption 1899-1921 — Pen & Sword Military, 2013
Reeva Spector Simon. Iraq between the two world wars: the militarist origins of tyranny — Columbia University Press, 2004
Nick van der Bijl. British Military Operations in Aden and Radfan: 100 Years of British Colonial Rule — Pen & Sword Military, 2014
David E. Omissi. Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force 1919-1939 — Manchester University Press, 1990
Sebastian Ritchie. The RAF, Small Wars and Insurgencies in the Middle East, 1919-1939 — Centre for Air Power Studies, 2011
Sebastian Ritchie. The RAF, Small Wars and Insurgencies: Later Colonial Operations, 1945-1975 — Centre for Air Power Studies, 2011

1-й пехотный Сибирский Стретенский полк в Китайском походе

Сергей Бирюк

Мирные годы

История 1-го пехотного Сибирского Стретенского полка началась 19.06.1886 г., когда из рот, выделенных по одной от Красноярского, Тобольского, Томского резервных батальонов и Стретенской, Нерчинской местных команд сформирован Стретенский резервный батальон. (3, с. 193)

В 1887 году батальон получил знамя образца 1883 года (полотнище белое, кайма красная, на лицевой стороне икона «Преображение Господне»). Командир батальона полковник Попов лично прибил полотнище к древку перед строем батальона.

В жизни батальона редко происходили яркие события. Одним из них было посещение Стретенска наследником престола Николаем Александровичем. В книге «Путешествие на восток Государя-Императора Николая (1890-91 гг.)» это событие описывается следующим образом: «13 июня довольно рано пароход от Ломовской станицы тронулся далее к станице Стретенской к пристани которой и подошел около 10 часов утра.... На пристани «Амурского товарищества» Цесаревича встречали с рапортами: начальник гарнизона полковник Рихтер, временно заведывающий полицейской частью в станице Стретенской коллежский асессор Бутаков. Депутацию, поднесши Цесаревичу хлеб-соль и образ святого Николая Чудотворца возглавлял станичный атаман. Затем супруга полковника Рихтера имела счастье поднести Цесаревичу букет цветов. Пройдя среди жителей Стретенска, а также учеников, осыпавших путь цветами, Цесаревич прошел через арку к правому флангу почетного караула от Стретенского резервного батальона.

...Под особо устроенным навесом по просьбе войска был отслужен молебен. Еще громче, чем было при встрече, раздалось могучее «Ура!» тысячной толпы, залившей всю площадь, все боковые улицы, когда Цесаревич изволил возвращаться на пароход». (6)

В 1900 г. Стретенским батальоном командовал полковник Губастов Василий Петрович, младшим офицером был подполковник Белов, ротами командовали: 1-й — капитан Кушелевский, 2-й — штабс-капитан Полесский-Щепилло, 3-й — ротой штабс-капитан Стариков, 4-й — ротой капитан Охримович, 5-й — ротой штабс-капитан Косов. Кроме вышеперечисленных в батальоне служили 21 обер-офицер, 3 военных чиновника и священник. (5, с. 184-185)

Мобилизация полка для действий против китайцев

Японо-китайская война 1894 г. и утверждение на побережье Китая 4 европейских держав (Англии, Германии, Франции и России) с подчинением их управлению целых областей в связи с широкою миссионерско-христианской деятельностью, — все это вызвало в Китае национальное движение против «белых чертей» — европейцев. Реформы китайского правительства после 1894 г. не встретили сочувствия народа и сменились реакционной политикой партии вдовствующей императрицы. В стране развивались тайные общества, выступающие против европейской культуры и христианства. Главной из них была секта «Большого кулака» (И-хэ-туань) или «Боксеров».

В 1899 г. в Шаньдуне был убит английский миссионер. Посланники европейских держав и США потребовали у ки-

тайского правительства запрета деятельности сект. Обращение это осталось без ответа. Пришлось прибегнуть к вооруженной силе. Эти действия были поддержаны и Россией, направившей войска в Пекин.

В начале июня начались нападения китайцев на охранную стражу и русских служащих и рабочих Китайско-Восточной железной дороги. Беспорядки распространились почти всю Манчжурию.

11 июня получена телеграмма начальника штаба войск Забайкальской области о Высочайшем повелении перевести войска Приамурского военного округа на военное положение по расписанию №5, не призывая ратников ополчения. Первым днем мобилизации считать 12 июня.

12 июня приказом по Стретенскому резервному кадровому батальону он переименован в полк, роты в батальоны, а взводы — в роты. Командиром развернутого полка стал командир батальона полковник Губастов. (1, л. 2)

Должности командиров батальонов оказались вакантными. Временно командующими батальонами стали командиры рот: 1-й — капитан Кушелевский, 5-й — штабс-капитан Полесский-Щепилло, 9-й — капитан Челпанов, 13-й — капитан Охримович. (1, лл. 2об.-3)

Были направлены команды нижних чинов с офицерами в Стретенск для приема лошадей по военно-конской повинности. 13 июня приняли первые 22 лошади. 14 июня прибыла первая партия запасных — 148 человек, они были назначены в отдельный батальон. В роты выданы котлы и кухонные принадлежности. 15 июня поступили на укомплектование полкового обоза 83 лошади. Из запаса прибыл 31 нижних чин из них принято в полк шесть, остальные — в отдельный батальон. Произведено распределение кадровых чинов по ротам. Производилась выдача в роты обмундирования и снаряжения. 16 июня прибыли и зачислены в полк 65 запасных, а обоз пополнился 257 лошадьми. 17 июня на укомплектование полка прибыло 47, а в отдельный батальон — 39 запасных. Принято со Стретенского пункта 58 лошадей для полкового обоза. Производилась выдача и пригонка обмундирования. 18 июня на укомплектование полка поступило 132, а отдельного батальона — 98 запасных. (1, лл. 4-4об.) В ротах производились медицинские осмотры и занятия с нижними чинами. На следующий день из Нерчинска прибыл кадр 1-го батальона в составе 1 обер-офицера и 183 нижних чина. Прибыли из запаса поручик Иванов и прапорщик Якимович. Поступило 214 запасных, 119 из них зачислены в полк, остальные — в отдельный батальон. 20 июня прибыли две партии запасных (всего 978 нижних чинов). Объявлено расписание занятий с запасными чинами. (1, л. 5)

21 июня объявлено в приказе о сформировании отдельного батальона. Прибыли партии запасных из Нижнеудинска (226 человек) и Стретенского сборного пункта (160 человек). 22 июня прибыла очередная партия запасных нижних чинов в количестве 483 человек. (1, лл. 5об.-6)

24 июня началась выдача оружия в отдельный пехотный батальон. 25 июня прибыли 450 запасных, отставших от различных партий. Все они зачислены в полк. В период с 26 по 30 июня приняли еще несколько партий запасных общей численностью 884 человека. (1, л. 6об.)

28 июня со Стретенского продовольственного магазина поступило 212 пудов 34 фунта круп для восьмидневного запаса.

С 30 июня начали проводить учебные стрельбы. Имущество и здания Стретенского полка начали передавать отдельному батальону. (1, л. 7)

В первые дни июля запасные продолжали прибывать: 1 июля в отдельный батальон зачислено 196 нижних чинов, 2 июля сформировали музыкантский хор.

4 июля объявлено в приказе об окончательном формировании полка и отдельного батальона. (1, л. 7об.) Отдельный батальон стал самостоятельной частью под наименованием «Стретенский отдельный батальон». Его командиром стал подполковник Белов.

Согласно расписанию № 5, прибывавшие запасные должны были перемещаться по грунтовым дорогам, и полк должен был быть сформирован к 40-му дню, а к походу быть готовым на 45-й. Однако полк был готов 4 июля, т.е. на 23-й день мобилизации.

Бои в Маньчжурии

4 июля 3-я и 4-я рота на пароходах «Азия» и «Бурей» выступили в поход. (1, л. 8) На следующий день они прибыли на ст. Покровская. 8 июля туда же направились 1-я и 2-я роты. (1, л. 9 об.) Затем со ст. Покровская в Благовещенск направились 1-я, 2-я и 4-я роты. 3-я рота стала гарнизоном на ст. Игнашинская.

10 июля 2-й и 4-й батальоны в составе 8 офицеров, 1852 нижних чинов, 164 обозных повозок с лошадьми направились со ст. Стретенская до ст. Покровская на пароходах «Москва», «Князь Хилков» и «Владимир Мономах». (1, л. 10) 12 июля в Благовещенск отправился штаб полка. 3-й батальон был назначен в отряд г.-м. Орлова. Роты полка насчитывали по 225 человек, имевших по 24 патрона на винтовку и запас продовольствия на 10 дней. (1, л. 11)

Батальонами командовали: 1-м — капитан Кушелевский, 2-м — капитан Ладыжинский, 3-м — капитан Челпанов и 4-м — капитан Охримович (1, л. 11об)

13 июля 3-й батальон в составе 4 офицеров, фельдшера, 859 строевых и 72 нестроевых нижних чинов выступил со ст. Стретенская, при батальоне состояло 84 двуколки с лошадьми.

2-й и 4-й батальоны вошли в состав отряда полковника Шверина. Отряду было приказано очистить от китайцев правый берег Амура от ст. Покровская до Благовещенска, чтобы обезопасить движение судов по реке. (1, л. 12)

К этому времени китайцы, опираясь на Айгун, бывший центром обучения зазейских маньчжур военному делу, совершили ряд вылазок на российскую территорию. Так, в ночь с 5 на 6 июля китайский отряд переправился на наш берег, отгнал небольшой зазейский отряд подполковника Гинейко и сжег здание нашего поста № 1, но на следующий день с помощью подошедшего подкрепления китайцы были отброшены, причем при переправе через Амур были потоплены 2 китайских лодки.

Отряд на нескольких пароходах приблизился к китайскому берегу у города Махо. Китайцы открыли ружейный огонь. В ответ русские обстреляли противника из орудия, была разрушена казарма, после боя в ней было найдено 6 трупов китайских солдат. С парохода «Князь Хилков» не дожидаясь установки сходней, соскочили в воду 13-я и 14-я роты Стретенского полка. Через 10 минут на берег был весь 4-й батальон.

Рассыпавшись в цепи, батальон охватил Махо с восточной стороны. Китайцы в панике бежали в горы. Но перед этим они подожгли несколько зданий. (1, лл.15об.-16) Пройдя насквозь весь город, полковник Шверин велел играть «отбой» и «сбор в колонну», после чего приказал отряду отправиться на пароходы. После погрузки отряд вернулся на ст. Игнашинская (1, л. 16об.) На следующий день отряд отпра-

вился в Благовещенск. Гарнизон Махо стала прибывшая из Игнашинской 3-я рота.

18 июля в Благовещенске на строевом смотре 1-го батальон и прибывших 2-го и 4-го батальонов присутствовал генерал Грибский, он остался доволен видом людей, ласково беседовал с ними, расспрашивал офицеров о плавании по Амуру. (1, лл.19-19об)

20 июля 1-й батальон вошел в отряд Грибского и был переправлен на китайский берег Амура. 1-я рота под командованием поручика Сычева получила приказ очистить от китайцев Айгун. Разъезды казаков обнаружили укрепившихся в фанзах китайских солдат с артиллерией. Стретенцы, рассыпавшись в цепи, двинулись вперед. В 600 шагах от батареи они попали под обстрел. Открыв ответный огонь, пехотинцы с криками «ура» ворвались на батарею. Было взято два орудия и «гочкис». Потеря рота не имела. (1, лл.23) В Айгуне всего было взято 5 орудий, 6 «гочкисов», 4 знамени, 8 значков, до 30 пулеметов (вероятнее картечниц) и 50 винтовок Маузера, которые были в очень плохом состоянии. К Георгиевскому кресту 4-й степени был представлен фельдфебель Иванов. (1, л.20-23об.)

Переход наших войск на правый берег Амура у Благовещенска и успешные действия генерала Грибского дали возможность генералу Гродекову сформировать конный отряд генерала Ренненкампа, который 24 июня с 4 сотнями и 2 орудиями выступил на Мergenь; в помощь ему решено было двинуть все свободные от наряда конные части, 3 батальона Стретенского полка, 2 батальона Читинского полка и 14 орудий. Отряд должен был захватить Мergenь, удобную промежуточную базу на пути к Цицикару. 25 июля отряд Ренненкампа нагнал отступавшие китайские войска и преследовал их до селения Эюр, где они, получив значительные подкрепления, перешли в наступление и стали охватывать Ренненкампа с обоих флангов. Атаки казаков и огонь артиллерии заставили китайцев отступить. Потери отряда: убиты 2 офицера и 10 казаков, ранен офицер и 24 казака. 27 июля Ренненкампа был уже в Санчжане и готовился к переходу через хребет Хинган. 28 июля Ренненкампа выступил на Мergenь и, пройдя р. Санчихэ, наткнулся в горах на сильный китайский отряд, что принудило его остановиться и ждать подкрепления из Благовещенска. Положение отряда было очень опасным. К счастью, китайцы активных действий против него не предпринимали. С прибытием же подкрепления отряд усилился до 6 батальонов, 5½ сотен и 20 орудий и тогда перешел в наступление. Китайцы отступили за перевал Хинган. (2, с.619)

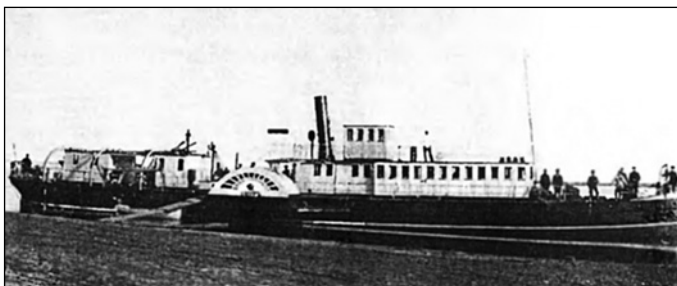
25 июля 1-й, 2-й и 4-й батальоны пошли на помощь отряду генерала Ренненкампа. Батальоны имели при себе только восьмидневный запас продовольствия и 6 быков. 3 августа батальоны Стретенского полка получили задачу овладеть кумирней Ляо-э-Мяо. Батальоны, имея головными 7-ю, 8-ю, 13-ю и 15-ю роты соответственно, быстро овладели населенным пунктом. Была захвачена полевая канцелярия штаба китайского отряда. Стретенцы захватили 8 орудий, отличились поручик Иванов и подпоручик Карамышев. (1, л. 39) На поле сражения осталось 1000 тел китайских солдат.



Приморский генерал-губернатор Н.И. Гродеков



Генерал П.К. Ренненкампа



Пароход «Амур», на котором совершал переход Стретенский полк

Тем временем 1-й батальон с 4 часов утра атаковал китайские позиции в районе вершины, названной «Орлиное гнездо». 1-я рота заняла ряд прилежащих скал и обстреливала китайское расположение. Благодаря этой поддержке 6-я рота овладела «Орлиным гнездом». (1, лл.40-40об.)

К 6 утра китайцы были опрокинуты и бежали. В этом бою Стретенский полк потерял из офицеров убитым поручика Розова и раненым в грудь пулей навзлет капитана Лавровского. Убито 9, тяжело ранено 42 и легко ранено 6 нижних чинов. Наибольшие потери понесла 6-я рота: 5 убитых и 23 тяжелораненых. (1, л. 41об.-42)

Китайцы отступили за перевал Хинган. Преследуя их, Ренненкампф 4 августа подошел к г. Мергеню и после часовой перестрелки занял его без потерь. Марш на Мергеню был полон трудностей и лишений. Затем генералу Ренненкампфу приказано было двинуться к Цицикару, устроив прочную промежуточную базу у Мергеня. В дальнейшем батальоны 2-й и 4-й батальоны Стретенского полка совершили ряд маршей через Цицикар, Фулярди и т.д.

3-й батальон Стретенского полка в начале августа присоединился к отряду генерала Орлова. Отряд Орлова еще 1 августа двинулся на ст. Якши форсированным маршем. Завязался бой, китайцы отошли на Хинган, где они заняли сильную позицию. Дождавшись подхода двух батальонов Читинского и Стретенского пехотных полков, генерал Орлов 11 августа заставил китайцев обратиться в бегство. Имея приказание подойти в 20-х числах к Цицикару и не встречая уже перед собою противника, отряд ген. Орлова к 20-му прибыл на ст. Фулярди. Здесь он соеди-

нился с частями отряда генерала Ренненкампфа, который, заняв г. Мергеню, дал своему изнуренному непрерывным движением и боями отряду трехдневный отдых. Конница была в непрерывной работе 2 недели, а пехота прошла 200 км за 7-9 дней. Так как продовольственная снабжение не было организовано, нередко приходилось довольствоваться одними овощами или мясом без хлеба, иногда не было ничего, кроме мяса убитых лошадей. (2, с.619)

Осенью полк нес этапную службу в Северной Маньчжурии. Были устроены линии Цицикар-Мерген и Фулярди-Дерелантунь. Все этапные постройки пришлось возводить вновь. Все этапные линии снабжались хозяйственной частью полка. (1, л. 71об.)

1 декабря Стретенский пехотный полк демобилизован и вновь стал Стретенским резервным (кадровым) батальоном. Началась его смена на этапах 21-м Восточно-Сибирским стрелковым полком. Стретенцы возвращались на место постоянной дислокации в Забайкалье (1, лл. 70-72).

Боевой дебют Стретенского полка был удачным, быстро мобилизовавшийся, он успешно действовал в боях. За время похода захвачено 14 орудий. Убиты или умерли от ран 1 офицер и 15 нижних чинов; ранены 1 офицер и 49 нижних чинов, умерло от болезней 26 нижних чинов.

54 нижних чина награждены Знаками отличия Военного Ордена. В память Маньчжурского похода батальону генералом Гродековым были переданы два китайских горных орудия. (1, л. 72)

Историк А.А. Керсновский так подвел итоги кампании: «Экспедиция 1900 года никаких политических выгод нам не доставила. Мы получили назад нашу железную дорогу в совершенно разгромленном виде и не воспользовались слабостью китайского государства, проявив совершенно исключительную умеренность.

Военные действия носили характер партизанских операций в большом масштабе. В Печилийском районе они имели более упорный характер, чем в Маньчжурии, где зачастую походили на действия с обозначенным противником. Качество китайских войск было чрезвычайно низкое, несмотря на их хорошее вооружение. Сколько-нибудь ценных тактических выводов эта кампания не дала. Значение ее было чисто моральным.

Цицикарский поход и набег на Гири создали громкую репутацию генералу Ренненкампфу — репутацию, оказавшуюся впоследствии, к сожалению, сильно преувеличенной. Выдвинулся Стессель и старый кавказец, герой Карса, Линевиц. Особенный же авторитет в Петербурге приобрел адмирал Алексеев.

Китайские походы 1900 года явились боевым крещением Амурских, Забайкальских и новоучрежденных Восточно-Сибирских стрелковых полков. Личный состав их оказался превосходным, получив закалку в долголетней многотрудной пограничной службе на этой беспокойной окраине. Служба эта выработала в наших дальневосточных войсках качества, аналогичные создавшимся в кавказских и туркестанских, природные свойства русского воина, не стесненного чужеземными лжеучениями: способность принимать быстро решения, частный почин, боевую сноровку. И молодым сибирским полкам пришлось применить эти свои качества в другой, гораздо более серьезной, тяжелой войне». (4, с. 49-50)

Литература и источники

1. РГВИА. Ф. 846. Оп. 1. Д. 30794.
2. Военная энциклопедия. Петербург. Т-во И. Д. Сытина. Т. 4. Санкт-Петербург, 1914
3. Звегинцов В. В. Хронология Русской армии. Париж. 1961.
4. Керсновский А.А. История русской армии. — М.: Голос, 1994. Т. 3.
5. Памятная книжка Забайкальской области на 1900 год. г. Чита. 1900 г.
6. Стретенский район: страницы истории. <http://chernyshevsk.ucoz.com>

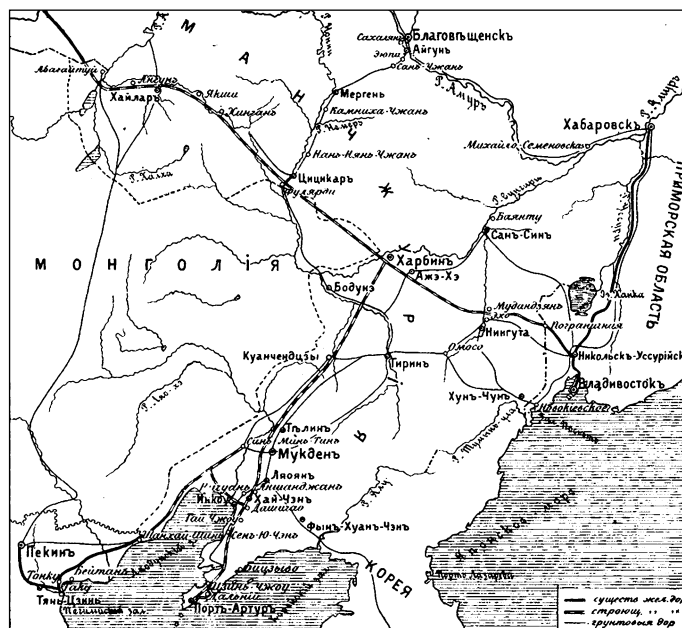


Схема театра военных действий

Власовское движение и Русская — освободительная армия на территории — Крыма (июнь 1943 — февраль 1944 г.)

Олег Романько

Одной из самых противоречивых страниц Второй мировой войны является история так называемого Власовского движения и созданных в результате его военно-политического развития вооруженных сил, известных собирательно как Русская освободительная армия (РОА). Какие цели преследовало это движение? Кто именно шел служить в эту армию? Наконец, что побуждало людей добровольно или недобровольно выступать на стороне врага своей Родины? В советское время на эти и многие другие вопросы следовал однозначно негативный ответ. Сейчас некоторые историки склонны считать, что не все было так просто с этим движением и с этой армией. И для понимания этой проблемы уже проделана колоссальная работа. Тем не менее, некоторые ее аспекты до сих пор остаются без серьезного внимания. Одним из таких, неисследованных и запутанных, остается вопрос истории Власовского движения и частей РОА на территории оккупированного немцами Крыма. И только ответив на него, можно понять, что же на самом деле происходило на этом полуострове в период с 1941 по 1944 год.

С осени 1942 года так называемое Власовское движение стало важным фактором немецкой национальной политики. Как известно, это движение было неразрывно связано с именем бывшего генерал-лейтенанта Красной Армии А.А. Власова, который в июле 1942 года попал в плен к немцам на Волховском фронте. Находясь в лагере военнопленных, Власов согласился сотрудничать с некоторыми представителями германского военно-политического руководства, которые не одобряли национальную политику господствующей нацистской верхушки.



А.А. Власов

В свою очередь, пленный советский генерал намеревался получить от них поддержку в деле «освобождения России от большевиков», став чем-то вроде «советского генерала де Голля». Тем не менее, немцы почитали, что на данном этапе генерал

Власов будет выгоден им не как «военно-политический союзник», а как инструмент психологической войны против СССР. И одним из первых шагов в этом направлении стала разработка листовки «Обращение Русского комитета к бойцам и командирам Красной Армии, ко всему Русскому на-

роду и другим народам Советского Союза», которая была напечатана в Берлине 27 декабря 1942 года. В этой листовке, получившей пропагандистское название «Смоленского манифеста» (подразумевалось, что именно там, в России, она и была написана), провозглашалось создание нового правительства — Русского комитета и его вооруженных сил — РОА¹.

Фактически, это «правительство» являлось фигурой пропаганды, а его несколько членов во главе с предсе-



А.А. Власов перед строем солдат РОА, 1943 г.

дателем — генералом Власовым — ничем не руководили. Не существовало в реальности и такой армии, как РОА — так с весны 1943 года немецкие пропагандисты стали собирательно называть части Вермахта, укомплектованные русским персоналом. Тем не менее, сама листовка имела некоторый успех и, прежде всего, на оккупированных советских территориях. Поэтому германское командование приняло решение более активно использовать пленного советского генерала и его сторонников в пропагандистских целях, положив начало так называемой «акции Власова». Одним из результатов этой акции явилась организация в феврале 1943 года координационного центра, который должен был, как вспоминал один из участников этих событий, «изучать политические и психологические проблемы Русского освободительного движения» — так стали называть всех сторонников Власова. К марту 1943 года центр разросся в крупную школу по



Принятие присяги в Дабендорфе



Нарукавный щиток РОА. 1942 г.

подготовке пропагандистов для «восточных» формирований Вермахта, которая по месту своего расположения получила название «Дабендорф»².

* * *

Первая власовская листовка — «Смоленский манифест» — была сравнительно известна только в средней полосе России и практически осталась неизвестной на юге, тем более в Крыму. О бывшем советском генерале на территории полуострова заговорили в связи со следующим по времени пропагандистским шагом немцев — появлением открытого письма Власова «Почему я встал на путь борьбы с большевизмом?» (18 марта 1943 г.). Именно этому документу, в котором он рассказывал «о своей жизни и своем опыте в СССР», объяснял причины, «побудившие его начать войну против сталинского режима», Власов был обязан своей популярностью в некоторых слоях населения³.

В Крыму первым на это письмо публично отреагировал бургомистр Ялты В.И. Мальцев, человек трагической и вместе с тем интересной судьбы. Кадровый военный и полковник ВВС, он в 1937 году был назначен начальником Главного управления Гражданского Воздушного Флота Средней Азии и Закавказья. Менее чем за год это управление вышло на первое место во всесоюзном масштабе. По этой причине, а также за выдающиеся заслуги в области гражданского воздухоплавания, Мальцев был представлен к высокой награде — ордену Ленина. Однако получить орден он не успел. 11 марта 1938 года полковник Мальцев был арестован органами НКВД по обвинению в антисоветской деятельности. После 18-месячного за-

ключения в ашхабадской тюрьме, его освободили, реабилитировали, а затем назначили начальником санатория «Аэрофлот» в Ялте. На этой должности Мальцев находился с 1 декабря 1939 года и вплоть до вступления в город немецких войск⁴.

«По занятии германскими войсками города, — вспоминал позднее Мальцев, — я в полной военной форме явился к германскому командованию и объяснил причины, побудившие меня остаться». После небольшого до-



В.И. Мальцев

проса он предложил немцам свои услуги по организации отряда для борьбы с Красной Армией. Однако немецкий комендант поступил несколько неожиданно. Выслушав Мальцева, он назначил его бургомистром Ялты. Интересно, что находясь на этом посту, бывший советский летчик пытался вернуть город к нормальной жизни, чем заслужил уважение в определенных кругах местного населения. И, конечно, — серьезное доверие немцев⁵.

Тем не менее, Мальцев был, прежде всего, военным, и его деятельность не ограничивалась только работой в органах самоуправления. Так, обладая незаурядным ораторским талантом, он выступал с речами в различных городах Крыма, призывая население объединиться для борьбы со Сталиным и большевизмом. Особенно большой успех имели выступления Мальцева в городских театрах Симферополя и Евпатории.

Продолжая далее работать на ниве пропаганды, Мальцев, по заказу штаба 11-й немецкой армии, написал свои воспоминания, отрывок из которых был процитирован выше. По сути, его книга — «Конвейер ГПУ», — в которой он делился тяжелым опытом пребывания в ашхабадской тюрьме, являлась первой на территории СССР работой, посвященной сталинским репрессиям. Воспоминания были написаны в первой половине 1942 года, а уже в июле этого же года — опубликованы отделом пропаганды штаба 11-й армии. За свою работу Мальцев даже получил гонорар — 500 марок. Книга оказалась настолько удачной, что немецкие пропагандисты широко использовали ее не только в Крыму, но и на других оккупированных советских территориях.

В декабре 1942 года Мальцев был вызван в штаб Восточных добровольческих частей, который находился в Симферополе. Здесь ему было поручено приступить к созданию коллаборационистских формирований из местного населения. За очень короткий период Мальцев организовал шесть небольших отрядов, которые предназначались для борьбы с советскими партизанами⁶.

В марте 1943 года Мальцев прочитал «Открытое письмо» генерала Власова, которое произвело на него огромное впечатление. Ему показалось, что немцы, наконец, поменяли свою «восточную политику» и дают антисоветским силам возможность создать свой политический центр и собственные вооруженные силы для борьбы с коммунистами. Как и многие другие в то время, Мальцев ошибался и не знал, что немцы использовали имя бывшего советского генерала исключительно в пропагандистских целях. Тем не менее, он начал действовать⁷.

Весной 1943 года Мальцев окончательно решил присоединиться к Власовскому движению и подал рапорт о своем переводе в распоряжение Русского комитета. Позднее, 4 июня, в органе Симферопольского городского управления газете «Голос Крыма» был опубликован его ответ на письмо Власова. Ответ был написан также в форме открытого письма и озаглавлен «Борьба с большевизмом — наш долг». В этом письме Мальцев рассказывал, как он прошел путь от «коммунизма к борьбе с ним» и призывал всех коммунистов последовать его примеру, отдав все силы на благо русско-



Почему я стал на путь борьбы с большевизмом

(Открытое письмо генерал-лейтенанта А. А. Власова)

Принимая всех русских людей подниматься на борьбу против Сталина и его клики, за построение Новой России без большевиков и капиталистов, я считаю своим долгом объяснить свои действия.

Меня ничем не обидела советская власть. Я — сын крестьянина, родился в Нижегородской губернии, учился на греческом высшем образовании. Я принял народную революцию, вступил в ряды Красной Армии для борьбы за землю для крестьян, за лучшую жизнь для рабочего, за светлое будущее Русского народа. С тех пор моя жизнь была неразрывно связана с жизнью Красной Армии. Я тогда непрерывно и прослужил в ее рядах. Я прошел путь от рядового бойца до командующего армией и заместителя командующего фронтом. Я командовал ротой, батальоном, полком, дивизией, корпусом. Я был награжден орденом Ленина, «Красного Знамени» и медалью «XX лет РККА». С 1930 года я был членом ЦК ВКП(б).

И вот теперь я выступаю на борьбу против большевиков и союзу за собой весь народ, сном которого я являюсь.

Почему? Этот вопрос возникает у каждого, кто прочитает мое обращение, и на него я должен дать честный ответ. В годы гражданской войны я сражался в рядах Красной Армии потому, что я верю, что революция даст русскому народу землю, свободу и счастье.

Будучи командиром Красной Армии, я жил среди бойцов и командиров — русских рабочих, крестьян, интеллигентов, одетых в серые шинели. Я знал их мысли, их думы, их работы и тяготы. Я не порывал связи с семьей, с моей деревней и знал, чем и как живет крестьянин.

И вот я увидел, что ничего из того, за что борется Русский народ в годы гражданской войны, он в результате победы большевиков не получил.

Я видел, как тяжело жилось русскому рабочему, как крестьянин был загнан насильно в колхозы, как миллионы русских людей исчезали, арестованные, без суда и следствия. Я видел, что растаптывалось все русское, что на руководящие посты в стране, как и на командные посты в Красной Армии, выдвигались подлыми людьми, которым не были дороги интересы русского народа.

Система комиссаров разлагала Красную Армию. Безответственность, слепота, шпионаж делали командира иркутской в руках партийных чиновников в гражданском костюме являющейся формой.

С 1928 по 1939 г. я находился в Китае в качестве военного советника Чан-Кай-ши. Когда же вернулся в СССР, оказался в лапах нового вымышленного командира состав Красной Армии был без всякого повода уничтожен по приказу Сталина. Многие и многие тысячи лучших командиров, включая маршалов, были арестованы и расстреляны, либо заключены в концлагеря, расстреляны и немцы истреблены. Террор распространялся не только на армию, но и на весь народ. Не было семьи, которая так или иначе избежала этой участи. Армия была озлоблена, запуганный народ с ужасом смотрел в будущее, ожидал подготовляемой Сталиным войны.

Нуждая огромные жертвы, которые в этой войне неизбежно придется нести русскому народу, я стремился сделать все от меня завис-

ящее для усиления Красной Армии. 90-я дивизия, которой я командовал, была признана лучшей в Красной Армии. Работой и постоянной заботой о ее пополнении, о воинской части я старался возбудить чувство возмущения поступками Сталина и его клики. И вот разразилась война. Она заставила меня на посту командира 4 мех. корпуса.

Как солдат и как сын своей Родины, я считал себя обязанным честно выпол-

нить свой долг. Мой корпус в Перемышле и Львове принял на себя удар, выдержал его и был готов перейти в наступление, но мои предложения были отвергнуты. Иерейственные, разрабаченные комиссарским контролем и разрабаченное управление фронтом привело Красную Армию к ряду тяжелых поражений.

Я отводил войска к Киеву. Там я принял командование 37-ой армией и трудный пост начальника гарнизона города Киева.

Я видел, что война проигрывается по двум причинам: из-за нежелания русского народа защищать независимую власть и из-за безответственного руководства армией, вышестоящая в ее действиях большевик.

В трудных условиях моя армия справилась с обороной Киева и два месяца успешно защищала столицу Украины. Однако неизлечимые болезни Красной армии сделали свое дело. Фронт был прорван на участке соседних армий. Киев был окружен. Но я твердо верю, что командования я был должен оставить укрепленный район.

После выхода из окружения я был назначен заместителем командующего юго-западным направлением и затем командующим 20-й армией. Формировать 20-ю армию приходилось в труднейших условиях, когда репелась судьба Москвы. Я делал все от меня зависящее для обороны столицы страны. 20-я армия остановила наступление на Москву и затем сама перешла в наступление. Она прорвала фронт Германской армии, взяла Солнечногорск, Волоколамск, Шаховскую, Серпух и др., обеспечила переход в наступление по восточному участку фронта, подошла к Гжатску.

Во время реорганизации боев за Москву, я видел, что так помогала фронту, но как я боялся на фронте, каждый рабочий, каждый житель в тылу.

Делая это лишь потому, что считал, что он защищает Родину.

Рядом Родиной он терпел нечеловеческие страдания, жертвовал всем. И не раз я отходил от себя.

Да полно, Родиной ли и защищаю, за Родину ли и посылаю на смерть людей? Но за большевизм ли, марксистско-ленинским святым именем Родиной, поливая кровь?

Русский народ!...

Я был назначен заместителем командующего Волжским фронтом и командующим 2-й ударной армией. Пожалуй, нигде так не сказались презрение Сталина к жизни русских людей, как на практике 2-й ударной армии. Упоминание этой армии было чрезвычайно и сосредоточено в руках Главного Штаба. О ее действительном положении никто не знал и мне не интересовалось. Один приказ командования противопоставлял другому. Армия была обречена на верную гибель.

Бойцы и командиры неделями получали 100 и даже 50 грамм сахара в день. Они охула-

Первая страница открытого письма А.А. Власова «Почему я встал на путь борьбы с большевизмом?»

го народа, то есть поддержать Власова и РОА. «Я, не колеблясь ни одной минуты, с радостью присоединяюсь к Вашему призыву... — писал Мальцев в своем открытом письме. — Надо положить конец чудовищному преступлению Сталина, продолжающему гнать на смерть миллионы людей... Будем драться за свободную счастливую обновленную Россию без эксплуататоров и палачей. За тесное содружество двух великих наций! За нашу совместную победу с Германским народом!»⁸.

18 июня 1943 года, через две недели после опубликования этого письма, «Голос Крыма» сообщила об открытии при содействии Мальцева первого вербовочного пункта РОА на полуострове. Этот пункт был открыт в Евпатории. А уже 30 июня в Симферополе состоялось освящение помещения центрального вербовочного пункта РОА в Крыму, по случаю чего в 18 часов был отслужен торжественный молебен. Как писала газета «Голос Крыма», «пункт был открыт для проведения систематической разъяснительной работы, консультации, записи добровольцев и оформления их в ряды РОА, так как сотни лучших людей нашей Родины уже подали заявления о вступлении в нее»⁹.

Таким образом, народный энтузиазм действительно имел место. И немцам оставалось только им воспользоваться. Правда, выяснилось, что Власовское движение имеет не только пропагандистский или военный аспекты.

* * *

В целом, создание РОА на территории Крыма свидетельствовало о том, что пресловутый «русский вопрос» занял качественно иной уровень в немецкой оккупационной политике. И, как следствие, это привело к значительным изменениям в сфере межнациональных отношений на полуострове. Особенно это касается русско-татарских взаимоотношений, которые с 1941 по 1943 год претерпели значительную эволюцию.

Американский историк А. Даллин писал после войны, что в свете переселенческих планов нацистов, их национальная политика по отношению к населению Крыма была долгое время не совсем ясно. Однако она явна была направлена на «дискриминацию русского населения». «Оно, — писал этот историк, — вытеснялось со всех позиций в местном самоуправлении и экономике, особенно в сельской местности, и заменялось татарскими коллаборационистами»¹⁰.

Естественно, менталитет русского населения за 20 лет советской власти очень изменился. А интернационалистское воспитание привело к тому, что обычный русский человек вряд ли воспринимал крымского татарина как своего этнического или религиозного врага. На это, в целом, и рассчитывали немцы, когда планировали сделать татар опорой своего оккупационного режима. Началось все с заурядных подачек и экономических привилегий, которые, однако, распре-

делялись, по национальному признаку. Далее было создание национальных комитетов и помощь в религиозно-культурном возрождении. И, наконец, в январе-феврале 1942 года крымские татары получили возможность иметь свои коллаборационистские формирования. Ничего этого, за редким исключением, у русских не было. Какова же была их реакция? В одном из отчетов крымской СД можно прочесть такой пассаж: «Русское население вследствие татарской активности чувствует себя несколько подавленным, и это совершенно нормальная реакция»¹¹.

А вскоре крымско-татарские националисты попытались перейти от слов к делу и претворить в жизнь свои планы национального строительства. Этому, в целом, благоприятствовало два фактора. Во-первых, как уже было сказано выше, начали создаваться крымско-татарские коллаборационистские формирования, в обязанности которых, даже с формальной точки зрения, входила борьба с партизанами и поддерживающим их населением. Во-вторых, эти партизаны и это население, как правило, были либо славянами, либо симпатизировавшими им лицами других национальностей. Таким образом, даже просто выполняя немецкие приказания по борьбе с партизанами, крымско-татарские добровольцы могли заниматься этническими чистками. Так, уже в ноябре 1941 года после организации первых отрядов самообороны, ходили слухи, что татары собираются вырезать русские деревни и даже кое-где уже режут русское население. Пока это делалось втайне от оккупантов, так сказать в порядке частной инициативы. Однако уже зимой 1942 года руководители Бахчисарайского и Алуштинского мусульманских комитетов обратились к немецким властям с предложением уничтожить всех русских. Известно, что немцы никак не отреагировали на это. Тем не менее, сам факт подобного обращения стал достоянием местного татарского населения, которое на свой страх и риск начало расправляться с русскими. Например, такие этнические чистки имели место в Бахчисарайском районе, а именно: в деревнях Верхний Керменчик и Бия-Сала¹².

Несмотря на то, что эти события так и не стали системой, не вызывать тревоги у русских они тоже не могли. И, самое интересное, большинство из них начали склоняться к мысли, что в таком положении виноваты не столько немцы. Один из свидетелей событий оккупации так, в целом, отразил эти настроения: «Русский человек, — писал он, — в тот момент должен был быть в несколько раз осторожнее... и видеть двух врагов: это фашистов и подавляющее большинство татар, из-за которых погибло много партизан в лесу, подпольщиков и других. Кроме того, татары хотели вместе с немцами... уничтожить русских в Крыму»¹³.

Благосклонное поначалу отношение немцев к Власовскому движению показало крымско-татарским националистам, что с дискриминацией русских (в определенной степени) покончено. А немецкая национальная политика в Крыму выходит на новые позиции. Одной из таких позиций должно было стать сотрудничество между коллаборационистами из различных национальных групп, а не их противопоставление, как это имело место раньше. В связи с этим будет небезынтересно упомянуть тот факт, что в крымских частях РОА служили не только русские, но и крымские татары. Это подтверждает целый ряд публикаций в «Голосе Крыма», свидетельствующих о «совместной борьбе татар и русских против большевизма»: «Плечом к плечу с РОА», «Борьба татар против большевизма», «Голос крови зовет меня» и т.п. Основной смысл этих статей можно выразить следующей фразой из одной из них: «Победа или смерть! Плечом к плечу с Русской Армией мы пойдем на борьбу за наше освобождение»¹⁴.

В крымско-татарской прессе можно было встретить такие же высказывания. Так, 28 апреля 1943 года орган Симферопольского мусульманского комитета газета «Azat Kirim» опубли-



Торжественный молебен по случаю открытия центрального вербовочного пункта РОА в Крыму. Симферополь. 30 июня 1943 г.

ликовала передовую статью со следующим пассажем: «Русские интеллигенты, военные офицеры и крестьяне своим объединением вокруг генерала Власова показали, что они вышли на правильную дорогу. Отныне на фронтах татары, украинцы и донско-кубанские казаки не одиноки: в их ряды включаются и русские добровольцы. Отныне наступление, начатое из областей, освобожденных благодаря германским войскам, будет всеобщим наступлением наций, которые являются братьями по оружию»¹⁵.

В дальнейшем, развитие военного сотрудничества коллаборационистов должно было привести к сотрудничеству политическому. В январе 1944 года так и произошло. Речь идет о проекте Командующего войсками Вермахта в Крыму генерал-полковника Э. Йенеке, направленном на создание на полуострове местного правительства, куда должны были войти представители трех наибольших национальных групп полуострова — русских, украинцев и крымских татар. В целом, этот замысел так и остался на бумаге. Его претворению в жизнь помешало начавшееся наступление Красной Армии¹⁶.

В результате вербовочной кампании, к осени 1943 года удалось создать несколько подразделений РОА. Кто же из крымчан шел добровольцем в эту армию? Для советской стороны были характерны такие высказывания: «Немцы и их лакеи — предатели советского народа — развернули в Крыму бешеную кампанию по «вербовке» добровольцев в так называемую «русскую освободительную армию». Они проводят митинги, собрания, пишут статьи в своих бульварных газетках, призывают и угрожают... Но добровольцев идти на службу к гитлеровцам не оказывается. Затея немцев явно провалилась. В Симферополе фашисты кое-как наскребли 6-7 «добровольцев», решивших под угрозой расстрела пойти на черное дело. Не имеет успеха «вербовка» и в других городах и в сельской местности Крыма. Поэтому гитлеровцы прибегают к излюбленному методу насильственной мобилизации населения»¹⁷. Что же касается тех, кто все-таки пошел служить в РОА, то о них коммунисты говорили только так и не иначе: «По Симферополю еще набрали в РОА около 15 человек, и то из числа уголовников и других враждебных элементов, подвергшихся репрессиям со стороны советской власти»¹⁸.

Как известно, такие высказывания были характерны не только для крымской ситуации, хотя в РОА действительно шли люди, находящиеся, мягко говоря, не в ладах с советской властью и, зачастую, не по своей вине. Об одном из них, полковнике Мальцеве, говорилось выше. В июне 1943 года газета «Голос Крыма» сообщила своим читателям, что «работники Ялтинского городского управления устроили теплые проводы В.И. Мальцеву, отъезжающему добровольцем в РОА». Отвечая на прощальные речи своих сотрудников, Мальцев сказал: «Долг каждого из нас — честно работать и отдать все для нашего несчастного русского народа. Пусть каждый из нас честно выполнит свой долг». В конце этой встречи ялтинский бургомистр М.Н. Каневский вручил Мальцеву большой букет живых цветов. Покинув Крым, он, как бывший летчик, вступил в Русскую авиационную группу, расквартированную в Восточной Пруссии. Осенью 1944 года на основе этой группы стали формироваться ВВС Комитета освобождения народов России, командующим которыми в чине генерал-майора и стал Мальцев¹⁹.

Далее, в июне 1943 года добровольцем в РОА вступил феоодосийский бургомистр И. Харченко. А вскоре его примеру последовали и многие другие представители местной гражданской администрации. Однако основным контингентом, который шел в РОА, были простые местные жители и доведенные до отчаяния в немецких концлагерях советские военнопленные²⁰.

Естественно, что все местное руководство Власовского движения и РОА было тесно связано с органами немецкой пропаганды, а именно со Штабом «Крым» — главным инструмен-



Командующий ВВС РОА генерал-майор В.И. Мальцев беседует с подчиненными. Германия. Зима 1944-45 гг.

том психологической войны на полуострове. Его начальник обер-лейтенант Фрай, в частности, рекомендовал своим подчиненным привлекать офицеров-власовцев «для непосредственного разъяснения обстановки и использования в качестве докладчиков на радио и в печати»²⁰.

Так, 11 июня 1943 года капитан Б. Ширяев прочитал собравшимся в алуштинском «Доме воспитания» учителям лекцию на тему «Немецкая система образования как основа высокого жизненного уровня в государстве». Другие офицеры-пропагандисты, такие как капитаны Л. Станиславский, Г. Барятинский, А. Таманский и другие активно выступали со статьями в местной печати, а поручик К. Быкович даже стал впоследствии главным редактором газеты «Голос Крыма»²¹.

Пропагандисты РОА также привлекались для подготовки листовок и воззваний, обращенных к бойцам Красной Армии и крымским партизанам, в которых последним предлагалось переходить на сторону немцев. При их участии были составлены тексты со следующими характерными названиями: «Братья красноармейцы!», «К офицерам и солдатам Красной Армии», «Товарищ, один вопрос...!» и т.п.²²

В конце июля 1943 года в коллаборационистских формированиях, лагерях военнопленных и немецких дивизиях, расположенных в Крыму и имеющих русский персонал, появились выпускники школы пропагандистов в Дабендорфе — офицеры-инспекторы РОА, призванные «следить за физическим и моральным состоянием своих соотечественников». Это было еще одной из обязанностей офицеров РОА²³.

Помимо чисто пропагандистских целей части крымских власовцев использовались и по своему прямому назначению — для участия в боевых действиях против Красной Армии и партизан, что было также своего рода пропагандой. Недаром находясь еще в лагере военнопленных, генерал Власов говорил немецким офицерам: «Чтобы добиться победы над Советским Союзом, нужно ввести в бой против Красной Армии военнопленных. Ничто не подействует на красноармейцев так сильно, как выступление русских соединений на стороне немецких войск...»²⁴.

Формирование частей крымской РОА началось практически сразу после открытия вербовочных пунктов. Однако об их общей численности судить очень трудно, так как немецкая сторона эту численность явно завышала, заявляя о «тысячах добровольцев», которые с утра до вечера толпились у дверей, например, симферопольского пункта. Один из очевидцев позднее вспоминал: «Желающих за-



Рядовой РОА. 1943 г.

писаться было такое огромное число, что прикомандированные к пункту не справлялись с работой. Сюда приходили и 17-летние юноши и 50-летние мужчины, требуя записать их и дать им оружие в руки, для борьбы с большевизмом. Здесь было много сцен истерики при отказе по возрасту»²⁵.

В целом же, с лета 1943 по весну 1944 года численность крымских формирований РОА колебалась от 2 до 4 тыс. человек, которые повзводно и поротно были распределены по частям крымской группировки Вермахта. Ближе к зиме 1944 года почти треть из них перешла на сторону партизан. Это привело к тому, что немцы отвели с передовой некоторые подразделения РОА, разоружили их, а личный состав отправили в концлагеря. Или вообще за пределы Крыма — в Италию или Францию²⁶.

* * *

Определенный рост «власовских настроений» в Крыму очень сильно обеспокоил советское военно-политическое руководство и его «длинную руку» — крымских партизан. И причина этого была в следующем. Нельзя не отметить, что в военном отношении Власовское движение и РОА не представляли на территории Крыма сколько-нибудь значительной силы. Приведенные выше цифры свидетельствуют о том, что к весне 1944 года в ее рядах находилось менее одного процента от численности русского населения полуострова. Однако следует признать, что, несмотря на слабость в военном отношении, сила этих формирований заключалась в отношении политическом (даже несмотря на то, что с именем генерала Власова все крымское Власовское движение было связано весьма относительно). Указанные факты говорят о том, что советское военно-политическое руководство хорошо осознавало это, хотя и делало вид, что «проблемы РОА» не существует. Такая позиция была характерна не только для крымской ситуации. Однако политико-пропагандистская роль РОА на полуострове проявилась наиболее сильно, что и заставило советское руководство провести целый комплекс соответствующих мероприятий. И выполнение этих мероприятий было возложено на крымских партизан.

Советская сторона, конечно, занимала численность добровольцев, сообщая о том, что в «Крыму с треском провалилась кампания, проводимая немцами по вербовке в РОА. Никакие угрозы, никакие подручные Власова, выступавшие с воззваниями, не подействовали на советских людей — они в РОА не пошли... Своей освободительной армией наши люди называют Красную армию»²⁷.

Для того чтобы сорвать набор добровольцев и очернить в глазах населения саму идею Власовского движения, был предпринят целый комплекс мероприятий военно-политического характера. За линией фронта этим занимались органы советской пропаганды, в Крыму — партизаны и подпольщики. Так, в ответ на начало вербовочной кампании на полуострове Главное политуправление Красной Армии выпустило в количестве 300 тыс. экземпляров листовку «Солдаты и офицеры РОА». В ней была предпринята попытка повлиять на записывающихся в эту армию добровольцев — и уже не только уговорами. «Вы стараетесь прикрыть свою измену, — говорилось в листовке, — громкими фразами о «борьбе с большевизмом» «за счастье народа», за «Новую Россию». Все это ложь — вы изменники. Вы просто служите немцам, потому что вам там хорошо живется. Вы продались за сытную еду, за красивую форму, за легкую жизнь. Немцы перед вами всячески заискивают, стараются вам угодить, лишь бы вы дрались вместе с ними. Но вы просчитались...»²⁸.

И это было только начало. Всего же за период с 15 мая по 1 октября 1943 года редакция газеты «Красный Крым» (г. Краснодар) — основной орган печатной пропаганды на полуострове — выпустила 15 наименований листовок на тему РОА (всего 375 тыс. экземпляров, по 25 тыс. каждого наименования). Среди них такие, как: «К добровольцам», «Не иди-

те в так называемую «русскую освободительную армию!», «К добровольцам и всем, кто обманут Гитлером!», «К «добровольцам», полицейским, старостам и всем, кто работает на немцев», «К солдатам и офицерам РОА» и т.п.³⁰

Если советская власть была еще вне пределов Крыма и могла действовать пока только пропагандой, то партизаны и подпольщики получили указания срывать вербовку в РОА любой ценой, вплоть до применения террора. В целом, своей пропагандой и агитацией партизаны должны были создать атмосферу недоверия и нетерпимости по отношению к этой армии и тем, кто в нее записывался. Для этого следовало ответить на ряд вопросов, которые могли бы возникнуть у населения: «Что означает эта новая авантюра Гитлера... Для чего нужна Гитлеру РОА?». Говорить надо было так: «Германии до зарезу нужны солдаты, нужно мясо для пушек. Для этого и нужна немцам так называемая «РОА». Гитлер хочет заставить русских людей воевать против России, против своих единокровных братьев, за чуждые нам интересы немецких князей и баронов». На очень существенный вопрос «из кого состоит РОА?» предполагалось отвечать, что «она состоит из белогвардейцев, разгромленных в свое время Красной Армией и бежавших за границу. Кроме того, немцы силой загоняют в эту армию военнопленных. Гитлеровцы в своих газетах открыто пишут, что им нужна «белая армия»... Вот о какой армии мечтают немцы, в какую армию они хотят загнать русских людей и заставить воевать против своей отчизны... «РОА» — это наглый обман, это ловушка для русского народа»³¹.

То есть, несмотря на принижение советской пропагандой значения РОА, работе по срыву вербовки в нее отводилась «исключительно важная роль». Вот только некоторые из акций

СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!

Солдаты и офицеры „РОА“!

Победоносное наступление Красной Армии продолжается.

От немецкого рабства освобождены города:
Орел, Белгород, Брянск, Ярцэво, Ромны, Сумы,
Нежин, Харьков, Павлоград, Сталино, Мариуполь,
Лозовая, Осипенко, Новороссийск.

**Красная Армия широким фронтом
выходит к Днепру.**

Пути отхода из Крыма отрезаются для фашистов.

ЧУЯ СВОЮ НЕИЗБЕЖНУЮ ГИБЕЛЬ, НЕМЦЫ САМИ
УДИРАЮТ ИЗ КРЫМА И СТАРАЮТСЯ ВЫВЕЗТИ ВСЕ
МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ, УГНАТЬ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ
В НЕМЕЦКОЕ РАБСТВО.

СВОЕ БЕГСТВО НЕМЦЫ СЕЙЧАС СТАРАЮТСЯ ПРИКРЫТЬ СОЛДАТАМИ
И ОФИЦЕРАМИ ТАК НАЗЫВАЕМОЙ «РУССКОЙ ОСВОБОДИТЕЛЬНОЙ
АРМИИ».

Солдаты и офицеры „РОА“!

**ВЫ ЖЕСТОКО ОБМАНУТЫ ПРОКЛЯТЫМИ ВРАГАМИ
НАШЕЙ РОДИНЫ — НЕМЦАМИ И ИХ ШПИОНОМ ВЛАСОВЫМ.**
НЕМЕЦКАЯ АРМИЯ ДОЖИВАЕТ СВОИ ПОСЛЕДНИЕ
ДНИ, ОНА БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ УНИЧОЖЕНА КРАСНОЙ
АРМИЕЙ. ВСЯ НАША ЗЕМЛЯ СКОРО БУДЕТ ОСВОБОЖДЕНА
ОТ НЕМЕЦКОЙ ОККУПАЦИИ.

ВЕРНЫЙ СОЮЗНИК ГИТЛЕРА — ИТАЛИЯ УЖЕ ПОНЯЛА БЕЗНАДЕЖНОСТЬ
ПОЛОЖЕНИЯ НЕМЦЕВ И КАПИТУЛИРОВАЛА. В ИТАЛИЮ ВСТУПИЛИ
АНГЛИЙСКИЕ И АМЕРИКАНСКИЕ ВОЙСКА.

Советская листовка «Солдаты и офицеры «РОА»

крымских партизан и подпольщиков, направленных против власовцев. Так, по воспоминаниям феодосийского подпольщика А. Овчинникова, вопрос о «срыве вербовки в РОА» был очень важным и не снимался с повестки дня заседаний его подпольной группы вплоть до весны 1944 года. Советской пропагандой среди добровольцев РОА занималась работавшая в период войны в Симферопольской центральной библиотеке Е. Пахомова. Партизан из Евпатории Н. Каташук вспоминал: «Перед группой связанных со мной товарищей я поставил задачу не допустить ни одного рабочего в так называемую «власовскую армию». А 26 февраля 1944 года диверсионная группа Симферопольской подпольной организации пустила под откос воинский эшелон на перегоне Альма — Симферополь. Помимо уничтоженной в нем военной техники, было также убито и ранено 315 солдат и офицеров из частей РОА³².

Все эти мероприятия, конечно, имели свое воздействие на крымских власовцев. Тем не менее, точку в их истории поставили не советские партизаны, а сами немцы.

* * *

Как известно, весь 1943 год прошел под знаком ухудшения положения германских вооруженных сил на Восточном фронте. Это, естественно, не могло не сказаться и на ситуации с крымским Власовским движением. Например, уже в январе 1944 года в одном из отчетов Штаба пропаганды «Крым», озаглавленном «Об откликах населения на немецкую пропаганду», было отмечено некоторое ослабление энтузиазма крымчан и местных властей относительно власовцев. В газете «Голос Крыма», говорилось в этом отчете, «...совершенно не пишется о РОА. Нужно было что-нибудь писать о ней, даже если она используется где-то на Итальянском фронте»³³. Как ни парадоксально, но одновременно с этим немецкие власти не рекомендовали распространять власовские газеты, такие как «Доброволец», «Заря», «Боевой путь» и другие среди рабочих трудовых лагерей, опасаясь возникновения «русских фантазий»³⁴.

Скорее всего, имелись в виду «фантазии» о русской национальной идее и так называемой «третьей силе», то есть использовании РОА в качестве инструмента в борьбе и против большевиков, и против нацистов. Так, в том же отчете Штаба пропаганды «Крым» указывалось, что «среди населения имеется много сторонников... «третьей силы». Это — люди, ожидающие окончательного завершения войны, которое наступит после полного поражения Германии и Советского Союза... Совершенно определенно, эти идеи косвенно или прямо направлены против немецких интересов. Несмотря на это, «Голос Крыма» опубликовал уже несколько статей, посвященных этому вопросу и созвучных общему мнению населения. Последней из таких статей является статья «Третья мировая война» в номере от 7 января 1944 года, где речь идет о том, что Англия и Америка третью мировую войну будут вести против СССР... А Германия... вычеркивается»³⁵.

В данном случае, немцев беспокоило прежде всего то, что такие убеждения «снизили страх перед возвращением большевиков», что они могли сказаться на лояльности населения к оккупационным властям и повлиять на желание совместно с ними оборонять Крым. В конце концов, подобные высказывания привели к тому, что теперь за пропагандистами РОА было установлено постоянное наблюдение, а для проведения лекций были выработаны унифицированные образцы докладов, которые утверждались в Штабе пропаганды «Крым»³⁶.

В результате, такие мероприятия привели к тому, что крымское Власовское движение и крымская РОА прекратили, фактически, свое существование еще до полного освобождения полуострова. В феврале 1944 года немцы закрыли симферопольский вербовочный пункт. Как позднее вспоминал один из власовцев, «он стал привлекать к себе антибольшевистские силы с заводов и фабрик, из татарских аулов и городов Крыма»³⁷. Таким образом, немцы и здесь ос-

тались верны себе: им нужны были обыкновенные наемники, а не идейные добровольцы. Эти наемники продолжали служить в рядах Вермахта еще два месяца, до весеннего наступления Красной Армии, в ходе которого была разгромлена немецкая группировка на Крымском полуострове.

Примечания:

1. Государственный архив Республики Крым, Симферополь, Российская Федерация (далее — ГАРК), ф. П — 156, оп. 1, д. 25, л. 80.
2. Материалы по истории Русского Освободительного Движения. — М., 1999. — Вып. 4. — С. 161-178.
3. В Крыму это письмо опубликовал орган Симферопольского городского управления газета «Голос Крыма». — 1943. — №33. — 18 марта.
4. Плющов Б. Генерал Мальцев. История военно-воздушных сил Русского Освободительного Движения в годы Второй мировой войны (1942-1945). — Сан-Франциско, 1982. — С. 12.
5. Мальцев В.И. Конвейер ГПУ. — Симферополь, 1942. — С. 47.
6. Подробнее о жизни и судьбе В.И. Мальцева см.: Александров К.М. Офицерский корпус армии генерал-лейтенанта А.А.Власова 1944-1945 гг. — СПб., 2009. — С. 598-613; Колесник А.Н. Грехопадение? Генерал Власов и его окружение. — Харьков, 1991. — С. 88, 138; Романько О.В. К вопросу о Русской освободительной армии и судьбе В.И. Мальцева // Культура народов Причерноморья. — 1997. — №1. — С. 132-135.
7. Плющов Б. Указ. соч. — С. 13.
8. Борьба с большевиками — наш долг. Ответ полковника-орденоносца В.И. Мальцева на открытое письмо генерал-лейтенанта А.А. Власова. Ялта, 28.05.1943 г. // Голос Крыма. — 1943. — №66. — 4 июня.
9. Голос Крыма. — 1943. — №72. — 18 июня; №76. — 27 июня; №77. — 30 июня.
10. Dallin A. German Rule in Russia 1941-1945: A Study of occupation policies. — London, 1957. — P. 261.
11. Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg, Deutschland (далее — BArch), RH 20. Armeeoberkommandos. Bd. 5: AOK 11, RH 20-11/433, bl. 31-32.
12. ГАРК, ф. П-156, оп. 1, д. 31, л. 62; д. 38, л. 87об.
13. ГАРК, ф. П-156, оп. 1, д. 158, л. 7.
14. Голос Крыма. — 1943. — №75. — 25 июня; №84. — 9 июля; №90. — 30 июля.
15. Azat Kirim. — 1943. — №34(130).
16. BArch, RH 20. Armeeoberkommandos. Bd. 7: AOK 16 bis AOK 17, RH 20-17/257, bl. 108-110rs.
17. Провал вербовки «добровольцев» // Красный Крым. — 1943. — №19. — 23 апреля.
18. Российский государственный архив социально-политической истории, Москва, Российская Федерация, ф. 69, оп. 1, д. 708, л. 119.
19. Голос Крыма. — 1943. — №71. — 16 июня; Александров К.М. Жизнь русского авиатора // Посев. — 2000. — №3. — С. 33-35.
20. ГАРК, ф. Р — 1458, оп. 1, д. 1, л. 25, 26, 28а.; Феодосийский вестник. — 1943. — №51(83). — 21 июля.
21. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 24.
22. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 19; Голос Крыма. — 1943. — июль-август.
23. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 25, л. 65-66, 68-70, 72-73.
24. Штрик-Штрикфельдт В.К. Против Сталина и Гитлера. — М., 1993. — С. 155.
25. Цит. по: Колесник А.Н. РОА — власовская армия. Судебное дело генерала А.А. Власова. — Харьков, 1990. — С. 11.
26. BArch, MSg 149. Sammlung Vladimir Pozdnakoff (Vlasov-Bewegung), MSg 149/7, bl. 57.
27. ГАРК, ф. П — 151, оп. 1, д. 28, л. 40-41; д. 30, л. 28; д. 505, л. 151, 210-б.
28. ГАРК, ф. П — 151, оп. 1, д. 28, л. 65; ф. Р — 652, оп. 24, д. 16, л. 31.
29. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 173-а, л. 32-32об.
30. ГАРК, ф. П — 1, оп. 1, д. 2185, л. 10-10об.
31. ГАРК, ф. П — 151, оп. 1, д. 28, л. 22, 23.
32. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 57, л. 148об.; д. 40, л. 31об.; Яковлев В.П. Преступления. Борьба. Возмездие. — Симферополь, 1961. — С. 167, 169.
33. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 33.
34. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 38-39.
35. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 34.
36. ГАРК, ф. П — 156, оп. 1, д. 26, л. 25.
37. BArch, MSg 149. Sammlung Vladimir Pozdnakoff (Vlasov-Bewegung), MSg 149/7, bl. 58.

Курский эвакуационно-распределительный пункт

Алексей Чубаров

Согласно «Временному положению об эвакуации раненых и больных», утвержденному 15 августа 1914 г., образовывалась система санитарных пунктов: эвакуационно-головных (на передовой) и эвакуационно-распределительных и окружных (в тылу).¹ В начале войны в стране было развернуто 8 распределительных и 25 окружных эвакуационных пунктов. Эвакуационно-распределительный пункт создавался для сортировки и дальнейшего распределения по окружным эвакуационным пунктам округа эвакуируемых раненых и больных.

Курск стал одним из 7 городов, получивших эвакуационно-распределительный пункт (2 из них было создано в Москве), в окружном подчинении которого находился Воронеж. В регион эвакуировали солдат преимущественно с Юго-Западного фронта из Киева до Курска по Московско-Киевско-Воронежской железной дороге. Для дальнейшей транспортировки городу передавались санитарные поезда Военного ведомства №№ 20, 50, 58.² Однако Воронеж, нередко отказываясь принимать пациентов из-за отсутствия мест. Курское земство, докладывая об этом МВД, сообщало, что нередко случаи переполнения госпиталей.³

Отказ в приеме пациентов Воронежским окружным эвакуационным пунктом объясняется недостаточностью имевшийся «сети больничных учреждений».⁴ Только к началу 1915 г. в Воронежской губернии «было организовано 154 госпиталя с общим числом коек более 10 000».⁵

Для сравнения, соседней Орловской губернии подчинялись окружные эвакуационные пункты, расположенные в Астраханской, Тамбовской, Тульской и Саратовской губерниях.⁶ В регион эвакуировались военнослужащие с Северо-Западного фронта, поскольку «Орел по Риге-Орловской железной дороге соединялся с театром войны».⁷ Дальнейшую транспортировку осуществляли 9 санитарных поездов.⁸

Согласно сообщению курского губернатора Н.П. Муратова в Генеральный штаб, первоначально городом под госпитали было выделено 3 казармы (всего на 750 мест). В этих помещениях расположили 500 коек, но постельных принадлежностей хватало всего лишь на 200. Позднее возле городского железнодорожного вокзала под распределительный пункт была занята гостиница «Европейская», под госпитали — здания биржевого комитета, купеческого клуба и мужской гимназии, в которых планировали оборудовать 1300 койко-мест.⁹ При последующем развертывании были использованы помещения 1-й и 2-й женских гимназий. Также под госпиталь стали спешно приспособлять недостроенное здание Народного дома.

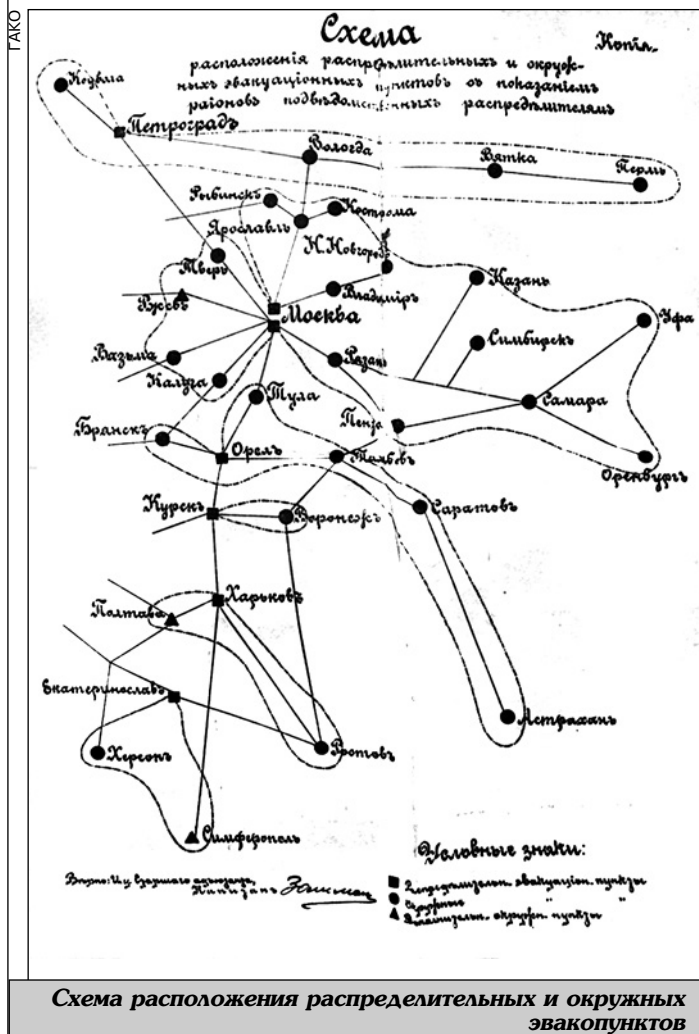
Помимо этого, курское губернское дворянство предоставило помещение в здании собрания (на 75 коек), духовенство — только что построенное женское епархиальное училище (630 мест).

В связи с этим руководство губернии просило Военное ведомство об ассигновании 25 тыс. руб. для осуществления всех необходимых приспособлений.¹⁰ Ответа на данный запрос не последовало. Требуемую сумму предоставило земство.¹¹ Частично недостаток в нужных вещах компенсировали за счет помощи из уездов и благотворительной активности частных лиц.¹²

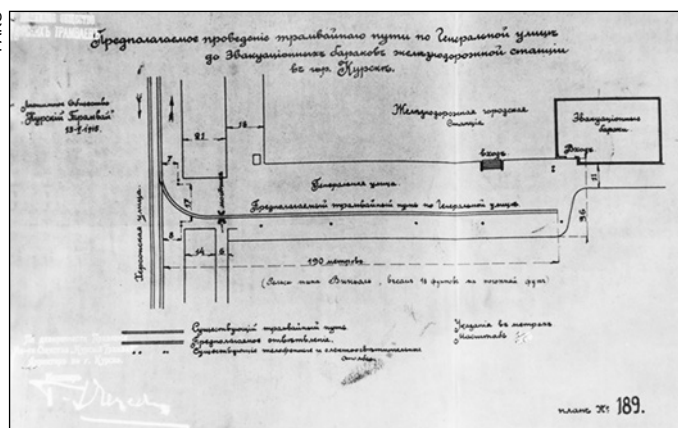
Санитарные поезда прибывали, как правило, на станцию Курск-город (Курск-II). Тяжелораненых перевозили на четырех специальных трамвайных платформах (могли взять до 6 раненых на носилках), легкораненых, — на городских извозчиках или крестьянских телегах.¹³

27 августа 1914 г.¹⁴ города Курской губернии присоединились к образованному 8-9 августа для помощи больным и раненым воинам Всероссийскому союзу городов (ВСГ). В союз вступило 305 городов Европейской России, Кавказа, Сибири, Финляндии, Царства Польского и Прибалтийского края, но «для правильного урегулирования распределения раненых по отдельным городам образованы нижеследующие областные организации — Московская, Петроградская, Харьковская, Курская, Орловская, Киевская и после, объявления Турцией войны, — Кавказская [в Тифлисе. — А.Ч.]».¹⁵ В дальнейшем был создан Екатеринославский район, «отчасти роль распределителя играл Ростов-на-Дону». Оставшиеся губернии были «распределены по [вышеперечисленным. А.Ч.] городам... откуда они и получают раненых. Сибирь и Средняя Азия не вошли... в область эвакуации».¹⁶

В Курске распределительный пункт ВСГ на 500 человек начал свою деятельность 12 ноября.¹⁷ Фактически он являлся «теплым баракком, в котором мог разместиться весь контингент прибывающего поезда»¹⁸, где солдат подвергали «пер-



ГКО



План временного трамвайного пути, проложенного по Генеральной улице

вичному осмотру, сортировке и определяли дальнейшее лечение». ¹⁹ До его ввода в строй раненых и больных воинов помещали в госпитали на имеющиеся свободные койки. За счет средств Союза городов на Генеральной ул. Курска к бару для тяжелораненых была проложена временная трамвайная ветка от станции Курск-II. ²⁰

Аналогичной ВСГ организацией стал Всероссийский земский союз (ВЗС), образованный 30 июля 1914 г. В преддверии организационного собрания Московское земство отправило в Курск телеграммы с предложением присоединиться к организации. Их содержание было оглашено 24 июля 1914 г. на Экстренном губернском земском собрании. Однако куряне, формально ссылаясь на правила «О мобилизации в случае военных действий», посчитали нецелесообразным создание «сложной» организации, высказав пожелание оставить оказание помощи больным и раненым на попечение отдельных земских управ. Собрание, опасаясь «значительных денежных затрат на содержание централизованного аппарата управления и возможных недоразумений как на почве денежных расчетов между отдельными земствами, так и по поводу выбора наиболее желательных для каждого земства способов осуществления помощи», приняло решение отказаться от участия в Союзе. ²¹

Заметим, что в ВЗС отказалось вступить только курское земство, консервативное руководство которого опасалось пролиберальной союзной организации. Это не произошло даже после слияния 10 июля 1915 г. Всероссийского земского союза с Всероссийским союзом городов в Главный по снабжению армии комитет Всероссийских земского и городского союзов. Решение о присоединении к общеземской организации было принято лишь после Февральской революции, когда произошла смена руководства курского губернского земства.

Собранием от 24 июля 1914 г. было решено: 1) устроить в Курске госпитали на 300 кроватей в хирургическом бараче земской больницы и наиме соответствующего помещения для этого, если же такового в городе не окажется, то предполагалось разместить его в здании губернской управы, а последнюю разместить в наемных помещениях; 2) создать подвижный земский лазарет на 100 кроватей для оказания первой медицинской помощи раненым на передовых позициях; 3) сформировать вблизи линии фронта мобильный питательный пункт; 4) обратиться к уездным земствам тех городов, которые расположены у железнодорожных станций с просьбой обустроить временные госпитали на то число кроватей, которое возможно оборудовать в ближайшее время; 5) ассигновать 1 млн руб. на эти цели. ²²

В первую очередь часть миллионного ассигнования потратили на оборудование лечебницы в здании губер-

ской управы (земское руководство разместилось в общедомии учительской семинарии) и Подвижного лазарета имени цесаревича Алексея (100 коек, но в случае необходимости их число могли увеличить до 200) с перевязочно-питательным пунктом (ППП) на передовых позициях. Оборудование обошлось в 300 тыс. руб. Формирование отряда было завершено 7 августа, а 17 числа его отправили в действующую армию, где госпиталь посетил Николай II.

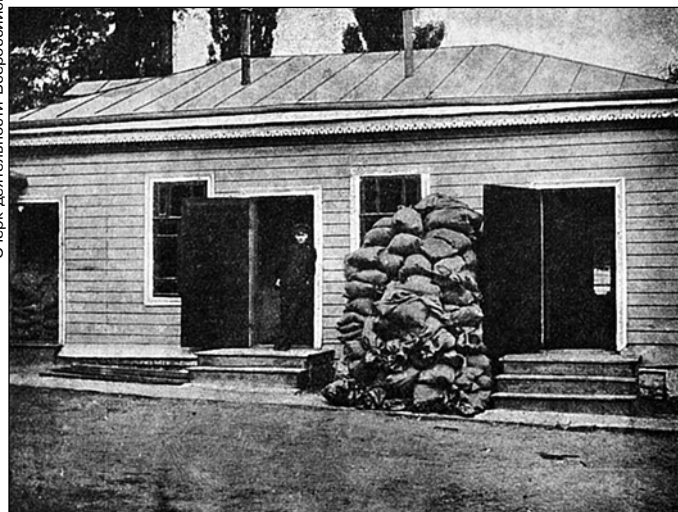
Земскую хирургическую лечебницу Курска изначально предоставили для лечения раненых офицеров, но в основном места там занимали тяжелораненые нижние чины. Начальник санитарной и эвакуационной части А.П. Ольденбургский посетив ее, признал, что в ней есть оборудование, которое имели аналогичные столичные учреждения. ²³

С увеличением притока раненых пришлось открыть отделения земского госпиталя в доме Волкова на Московской улице. Дополнительно в одном из павильонов психиатрической больницы в пригородной д. Сапогово было оборудовано помещение для размещения 200 раненых. Усилиями губернских земцев в городе и в уездах обустроили 1250 дополнительных мест, уездными, — 1700.

Курская епархия приняла участие в оборудовании епархиального лазарета, размещенного в архиерейской даче в Знаменской роще, открытого 26 сентября 1914 г. Первоначально в нем разместилось 25 человек, хотя оно было рассчитано на 35-40 мест. На нужды госпиталя Церковь «отчислена 35% с сорокатысячного епархиального сбора» ²⁴, т.е. 14 000 руб.



Погрузка ранеными в вагонетки на ул. Генеральной



Дезинфекционная камера

Очерк деятельности Всероссийского союза городов 1914–1915 гг.



Теплый барак Разборочного госпиталя Союза городов

Помимо этого, Путивльский Молченский монастырь отвел помещение на 6 коек и назначил для ухода за ранеными лиц из монастырской братии. Молченская Софрониева пустынь отвела новое больничное монастырское здание на 30 человек для больных и легкораненых воинов, поручив уход за ними двум монастырским фельдшерам и одному местному (путивльскому) земскому врачу. В Глинской пустыни того же уезда для раненых и больных воинов было отведено помещение на 20 коек, для присмотра назначили монашествующих под руководством опытного инок-фельдшера.

Белгородский Свято-Троицкий монастырь отвел монастырскую гостиницу на 40 мест и внес в местный комитет Красного Креста 5000 руб. для организации лазарета.

Коренная Рождество-Богородицкая пустынь под Курском подготовила все необходимое в монастырской гостинице для приема 15 раненых воинов: вольнонаемных врачей, фельдшеров и нескольких лиц из братии, назначенных специально для ухода за больными. Белгородская Николаевская пустынь предоставила для нужд военного госпиталя помещение на 25 человек с койками, бельем и 5 монашествующими лицами для ухода за ранеными.²⁵

Обоянский Знаменский монастырь приготовил в предназначенном для больных доме 4 кровати. Рыльский Николаевский монастырь предоставил для госпиталя свободное помещение. Белгородский Рождество-Богородицкий женский монастырь отвел Красному Кресту на время войны помещение в странноприимном доме на 75 раненых и назначил для ухода за ними необходимое количество сестер.²⁶

Первый санитарный поезд пришел в губернский центр 22 августа. Как отмечали в Военном ведомстве «общее число больных и раненных в течение 1 месяца поступающих во внутренние районы страны определяется приблизительно в 204 тыс.» и распределяется следующим образом: на Петроград приходилось около 60 тыс., на Москву (2 эвакуационно-распределительных пункта) — 84 тыс., на Харьков — 28 тыс. на Орел — 24 тыс., на Курск — 8 тыс. При этом, пострадавшие военнослужащие находились на эвакуационном пункте «в среднем 3 дня».²⁷

Первоначально в земской больнице выделили место под обустройство отделения для заразных больных на 125 коек, а в конце 1914 г. был открыт особый барак на 75 коек в Ямской слободе (позднее число коек увеличили на 120), дополнительно аналогичное заведение на 50 мест, за счет Союза городов, было открыто на железнодорожной станции Курск-Ямская.²⁸ Также на железнодорожных станциях Курска часть помещений были переоборудованы в изоляционно-пропускные пункты для выявления инфицированных и предотвращения дальнейшего распространения заболевания.²⁹



Хирургический госпиталь ВСГ, ныне - Курская государственная филармония



Хирургическое отделение земской больницы, ныне – офтальмологическая клиническая больница

Через лечебные заведения Курска к 20 октября 1914 г. прошло примерно 19–20 тысяч пациентов, из которых только 18 умерли.³⁰ Столь низкая смертность во многом объясняется тем, что примерно 61% из всех эвакуированных являлись легкоранеными.³¹

Данная система эвакуации существенно отличалась от французской, по которой военнослужащие с легкими ранениями и легкобольные оставались как можно ближе к передовой, тяжелораненные задерживались на некоторое время, все остальные подлежали эвакуации в тыл.³²

Командующий войсками Московского округа Александр Генрихович Сандецкий в январе 1915 г. уведомлял курского губернатора о закрытии мелких лазаретов, указывая на «случаи пропаганды среди раненых и больных нижних чинов, находящихся на излечении в лечебных заведениях, о том, что нижние чины не должны продолжать войны и должны в целях прекращения войны сдаваться в плен».³³ В частности, в Рыльске в 1914 г. действовало 5 медицинских учреждений, но после обнародования вышеуказанного предписания госпиталь местного городского управления в доме Тимонина, рассчитанный на 20 мест, был закрыт, а пациенты переведены в оставшиеся лазареты.³⁴

После Февральской революции в деле лечения раненных и больных произошли изменения. Обновленный состав губернского земского собрания принял решение о присоединении к Всероссийскому земскому союзу.³⁵ Хотя отдельные уездные земства пытались самостоятельно вступить в ряды Союза еще до февральских событий: в июне 1915 и июле 1916 гг. земства Суджи и Корочи из-за плохого снабжения медикаментами решили вступить в ряды Всероссийского земского союза.

Однако если Суджанское земство первоначально получило положительный ответ на свой запрос, то Корочанскому сразу же отказали. И на то были свои причины, т.к. земство Курской губернии «в деле помощи раненым и больным воинам действовало самостоятельно, объединяя входящие в губернию уездные земства и отпуская им необходимые средства на содержание госпиталей». Выделение же госпитального дела отдельных уездных земств и переподчинение их руководству Земского союза невозможно, поскольку «губернское земство получало от казны деньги на всю губернию».³⁶

Необходимость присоединения к ВЗС после февральских событий, на наш взгляд, в первую очередь была продиктована чисто экономическими причинами, т.к. Государственное казначейство компенсировало затраты земства.

Заметим, что с августа 1914 г. по январь 1916 г. Совет министров выделил 344 420 000 руб. 22 организациям, из которых на долю Всероссийского земского союза пришлось 142 460 000 руб. (41,4 %), Всероссийского союза городов — 60 840 000 руб. (17,7 %), Российского общества Красного Креста — 56 070 000 руб. (16,3 %) и Курского губернского земства — 1 270 000 (0,4 %).³⁷

С января по сентябрь 1916 г. 19 учреждениям выделили 364 780 000 руб. (100%), из них: ВЗС — 187 920 000 руб. (51,5%), РОКК — 81 190 000 руб. (22,3%), ВСГ — 68 010 000 руб. (18,6%), земству Курской губернии — 820 000 (0,2%) и курскому дворянству — 80 000 (0,02%).³⁸

После революции эти выплаты фактически были прекращены, и в условиях начавшегося стремительного роста цен курское земство оказалось в предкризисной ситуации. Уже в июне 1917 г. Курский губернский комитет Всероссийского земского союза, обращаясь к руководству ВЗС, просило его ассигновать сумму в 1 786 897 руб., необходимую для содержания земских барачков и лазаретов в губернии с 1 июля 1917 г. по 1 января 1918 г., оправдывая эту сумму «усиливающимся ростом цен на пищевое довольствие, медикаменты, перевязочные материалы и топливо, а также... повышением окладов служебному персоналу».³⁹

Солдат, поступающих в лечебные заведения Курской губернии, подвергали осмотру, «отбирая предметы снаряжения». Тем не менее, в одном из лазаретов Красного Креста в Курске, в январе 1916 г., эвакуированному нижнему чину разорвавшимся капсюлем, «предположительно от бомбомета», оторвало 3 пальца левой руки, его соседу по палате — нанесены легкие раны в грудь и руки. Рядовой, найдя капсюль в вагоне, принял его за пустую трубку. Он «предполагал сделать из него мундштук для курения». В связи с этим по Курскому эвакуационно-распределительному пункту был распространен приказ «Об обязательном отобрании предметов снаряжения и опросе всех нижних чинов, прибывающих в госпитали на излечение». В случае надобности разрешалось прибегать к осмотру и даже обыску как вещей, так и самих нижних чинов, поскольку в описанном выше случае капсюль хранился вместе с деньгами в кошельке. После издания данного указа у солдата, находившегося в разборочном бараке Союза городов, была отобрана граната. В госпиталях и на железнодорожных станциях стали регулярно проводить осмотры личных вещей военнослужащих, среди отнятых вещей были предметы как снаряжения (фляги, котелки, патронташи), так и вооружения (револьвер, австрийские и немецкие штыки).⁴⁰

Заметим, что Курск испытывал недостаток в младшем медицинском персонале. В частности, в январе 1916 г. отмечались случаи, когда «команда раненых, между которыми встречаются и костыльные, идет в сопровождении только 1 санитаря, вследствие чего при посадке в вагоны



Курский городской госпиталь Н.Н. Гладкова (размещался в доме купца, гласного городской думы, содержался за его счет), ныне – Курский базовый медицинский колледж



Курская классическая мужская гимназия (занятая 79 сводным эвакуационным госпиталем), ныне – один из цехов Электроаппаратного завода

раненых, последние обращаются за помощью сестр в вагон к посторонней публике».⁴¹ Именно поэтому Курский комитет ВСГ возбудил перед начальником Курского распределительно-эвакуационного пункта ходатайство о назначении для вышеуказанной надобности 75 нижних чинов из меннонитов, на что в мае 1916 г. «был получен ответ в удовлетворительном смысле».⁴²

В августе 1916 г. по распоряжению начальника Курского распределительного пункта «ввиду крайней необходимости», вызванной Брусиловским прорывом, была временно увеличена пропускная способность эвакуационного пункта для беспрепятственного приема и сортировки до трех тыс. человек в день. В связи с этим пришлось временно увеличить количество койко-мест по Курскому эвакуационному району.⁴³

Заметим, что еще с 1914 г. в качестве санитаров добровольно трудились воспитанники мужских учебных заведений города. Для них уже в октябре 1914 г. был утвержден специальный нагрудный знак.

Согласно обнаруженным данным, в ноябре 1914 г. в Курской губернии на излечении находилось 14 132 человека.⁴⁴ Для сравнения, в соседней Орловской губернии только к 1916 г. были подготовлены помещения, способные одновременно принять 13 270 раненых и больных.⁴⁵

По состоянию на 1 ноября 1917 г. в Курской губернии находилось 143 медицинских учреждения, способных принять 10 451 человека.⁴⁶

В Курской губернии, помимо 8 сводных эвакуационных госпиталей Военного ведомства (№№ 73-80) действовали лечебные учреждения, содержащиеся за счет Красног Креста, Союза городов, земства, духовенства и частных лиц: в первых раненым и больным оказывали необходимую медицинскую помощь, в последних — долечивали.

Таким образом, учитывая внезапность начавшейся войны, руководству Курской губернии удалось с помощью Всероссийского союза городов, земства, частных лиц в кратчайшие сроки создать разветвленную сеть госпиталей, в т.ч. и в уездных городах, расположенных вдоль линии железных дорог, обеспечившую бесперебойную работу Курского эвакуационно-распределительного пункта. Благодаря четко продуманной системе сортировки и дальнейшего рассейвания раненых и больных по лечебным заведениям города и уездов, два городских железнодорожных вокзала Курска на начальном этапе принимали до четырех санитарных поездов (по 500 эвакуируемых в каждом) в день.

Примечания

1. Фролов Н.А. Развитие военной медицины в первой половине XX века до начала Великой Отечественной войны // Военная медицина. — Минск, 2007. № 4. — С. 120.
2. Государственный архив Курской области (далее — ГАКО). Ф. 1. Оп. 1. Д. 8428. Л. 26.
3. Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2002. Оп. 1. Д. 2. Л. 72.
4. Третьяк А.С., Бурцева Е.С. Особенности организации здравоохранения в годы Первой мировой и Гражданской войн (по материалам Центрального Черноземья) // Известия Юго-Западного государственного университета. — Курск, 2014. — № 4 (55). — С. 79.
5. Там же.
6. Букалова С.В. Орловская губерния в годы Первой мировой войны: социально-экономические, организационно-управленческие и общественно-политические аспекты (дореволюционный период: июль 1914 — февраль 1917 года).: дис. канд. ист. наук. — Орел. 2005. — С. 76.
7. Там же.
8. Там же. С. 77.
9. ГАКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 10709. Л. 6.
10. Там же. Л. 56.
11. РГВИА. Ф. 2002. Оп. 1. Д. 2. Л. 49 об.
12. ГАКО. Ф. 1 Оп. 1. Д. 8498. Л. 3.
13. Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 10709. Л. 6.
14. Раков В.В. Курский разбросочный госпиталь Всероссийского союза городов (191-1916 гг.) // Первая мировая война в судьбе России и народа: 100 лет осмысления. — Курск, 2014. — С. 69.
15. РГВИА. Ф. 12593. Оп. 1. Д. 98. Л. 8.
16. Очерк деятельности Всероссийского союза городов 1914-1915 гг. — М., 1916. — С. 46.
17. Там же. С. 49.
18. Раков В.В. Указ. соч. С. 69.
19. Там же.
20. ГАКО. Ф. 33. Оп. 2. Д. 17038. Л. 1.
21. Журнал заседания экстренного губернского земского собрания за 24 июля 1914 г. — Курск, 1914. — С. 11.
22. Там же. С. 12.
23. РГВИА. Ф. 2002. Оп. 1. Д. 2. Л. 49.
24. Емельянов С.Н. Социальная деятельность православных организаций Курской епархии в годы Первой мировой (Великой) войны // Пятыне Дамиановские чтения. — Курск, 2008. — Ч. 2. — С. 55.
25. Курские Епархиальные ведомости. 1914. № 33-34. 1-8 сентября. Л. 27-31.
26. ГАКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 10709. Л. 8.
27. Назин И.С. Санитарная служба русской армии в войне 1914-1917 гг. — Куйбышев, 1942. — С. 179.
28. РГВИА. Ф. 12593. Оп. 1. Д. 98. Л. 8 об.-9.
29. ГАКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 8427. Л. 17.
30. РГВИА. Ф. 2002. Оп. 1. Д. 2. Л. 49.
31. Фролов Н.А. Указ. соч. С. 120.
32. Кричевский Я.Н. Санитарная служба французской армии во время мировой войны 1914-1918 гг. — М., 1939. — С. 100.
33. ГАКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 8917. Л. 61.
34. ГАКО. Ф. 302. Оп. 1. Д. 642. Л. 145; РГВИА. Ф. 14418. Оп. 1. Д. 9. Л. 5.
35. Журнал заседаний обновленного Курского губернского экстренного земского собрания 19-21 апреля 1917 г. — Курск, 1917. — С. 51-52.
36. РГВИА. Ф. 12564. Оп. 1. Д. 4. Л. 98-99, 125-126.
37. Куликов С.В. Финансовые аспекты деятельности российских благотворительных организаций военного времени (июль 1914 — февраль 1917 г.) // Благотворительность в истории России: Новые документы и исследования. — СПб., 2008. — С. 377.
38. Там же. С. 382-383.
39. РГВИА. Ф. 12564. Оп. 1. Д. 702. Л. 1.
40. Там же. Ф. 14418. Оп. 1. Д. 3. Л. 16, 50 об.-51.
41. Там же. Л. 36.
42. Там же. Ф. 12593. Оп. 1. Д. 123. Л. 30.
43. ГАКО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 8933. Л. 122-123.
44. Там же. Ф. 33. Оп. 2. Д. 16479. Л. 9.
45. Букалова С.В. Указ. соч. С. 152.
46. РГВИА. Ф. 14418. Оп. 1. Д. 9. Л. 1-10.

ГАКО



Нагрудный знак для добровольцев-санитаров из среды учащихся курских учебных заведений, утвержденный 10 сентября 1914 г.

По страницам старых журналов

Артиллерийский журнал №8 1875 год

Очерк организации и материальной части артиллерии в Англии и ее колониях в текущем году

В Англии организация артиллерии была недавно подвергнута различным изменениям, вследствие которых состав артиллерийских бригад получил большее однообразие и достигнуты некоторые другие преимущества. В нижеследующем очерке мы излагаем сперва, вкратце, означенные преобразования, а затем приводим главные данные касательно существующего ныне состава этой части вооруженных сил Англии.

Последние преобразования в организации артиллерии Королевско-великобританская артиллерия состояла доныне из следующих частей:

Пяти бригад полевой конной артиллерии, по 5 и 6 батарей в каждой.

Десяти бригад полевой пешей артиллерии, по 7, 8 или 10 батарей в каждой.

Тринадцати бригад крепостной артиллерии, по 7 батарей в каждой.

Одной резервной (Depot-Brigade), состоявшей из двух отделений: первое образовалось из 5 батарей крепостной артиллерии; а второе — из 2 крепостных, 2 полевых конных и 3 полевых пешеходных батарей.

Одной бригады береговой артиллерии, состоявшей из 10 батарей.

Таким образом, в великобританской артиллерии всего тридцать бригад, заключающих в себе 33 батареи конной, 86 батарей полевой пешей, 98 батарей крепостной и 10 батарей береговой артиллерии.

Неудобство прежней организации заключалось в том, что при неодинаковом числе батарей в различных бригадах одной категории в случае отправления в Индию приходилось

предварительно реорганизовать бригаду, оставляя в составе посылаемой в Индию пешей бригады только 7 батарей, а конной — только 5 батарей, и распределяя остальные батареи бригады, если в последней оказывались лишние батареи, между частями артиллерии, остающейся в Англии.

Во избежание на будущее время таких неудобств, приказом по военному ведомству от 31-го марта текущего года, всем бригадам одной категории назначено одно и то же число батарей, а именно: бригадам конной артиллерии по пяти, а бригадам полевой пешей артиллерии, также как и бригадам крепостной артиллерии, — по семи батарей каждой.

При исполнении этого распоряжения, из батарей, оказавшихся по вновь принятому составу бригад излишними, сформированы новые бригады, притом общее число батарей полевой пешей артиллерии увеличено всего на две батареи, из которых одна вновь сформирована, а другая обращена в полевую пешую батарею из оказавшейся лишней конной батареи.

Таким образом, из двух бригад конной артиллерии, имевших по 8 батарей каждая, взято по 3 батареи, и из них пять обращены на образование новой конной бригады, а шестая батарея, как сказано выше, переформирована в полевую пешую батарею.

В полевой пешей артиллерии от четырех бригад, имевших по 10 батарей каждая, также отделено по 3 батареи на бригаду, для формирования двух новых бригад — 24 й и 25-й. Но, так как при этом отделено всего 12 батарей, то для придания каждой из вновь сформированных двух бригад семибатарейного состава в одну из них включена батарея, обращенная в пешую из конной, а в другой бригаде вновь

Батарея полевой конной артиллерии, 1870-е гг.



сформирована одна полевая пешая батарея. Восьмая же бригада полевой пешей артиллерии, находящаяся в Индии, сохранила прежний восьмибатарейный состав.

Новый состав великобританской артиллерии окончательно утвержден законом об организации армии на текущей бюджетный (1875—1876) год¹. Как многим читателям, вероятно, известно, в Англии кадры и весь личный состав войск, вместо того, чтобы основываться на штатах, постоянно остающихся в силе, определяются ежегодно особым законом, которым утверждается численность вооруженных сил на предстоящий бюджетный год. Эта численность может быть изменена не иначе, как с разрешения парламента. Приведенные ниже численные данные касательно личного состава великобританской артиллерии в текущем году заимствованы именно из закона, утверждающего организацию армии на текущий бюджетный (1875—1876) год.

Нынешняя организация артиллерии Главное управление артиллерии и начальники артиллерии военных округов

Подобно прочим частям великобританской армии, артиллерией заведуют две различные инстанции, имеющие в этом отношении каждая свои отдельные обязанности, а именно: военное министерство и главное управление армией. Все, что касается командования частями артиллерии и личного состава этого оружия, находится в ведении главнокомандующего армией и составляет специальный круг обязанностей генерал-инспектора артиллерии. Напротив того, материальная часть артиллерии управляется военным министерством, в котором для заведывания этою отраслью существует особый департамент (Ordnance Department), управляемый генералом, с титулом главного директора материальной части артиллерии (Surveyor General of the Ordnance).

В военном отношении территория Великобритании делится на 16 военных округов, а именно: 10 в Англии и Шотландии, 4-в Ирландии и 2-на островах Джерсзей, Гёрнезей и Альдерней. Первые 14 из сих округов управляются генерал-майорами или генерал-лейтенантами, в ведении которых находятся все войска округа и, следовательно, также и все артиллерийские бригады, или батареи, расположенные в том округе. Но, независимо от того, в каждом военном округе существует особый начальник артиллерии округа в чине полковника.

Вульвичский (8-й) военный округ не имеет другой территории, кроме самого Вульвича², в котором находится главная квартира артиллерии, арсенал и все учреждения этого рода оружия. Вульвич служит для английской артиллерии главным центром практического обучения и приобретения научных сведений. Здесь находится королевская военная академия, откуда пополняется весь комплект офицеров артиллерии, и высшее артиллерийское училище, в котором преподавание специальных предметов поставлено на высокую степень развития.

Стрелковые части артиллерии

В Англии войска артиллерии образуют один корпус, называемый королевским артиллерийским полком (Royal Regiment, of Artillery). Корпус состоит под главным начальством герцога Кэмбриджского, главнокомандующего армией. Название "полк", приданное всему корпусу артиллерии, относится к такой эпохе, когда артиллерия была малочисленна. Оно, очевидно, не может быть признано сообразным в настоящее время, при численности личного со-

става артиллерии около 35 000 человек. После преобразований в организации артиллерии, о которых было говорено выше, ныне великобританская артиллерия имеет следующий состав:

Шесть бригад полевой конной артиллерии, по 5-ти батарей в каждой, всего 30 батарей.

Двенадцать бригад полевой пешей артиллерии, по 7-ми батарей в каждой, за исключением одной бригады в Индии, имеющей восьмибатарейный состав; всего 85 полевых пеших батарей.

Тринадцать бригад крепостной артиллерии, по 7-ми батарей в каждой, всего 91 батарея.

Одна бригада береговой артиллерии, состоящая из 10-ти батарей.

Одна резервная бригада, состоящая из 2-х полевых конных, 3-х полевых пеших и 7-ми крепостных батарей; всего 12 батарей.

Все полевые батареи имеют одинаковый состав, а именно — из 6-ти орудий каждая. Число артиллерийских повозок в каждой конной батарее 20, а в каждой пешей батарее — 22.

Таким образом, в состав английской артиллерии входят: 32 полевых конных и 88 полевых пеших батарей (всего 720 полевых орудий), 98 батарей крепостной артиллерии и 10 — береговой.

Распределение артиллерийских частей

Бригады и батареи великобританской артиллерии распределены следующим образом между собственно Великобританией, Ост-Индией и прочими колониями:

В Великобритании:

	Бригад	Батарей
Полевой конной артиллерии	3	17
Полевой пешей артиллерии	6	45
Крепостной артиллерии	5	42
Береговой артиллерии	1	10

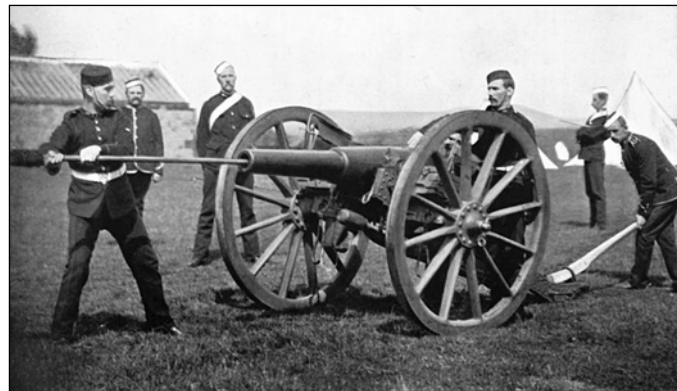
В колониях:

Крепостной артиллерии	4	28
-----------------------	---	----

В Ост-Индии:

Полевой пешей артиллерии	6	43
Полевой конной артиллерии	3	15
Крепостной артиллерии	4	28

Из четырех бригад крепостной артиллерии, находящихся в английских колониях, одна бригада расположена на о. Мальта, другая в Гибралтаре; из 14-ти же батарей, составляющих две другие бригады, 5 находятся в Канаде, 4 в Китае и на о. Цейлон и 2 в Вест-Индии (на островах Бермудских, Подветренных и Наветренных).



Расчет 16-фунтового орудия

1. В Англии бюджетный год считается с 1-го апреля текущего по 31-е марта будущего года.

2. Такими же военными округами представляются Чатам и Альдершот, из которых первый обнимает собою один Чатам, центр английского военно-инженерного ведомства

Британские (индийские) артиллеристы в Афганистане, 1878-1879 гг. Слева — стальная 7-фунтовая дульнозарядная пушка, справа — 40-фунтовка Армстронга



В самой Великобритании артиллерийские части раскинуты по всему государству. Главным местом квартирования артиллерии является, однако, Вульвич, где, кроме трех бригадных штабов, находятся 3 полевые конные батареи, 5 полевых пеших батарей, 5 батарей крепостной артиллерии и половина батарей резервной бригады.

После Вульвича, главные пункты расположения артиллерии следующие:

Военный лагерь в Алдершоте: два бригадных штаба, 1 батарея полевой конной и 6 батарей полевой пешей артиллерии.

Дублин: штаб конной артиллерийской бригады, 2 конных батареи, 1 полевая пешая батарея и 1 батарея крепостной артиллерии.

Дувр: бригадный штаб и 4 крепостных батареи.

Портсмут: штаб крепостной бригады, 2 полевых пеших батарей и 7 крепостных батарей.

Ньюкастл: бригадный штаб и 3 полевых пеших батареи.

Ширнесс: 1 полевая пешая батарея, 1 крепостная батарея и другая половина батарей резервной бригады.

Остальные штабы полевых пеших и крепостных бригад расположены в Шеффилде, Девонпорте, Ньюбридже, Джерзее и Шорнклифе; штаб же бригады береговой артиллерии находится в Лондоне.

Остальная часть великобританской артиллерии раскинута по всему государству, при чем однако батареи одной и той же бригады, по возможности, соединяются в одном военном округе.

Личный состав артиллерии, число лошадей и орудий

Нижеследующая таблица показывает различие в личном составе и числе лошадей конных, полевых пеших и крепостных батарей великобританской артиллерии, в зависимости от того, находятся ли эти роды артиллерии в самой Великобритании, в Ост-Индии или в других колониях:

	Офицеры	Унтер-офицеры и трубачи	Ефрейторы и рядовые	Полный личный состав	Число лошадей
<i>Полевая конная бригада:</i>					
В самой Великобритании	34	61	710	805	546
В Ост-Индии	39	62	730	831	890
<i>Полевая пешая бригада:</i>					
В самой Великобритании:	46	63	1004	1133	621
В Ост-Индии	49	83	1022	1154	770
<i>Крепостная бригада:</i>					
В самой Великобритании.	35	63	966	1064	-
В Ост-Индии	44	55	560	658	-
В прочих колониях*	35	63	1022	1120	-

Примечание: Таков состав бригад, находящихся на о. Мальта и в Гибралтаре. Две другие бригады крепостной артиллерии, расположенные в колониях имеют, только по 55 унтер-офицеров, число же ефрейторов и рядовых в одной из этих бригад 742, а в другой всего 644.



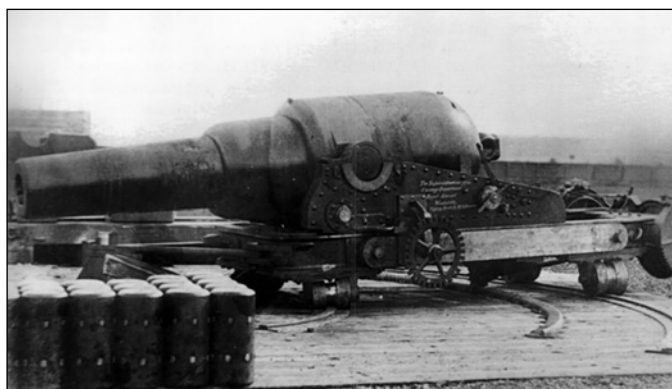
Батарея 9-фунтовых полевых пушек

Вся численность личного состава великобританской артиллерии показана в следующей таблице:

	Офицеры	Унтер-офицеры и трубачи	Ефрейторы и рядовые	Полный личный состав	Число лошадей	Число полевых орудий
<i>В самой Великобритании:</i>						
3 полевые конные бригады	101	183	2130	2414	1638	90
2 полевые конные батареи резервной бригады	11	25	386	422	170	12
Школа верховой езды	7	13	205	225	144	
6 полевых пеших бригад	274	498	6027	6799	3744	252
5 крепостных бригад	175	315	4830	5320		
3 резервных полевых пеших и 7 резервных крепостных батарей	49	173	1952	2174	268	18
10 батарей береговой артиллерии	26	248	912	1186		
Штабы артиллерии в военных округах	42	205	70	317		
Всего в артиллерии самой Великобритании	685	1660	16 512	18 857	5964	372
<i>В Ост-Индии:</i>						
3 полевые конные бригады	117	190	2190	2497	2670	90
6 полевых пеших бригад и 4 бригады крепостной артиллерии	479	739	8518	9736	4730	258
Всего в Ост-Индской артиллерии	596	929	10 708	12 233	7400	348
<i>В прочих колониях:</i>						
4 крепостные бригады	140	236	3430	806		
Итого, во всей Великобританской артиллерии состоит	1421	2825	30 650	34 896	13 364	270

Из этой таблицы видно, что в артиллерии великобританской регулярной армии офицеров и нижних чинов состоит всего:

- в самой Великобритании 18 857 человек;
- в колониях 3806 человек;
- в Ост-Индии 12 233 человека



10-дюймовое орудие Армстронга на береговой батарее

Вышеупомянутые преобразования, недавно произведенные в организации артиллерии, повлекли в сущности незначительные изменения в личном составе и числе лошадей артиллерии, а именно: состав конной артиллерии уменьшился на 153 человека и 170 лошадей, между тем как состав полевой пешей артиллерии увеличился на 284 человека и 184 лошади.

Части артиллерии, командируемые в Ост-Индию и другие колонии, остаются там обыкновенно от 10 до 12 лет.

Материальная часть английской артиллерии

Таким образом, в настоящее время в Англии имеется 4057 с дула заряжаемых нарезных орудий различных калибров, начиная с 7 фн., весящих около 4 п., и кончая 12 дм., вес коих доходит до 2170 пуд. В этом числе считается 1226 чугунными орудий 80 фн. и 64 фн., переделанных по системе Паллизера. Орудий нормальной системы всего более 7 дм. пушек (691), а затем 9 дм. (565), весом каждая около 745 пуд. Орудий 11 д. калибра имеется всего 42, а 12 дм. только 30.

Относительно английской полевой артиллерии заметим, что расположенные в самой Великобритании пешие бригады этой артиллерии вооружены уже новыми вульвичскими орудиями, причем в семибатарейном составе этих бригад входят, попеременно, или по три 16 фн. и по четыре 9 фн. батареи, или по четыре 16 фн. и по три 9 фн. батареи. В Индии донныне еще находятся в употреблении 9 фн. бронзовые орудия, специально спроектированные для этой страны, которые, впрочем, ныне предназначают-

Наименование орудий (береговых, крепостных и осадных)	Число сухопутных орудий	Число морских орудий	Всего орудий
12 дюйм пушек весом 35 т (2170 пудов)		13	13
12 дюйм пушек весом 23 т (1426 п)	2		2
12 дюйм пушек весом 25 т (1550 п)	9	6	15
11 дюйм пушек весом 25 т (1550 п)	42		42
10 дюйм пушек весом 18 т (1116 п)	202	68	270
9 дюйм пушек весом 12 т (744 п)	371	194	565
8 дюйм пушек весом 9 т (558 п)	1	132	133
7 дюйм пушек весом 7 т (434 п)	139		139
7 дюйм пушек весом 6 1/2 т (403 п)		536	536
7 дюйм пушек весом 90 центнеров (279 п)		16	16
64 фунт пушек весом 64 центнера (198 п)		406	406
40 фунт пушек весом 35 центнеров (109 п)	18		18
16 фунт пушек весом 12 центнеров (37 п)	176		176
9 фунт пушек весом 8 центнеров (25 п)	259	1	260
9 фунт пушек весом 6 центнеров (19 п)		45	45
80 фунт чугунных переделанных пушек весом 5 т (310 п)	141		141
64 фунт чугунных переделанных пушек весом 71 центнер (220 п)		775	775
64 фунт чугунных переделанных пушек весом 58 центнер (180 п)	310		310
9 фунт бронзовых пушек весом 8 центнеров (25 п)	48		48
9 фунт бронзовых пушек весом 200 фунтов (5 1/2 п)	13	21	33
7 фунт стальных пушек весом 150 и 200 фунтов (4 и 5 1/2 п)	27	27	54
Итого	1757	2300	4057



64-фунтовое орудие на береговой батарее



64-фунтовая пушка в экспозиции форта Гланвилл (Южная Австралия)

ся к замене новыми; одна же из ост-индских бригад доныне вооружена 9 фн. армстронговыми пушками.

В полевой конной артиллерии начато вооружение батарей облегченными 9 фн. орудиями (весом 19 п.), но в Индии одна полевая конная бригада остается еще с армстронговыми орудиями.

Как видно из приведенной выше таблицы и из официального парламентского документа, от 3-го августа 1874 г., в Англии к тому времени состояло, собственно для сухопутной артиллерии, всего 435 годных для службы полевых орудий, а именно: 176 орудий 16 фн. и 259 орудий 9 фн. калибра..

Кроме орудий, перечисленных в ведомости, имеется еще 3653 прежних, с казны заряжаемых орудия, так как в



11-дюймовое 25-тонное орудие в экспозиции форта Джордж (Бермудские острова).

Англии, раньше чем принять окончательно систему заряжания с дула, испытывали, в течение 5 или 6 лет, сзади заряжаемые орудия. Относительно последних говорится, что они могут быть применены одинаково хорошо к вооружению как сухопутной, так и морской артиллерии, и что из числа этих орудий 1062 должно считать полевыми орудиями. Таким образом, Англия располагает всего 7710 орудиями, из которых 1497 могут быть, в случае надобности, употреблены в качестве полевых орудий.

Артиллерия милиции и волонтеров

Рядом с артиллерией регулярной армии, в Великобритании существует артиллерия вспомогательных сил, а именно — милиции и волонтеров. В каждом округе части артиллерии вспомогательных войск находятся под командою офицера регулярной армии, имеющего титул начальника вспомогательной артиллерии. Взятые все вместе части этой вспомогательной артиллерии образуют 8 особых полукругов, называемых полуокругами артиллерии вспомогательных войск и следующим образом распределенных по военным округам:

I военный округ (северный):

1-й северный полуокруг с штабом в Ливерпуле;

2-й северный полуокруг с штабом в Йорке.

III военный округ (западный):

1-й западный полуокруг с штабом в Девонпорте;

2-й западный полуокруг с штабом в Бристоле.

X военный округ (шотландский):

1-й шотландский полуокруг с штабом в Эдинбурге;

2-й шотландский полуокруг с штабом в Абердине.

Ирландия:

1-й ирландский полуокруг с штабом в Дублине;

2-й ирландский полуокруг с штабом в Корке.

В былое время артиллеристов милиции обучали действию орудиями всех родов; ныне же, во исполнение приказа, изданного около двух лет тому назад, их обучают, подобно артиллеристам волонтерных частей, только употреблению крепостных и береговых орудий. Впрочем, каждый полк артиллерии милиции имеет ныне некоторое число армстронгов полевых орудий, действию которыми обучают рекрут; это обучение, однако, весьма неполно за неимением запряженных орудий. Сборными пунктами, ежегодно избираемыми на время практического обучения артиллерии милиции (2 месяца для рекрут и 1 месяц для солдат полка), служат укрепленные или прибрежные пункты, где люди и обучаются при орудиях, какие находятся в данной местности.

Как видно из цифр бюджета на 1875—76 год, 30 полков артиллерии милиции заключают в себе:

795 офицеров,

66 военных врачей,

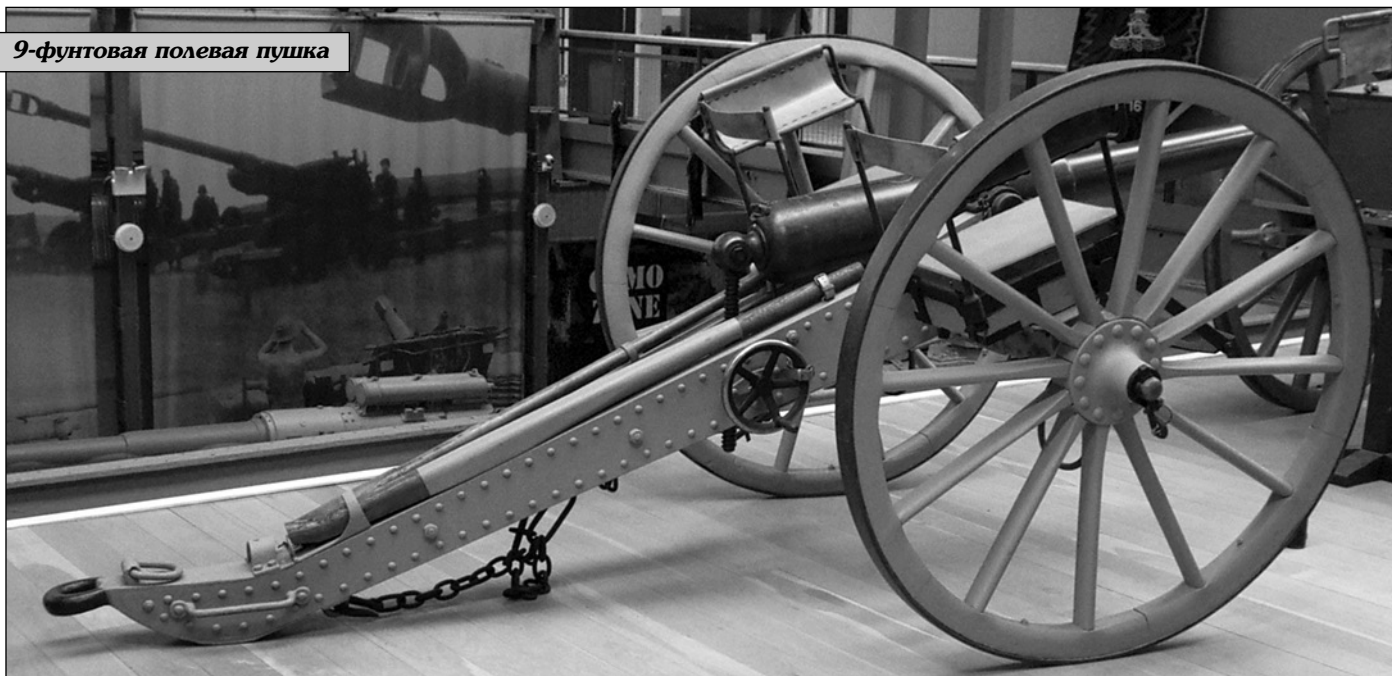
15 978 нижних чинов,

т. е. 16 839 человек.

Так как, однако, разрешенный бюджетом личный состав милиции значительно превосходит действительную существующий, то численность личного состава артиллерии милиции можно принять всего в 14 000 человек.

Как видно из ежемесячного календаря за апрель 1875 г., в Англии существует всего 214 отдельных частей артиллерии волонтеров, имеющей особую организацию и личный состав. К 1 ноября 1874 г., полное число так называемых *efficients*, т. е. признанных уже обученными волонтеров артиллерии, составляло 30 827 чел., между тем как бюджет на 1875—76 г. вотирует фонды только на 29 668 чел. Вообще говоря, приблизительно в 30 000 человек можно принять численность волонтеров артиллерии и в 44 000 человек полное число артиллеристов волонтеров и артиллеристов милиции, взятых вместе. Эта цифра может не только доставить английскому правительству полное число при-

9-фунтовая полевая пушка



слуги для крепостных и береговых орудий, но также дать возможность покрыть, в случае надобности, убыль людей в артиллерии регулярной армии.

Артиллерия волонтеров производит практическую стрельбу, причем каждый год, в Шуберинесе, происходит сбор стрелков и стрельба на призы для тех, которые, находясь близ Шуберинеса, могут посещать эти сходки. В 1874 г. учебный лагерь в Шуберинесе продолжался с 1-го по 8-е августа. В течение этой недели в палатках проживало 1206 офицеров и солдат; после снятия же лагеря начальник полигона в Шуберинесе, артиллерии полковник Фишер, донес в своем рапорте, что результаты практической стрельбы были хороши и что повсюду в волонтерах, без различия чинов, можно было заметить живейшее желание приобрести опытность в стрельбе.

Туземная (местная) артиллерия в Индии и других колониях

Кроме вышеприведенных артиллерийских частей, в Индии и других колониях постоянно находятся еще следующие части туземной или местной артиллерии.



16-фунтовая пушка



**7-фунтовая стальная пушка десантной партии
Королевского флота**

На о. Мальта: полк так называемой Royal Fencible artillery, нечто вроде местной артиллерии из милиционеров, состоящий всего из 370 человек, в том числе 22 офицера.

В Индии: 7 полевых конных, 2 горных и 4 крепостных батареи, имеющих вместе 30 офицеров из англичан, 30 офицеров из туземцев, 1421 нижних чина из туземцев, 790 лошадей и 36 полевых орудий.

В Антигуа: 1 рота милиции.

В Гвиане: 1 рота милиции.

В Канаде: 16 полевых пеших и 47 крепостных батарей милиции.

На мысе Доброй Надежды: 2 роты милиции.

В Новом Южном Уэльсе: 1 рота милиции и 8 рот волонтеров.

В Новой Зеландии: 9 рот волонтеров.

В Сан-Христофе: 1 батарея конной милиции.

В Виктории: 12 рот волонтеров.

В Западной Австралии: 1 батарея конной артиллерии.

7-я (16-я), 8-я (18-я), 17-я, 19-я (952-я), 21-я (902-я), 32-я — авиагруппы авиации Японского Императорского Флота —

Евгений Пинак (Украина)

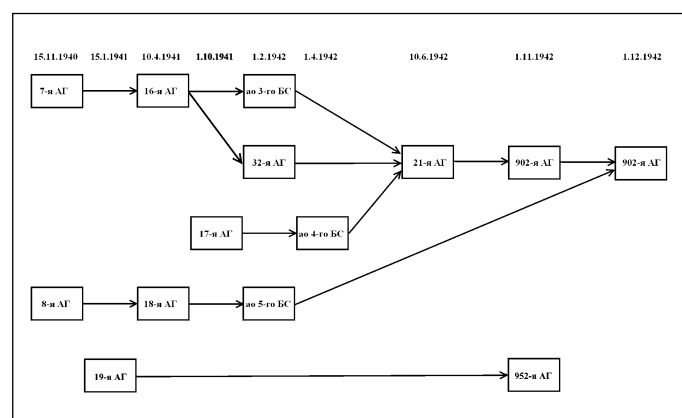
Любая война — это не только великие битвы и громкие подвиги. Любая война — это ещё и масса мелких боёв и стычек, перемежающихся с нудной солдатской рутинной. И игнорировать этот факт означает показывать только одну из сторон войны. Именно поэтому данная статья описывает авиагруппы, которые не прославились особыми боевыми подвигами, но честно «тянули лямку» большую часть войны на Тихом океане.

Все упоминаемые в статье авиагруппы объединяет то, что они по большей части служили в районе так называемых «Японских Мандатных островов» — бывших германских колоний, переданных Лигой Наций под управление Японии 28 июня 1919 г. Эти острова занимали огромную территорию к востоку от Филиппинских островов, сейчас более известную как Микронезия. Единственным неамериканским владением в этом районе был остров Гуам, принадлежавший США.

Согласно Вашингтонского морского соглашения от 6 февраля 1922 г. Япония и США обязались не строить на островах Микронезии укреплений и военно-морских баз. Даже отказавшись от выполнения Вашингтонского морского соглашения, Япония продолжала соблюдать эти ограничения — тем более что на острова никто не покушался.

Но агрессивная политика Японии в Азии резко обострила ее отношения с США и Британской империей. Поэтому в конце 1940 г. при очередной реорганизации японского флота на островах Микронезии были созданы две авиагруппы — 7-я (позднее 16-я) и 8-я (позднее 18-я). 15 января 1941 г. к ним добавилась 19-я авиагруппа, а 11 августа 1941 г. — 17-я.

В дальнейшем эти авиагруппы прошли через целую серию реорганизаций и переименований, которые для удобства восприятия отображены в приложенной схеме.



7-я (16-я) авиагруппа

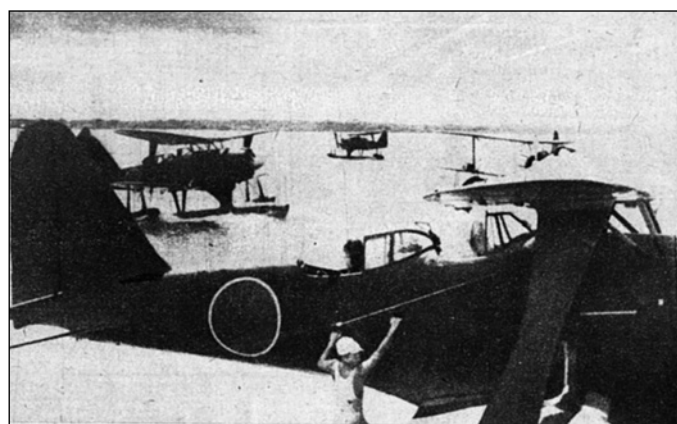
7-я авиагруппа была сформирована 15 ноября 1940 г. и непосредственно подчинялась 3-му базовому соединению 4-го флота, отвечавшему за оборону островов Палау. Её штатная численность составила всего 10 гидросамолётов-разведчиков — ничтожно малое количество для такого огромного района. Но даже это было лучше, чем ничего.

Первым командиром авиагруппы стал капитан 2-го ранга Сугавара Масао.

При переходе Японского Императорского флота на организацию военного времени 10 апреля 1941 г. авиагруппа

сменила номер, став 16-й. При этом к началу войны её штат был увеличен на целых 2 машины и составлял 4 2-местных и 8 3-местных гидросамолётов.

С 6 декабря 1941 г. авиагруппа перешла на военный режим службы, прикрывая конвои с войсками, отправившись с островов Палау для захвата центральной и южной части Филиппинских островов. Но основной задачей лётчиков авиагруппы было рутинное патрулирование водного района.



Подготовка к вылету гидросамолётов-корректировщиков F1M

В конце декабря 1941 г. часть авиагруппы была переброшена в Давао на острове Минданао, где участвовала в операциях по зачистке острова от американско-филиппинских войск. Тем временем машины авиагруппы, оставшиеся на островах Палау, обеспечивали прикрытие конвоев, возвращавшихся после высадки войск на Филиппинах.

После захвата южной части Филиппин острова Палау превратились в тыловой район. Поэтому в рамках очередной реорганизации 1 февраля 1942 г. 16-я АГ была расформирована. Отряд в Давао стал самостоятельной 32-й авиагруппой, а отряд на островах Палау из 6 3-местных гидросамолётов стал называться «Авиаотряд гидросамолётов 3-го базового соединения». При этом задачи нового формирования не изменились. Аналогично поступили и с 17-й и 18-й авиагруппами.

Но новые авиаотряды, похоже, оказались слишком уж маленькими для эффективных действий даже в тыловой зоне. Поэтому 10 июня 1942 г. из 32-й авиагруппы и отдельных авиаотрядов 3-го и 4-го базовых соединений создали новую авиагруппу, получившую номер 21.

Командиры авиагруппы/авиаотряда:

с 15 ноября 1940 г. — капитан 1-го ранга Сугавара Масао (菅原正雄)
с 10 февраля 1942 г. — ???

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K),
Гидросамолёт-разведчик Тип 0 (E13A),
Гидросамолёт-корректировщик Тип 0 (F1M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 15 ноября 1940 г. — VII,
с 10 апреля 1941 г. — 16.

8-я (18-я) авиагруппа

8-я авиагруппа была сформирована в составе 6 гидросамолётов-разведчиков на Марианских островах 15 ноября 1940 г. Она вошла в состав 5-го базового соединения, задачей которого была оборона Марианских островов.

Первым командиром авиагруппы стал капитан 2-го ранга Вада Сабуро — один из первых морских лётчиков, окончивший лётные курсы ещё в 1922 г. 11 августа 1941 г. его сменил капитан 2-го ранга Такахаси Нобукити — тоже лётчик с 1922 г., много послуживший в разных авиачастях флота и погибший в июне 1945 г.

При переходе японского флота на организацию военного времени авиагруппа получила номер 18. Теперь в её задачи входила не только оборона Марианских островов, но и обеспечение захвата острова Гуам. В рамках подготовки к захвату острова самолёты авиагруппы как минимум дважды (4 ноября и 4 декабря 1941 г.) проводили тайную разведку Гуама с воздуха.

Самолёты авиагруппы (к началу войны по штату насчитывала 6 2-местных и 6 3-местных гидросамолётов) участвовали в операции по захвату Гуама. После двух дней бомбёжек 10 декабря 1941 г. японцы высадили на остров десант, который за несколько часов преодолел сопротивление слабо вооружённого американского гарнизона.

После захвата Гуама Марианские острова оказались в стороне от района активных боевых действий. Поэтому в рамках очередной реорганизации флота 1 февраля 1942 г. 18-я АГ была переформирована в «Авиаотряд гидросамолётов 5-го базового соединения». Отряд из 6 3-местных гидросамолётов без особых достижений просуществовал до 1 декабря 1942 г., когда был включён в состав 902-й авиагруппы.

Командиры авиагруппы/авиаотряда:

с 15 ноября 1940 г. — капитан 2-го ранга Вада Сабуро (和田三郎)
с 11 августа 1941 г. — капитан 2-го ранга Такахаси Нобукити (高橋農夫吉)
с 1 февраля 1942 г. — ???

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K),
Гидросамолёт-разведчик Тип 0 (E13A),
Гидросамолёт-корректировщик Тип 0 (F1M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 15 ноября 1940 г. — VIII,
с 10 апреля 1941 г. — 18.

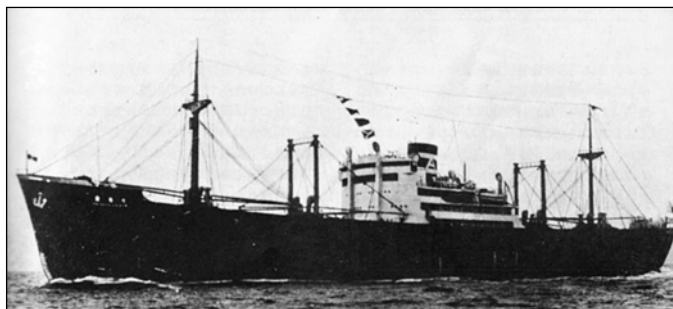
17-я авиагруппа

Сформирована на аэродроме Йокосука 1 октября 1941 г., став, таким образом, последней из территориальных авиагрупп, отвечавших за патрулирование Мандатных островов. 8 октября она была переброшена на место постоянной дислокации — атолл Трук в восточной части Каролинских островов.

К началу войны 17-я АГ имела 8 2-местных и 10 3-местных гидросамолётов по штату. При этом 4 гидросамолёта из состава авиагруппы были 3 декабря 1941 г. отправлены с Трука на атолл Кваджалейн на борту вспомогательных крейсеров «Кинрю-мару» и «Конго-мару» для участия в операции по захвату американского атолла Уэйк.

Японцы попытались захватить Уэйк 11 декабря 1941 г., но энергичная оборона американцев сорвала высадку с большими потерями у японцев: эсминцы «Хаятэ» и «Кисараги» были потоплены, крейсер «Юбари» и вспомогательный крейсер «Конго-мару» получили повреждения. Десантному отряду пришлось отступить на Кваджалейн. Только после активной бомбежки атолла самолётами с авианосцев «Сорю» и «Хирю» 23 декабря 1941 г. была предпринята вторая попытка высадить десант — на этот раз успешная: после нескольких часов боя американцы сдались. При этом отряд 17-й авиагруппы остался на атолле, где занялся патрулированием. Вообще-то по логике распределения зон территориальной ответственности этот район входил в зону ответственности 19-й АГ, но та и так была сильно занята.

Тем временем главные силы 17-й авиагруппы с 14 января 1942 г. участвовали в обеспечении захвата порта Рабаул (остров Новая Британия), ставшего главной базой (в том числе и авиационной) японцев в юго-восточной части Тихого океана. Среди прочего 2 самолёта 17-й АГ были отправлены на атолл Гринвич (ныне Капингамаранги) для патрулирования подходов к Новой Британии с востока. Ну а главные силы 17-й АГ прикрывали вышедший с



Судно «Кинрю-мару» (впоследствии — вспомогательный крейсер), 1938 г.



Японское соединение, готовящееся к захвату Рабаула, атолл Трук, 9 января 1942 г. (фото с австралийского самолёта-разведчика)

Трука конвой с десантом для захвата Рабаула. Десант высадился на Новой Британии 22 января, а уже на следующий день после небольшого боя город был захвачен.

В дальнейшем авиагруппа продолжила действовать с Трука, Уэйка и Гринвича до 1 апреля 1942 г., когда её реорганизовали в «Авиаотряд гидросамолётов 4-го базово-



F1M (возможно, из 17-й авиагруппы) на импровизированном гидроаэродроме, Рабаул, 1942 г.

го соединения» в составе 6 3-местных гидросамолётов. Но этот отряд просуществовал недолго, 10 июня 1942 г. войдя в состав 21-й авиагруппы.

Командиры авиагруппы/авиаотряда:

с 1 октября 1941 г. — капитан 2-го ранга Ямамото Сакаэ (山本栄),

с 1 апреля 1942 г. — ???

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K),

Гидросамолёт-разведчик Тип 0 (E13A),

Гидросамолёт-корректировщик Тип 0 (F1M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 1 октября 1941 г. — 17.

32-я авиагруппа

Сформирована 1 февраля 1942 г. в Давао на базе отряда из 6 гидросамолётов-разведчиков Тип 94 (E7K), выделенных из состава 16-й авиагруппы. Основной задачей новой авиагруппы была поддержка с воздуха операций японской армии по «зачистке» южной и центральной части Филиппинского архипелага в зоне ответственности 3-го Южно-го экспедиционного флота. Силы авиагруппы были явно недостаточными, но и разрозненные гарнизоны противника в этом районе не располагали ни авиацией, ни эффективной противовоздушной обороной.

В начале марта авиагруппа участвовала в захвате Замбоанги (западная оконечность острова Минданао). При этом лётчики авиагруппы обнаружили место содержания интернированных на острове японцев и навели туда спасательный отряд. 8 апреля самолёты 32-й АГ прикрывали высадку на острове Себу, после чего как минимум часть авиагруппы перебазировалась на этот остров.

С окончанием активных боевых действий на Филиппинских островах необходимость в авиагруппе для действий в этом районе отпала. Поэтому 10 июня 1942 г. из 32-й авиагруппы и отдельных авиаотрядов 3-го и 4-го базовых соединений создали новую авиагруппу, получившую номер 21.

Командиры авиагруппы:

с 1 февраля 1942 г. — капитан 2-го ранга Какита Тэрюки (垣田照之)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 1 февраля 1942 г. — 32.

21-я (902-я) авиагруппа

21-я авиагруппа была сформирована 10 июня 1942 г. из 32-й авиагруппы и отдельных авиаотрядов 3-го и 4-го базовых соединений. Штатная численность новой авиагруппы составила 11 гидросамолётов-разведчиков, а её первым командиром стал бывший командир 32-й АГ капитан 2-го ранга Какита Тэрюки.

21-я АГ подчинялась командованию 4-го базового соединения, штаб которого находился на атолле Трук, но командиру авиагруппы также подчинялся и отряд на островах Палау, а с 1 декабря 1942 г. — ещё и отряд на Марианских островах. Впрочем, даже после присоединения последнего штатная численность 21-й авиагруппы составила всего 16 машин — ничтожно мало для патрулирования огромно-



«Фотосессия» одного из F1M 902-й авиагруппы, июль 1943 г.



го района от Филиппин до Маршалловых островов. Только в июле 1943 г. штатную численность авиагруппы увеличили до 32 машин: 16 2-местных гидросамолётов-корректировщиков Тип 0 (F1M) и 16 3-местных гидросамолётов-разведчиков Тип 0 (E13A). А в октябре 1943 г. штат E13A возрос до 24 машин, увеличив общую численность авиагруппы до 40 машин.

В январе 1944 г. в состав 902-й АГ дополнительно передали из 802-й АГ отряд гидросамолётов-истребителей из 12 гидроистребителей Тип 2 (A6M2-N), который, однако, не прослужил в составе авиагруппы и месяца — во время атаки американцами Трука 17-18 февраля 1944 г. гидроистребители быстро «закончились», а новых взять было уже негде. Следует отметить, что некоторые авторы датируют передачу ещё октябрём 1943 г.

Также следует отметить, что в рамках радикальной смены номеров авиагрупп японской морской авиации 1 ноября 1942 г. 21-я авиагруппа стала 902-й. При этом цифра «9» обозначала патрульную авиагруппу, цифра «0» обозначала её приписку к главной военно-морской базе Йокосука, а цифра «2» — первую «специальную» (то есть сформированную только на время войны) патрульную авиагруппу среди приписанных к главной военно-морской базе Йокосука.

Впрочем, смена номера никак не сказалась на службе авиагруппы, продолжавшей выполнять патрулирование водных районов с баз на Труке, Палау и Тиниане. 1 октября 1943 г. у 902-й АГ появилась ещё одна база — на острове Мерейон в атолле Волеай (Восточные Каролинские острова).

Но и новая база не сильно помогала при нехватке самолётов. А вот активность американских подводных лодок на японских коммуникациях (в том числе и в зоне ответственности 902-й АГ) росла с каждым месяцем. В результате как минимум дважды (21 июня и 30 сентября 1943 г.) командованию Объединённого флота приходилось выделять для помощи 902-й АГ в борьбе с подлодками корабельную авиацию. Понятно, что эти «авралы» не могли радикально изменить ситуацию на коммуникациях.

Новый 1944 год наглядно показал 902-й авиагруппе — и не только ей — что ход войны радикально изменился, и не в пользу Японии. Мощные удары американцев выводили одну базу японцев за другой: 17 февраля был разгромлен Трук, 30 марта — Палау, в апреле — Мерейон, в начале июня — Тиниан. Но и эти удары были только предвестниками американских десантов, «взламывавших» одну за другой японские оборонительные позиции в центральной



Лётчики 902-й авиагруппы и две представительницы местного населения на фоне одного из F1M



Два E13A 902-й авиагруппы на «сухопутной» части одного из её гидроаэродромов. Обратите внимание, что под фюзеляжем ближайшего E13A подвешена бомба

части Тихого океана. В январе-феврале были захвачены основные позиции японцев на Маршалловых островах, весной американцы продвинулись вдоль северного побережья острова Новая Гвинея, в июне захватили Марианские острова, в сентябре-ноябре заняли остров Пелелиу, а в октябре высадились на Филиппинах. Во время этих ударов американцы нанесли японцам тяжелейшие потери, в том числе и в самолётах. Среди прочих авиачастей прекратил своё существование и авиационный компонент 902-й авиагруппы.

Нужды в авиагруппе без самолётов у японского флота не было, и 1 августа 1944 г. 902-я авиагруппа была официально расформирована. Её командир возглавил 955-ю АГ на Филиппинах — возможно, что туда смогли эвакуировать и часть его подчинённых. Личный состав наземных частей 902-й АГ на острове Тиниан до последнего человека по-

гиб в боях с американским десантом в июне 1944 г. А вот Трук, Марейон и Палау американцы не штурмовали, поэтому их гарнизонам (в том числе морякам из наземных частей 902-й АГ) повезло дожить до конца войны. Впрочем, повезло не всем: нехватка продовольствия косила людей не хуже американских пуль и снарядов. Так, из примерно 500 человек гарнизона на острове Мерейон, среди которых был и персонал из 902-й АГ, до капитуляции в сентябре 1945 г. дожило лишь около 60 человек.

Командиры авиагруппы:

с 10 июня 1942 г. — капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Ка-кита Тэруюки (垣田照之)

с 15 июля 1943 г. — капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Хаясида Юкитора (林田如虎)

с 8 июля 1944 г. — капитан 2-го ранга Имагава Фукуо (今川福雄)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K),

Гидросамолёт-разведчик Тип 0 (E13A),

Гидросамолёт-корректировщик Тип 0 (F1M),

Гидросамолёт-истребитель Тип 2 (A6M2-N)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 10 июня 1942 г. — 21,

с 1 декабря 1942 г. — P1,

с 1 сентября 1943 г. — 02,

с 30 марта 1944 г. — 902.

19-я (952-я) авиагруппа

19-я АГ была сформирована на атолле Кваджалейн (Маршалловы острова) 15 января 1941 г. в составе 6 гидросамолётов-разведчиков. Возглавил авиагруппу капитан 1-го ранга Такэути Хадзимэ. Подчинялась авиагруппа командованию 6-го базового соединения, которое, в свою очередь, подчинялось командованию 4-го флота, отвечавшего за оборону всех Мандатных островов.

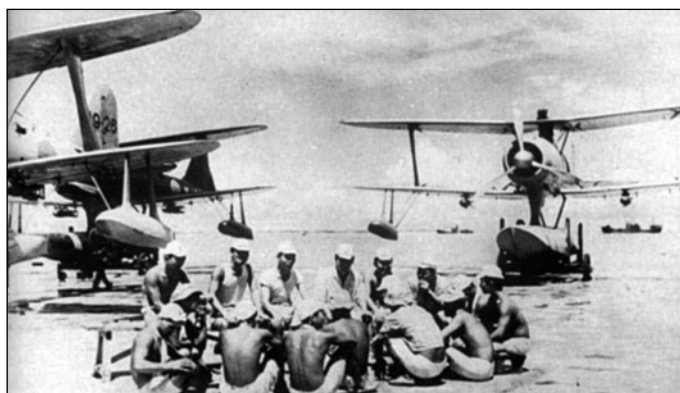
Понятно, что 6 самолётов никак не хватало даже для рутинного патрулирования Маршалловых островов, которые были передовой линией японской обороны в центральной части Тихого океана (к востоку от них уже находились Гавайские острова). С октября помощь в патрулировании оказывали базовые ударные самолёты Тип 96 (G3M) флотской авиагруппы «Титосэ», прибывшие на новый аэродром на острове Руотто (ныне Рой-Намюр), также бывшем



Пилоты гидроистребителей A6M2-N из состава истребительного авиаотряда, входившего в состав 802-й, а потом — 902-й авиагруппы, на фоне своих машин, период с сентября 1943 г. по середину февраля 1944 г. Поскольку коды обеих авиагрупп на тот момент были одинаковыми (02), точно определить принадлежность машин невозможно



Наземный персонал 19-й авиагруппы готовит F1M к вылету



Наземный персонал 19-й авиагруппы на фоне её самолётов

частью атолла Кваджалейн — но проблему это не решило. Дело в том, что машины АГ «Титосэ» являлись основой мощи японской авиации на Маршалловых островах, и тратить их моторесурс для рутинного патрулирования было нерационально. Поэтому в конце ноября 1941 г. на атолл Джалут прибыл отряд больших летающих лодок Тип 97 (Н6К) из авиагруппы «Йокогама», взявший на себя патрулирование дальних подступов к архипелагу. При этом ближние патрули с Джалута возложили на 19-ю АГ, которая перебросила на атолл три своих самолёта. Благо, к началу войны штат 19-й авиагруппы был увеличен до 18 гидросамолётов-разведчиков: 8 2-местных и 10 3-местных. Правда, в феврале 1942 г. штат был сокращён до 8 2-местных и 6 3-

местных машин, но уже в апреле авиагруппа вернулась к предвоенному штату.

Рутинная служба японской авиации на Маршалловых островах была нарушена 1 февраля 1942 г., когда архипелаг был атакован американскими рейдовыми соединениями. Самолёты с авианосцев «Энтерпрайз» и «Йорктаун» нанесли удары по целям на Джалуите, Мили, Макине, Кваджалейне, Вотье и Тароа, а крейсера и эсминцы эскорта авианосцев обстреляли Вотье и Тароа. 3 небольших судна были потоплены, а ещё несколько судов и учебный крейсер «Катори» получили повреждения. Также американцы уничтожили на земле и в воздухе около 15 самолётов. При этом 19-я авиагруппа потерь в своей немногочисленной матчасти, похоже, не понесла, хотя американские лётчики и заявили об одном уничтоженном гидросамолёте.

17 августа 1942 г. американский отряд из состава 2-го рейдового батальона Корпуса Морской Пехоты США высадился на острове Макин (острова Джильберта). Небольшой гарнизон острова сражался храбро, но был слишком мал и плохо вооружён для оказания серьёзного сопротивления врагу. Японцы попытались перебросить с Джалута подкрепления на 2 летающих лодках, которые прикрывали гидросамолёты 19-й авиагруппы. Около 13.30 17 августа обе летающие лодки под прикрытием 10 самолётов 19-й АГ появились над островом. Но попытка высадить контрдезанд провалилась — американцы расстреляли обе летающие лодки при посадке. Гидросамолёты 19-й АГ пытались прикрыть высадку, проводя бомбёжку и штурмовку позиций морпехов, но не добились никакого результата — ни один американец не был даже ранен. В дальнейшем авиация даже не попыталась помешать эвакуации рейдеров с острова.



Американский гидросамолёт-корректировщик над атолом Вотье, 1 февраля 1942 г.



F1M (скорее всего, из состава 952-й АГ), атакованный американским PB4Y-1 (флотская версия B-24 "Либерейтор") из состава 106-й патрульно-бомбардировочной эскадрильи, 1943-44 гг.



Американские бомбардировщики-торпедоносцы «Эвенджер» над десантными катерами, перевозящими десант на атолл Макин, 20 ноября 1943 г.



Американские бомбы летят на Макин, 19 ноября 1943 г.



Горящие склады с топливом, атолл Макин, 20 ноября 1943 г.



Разбитые A13E и F1M 952-й авиагруппы на Тараве



нием района к востоку от островов Джильберта, после чего 2 гидросамолёта из его состава были переброшены на атолл Амебама (расположен в 185 морских милях к югу от Макина) для патрулирования непосредственно с архипелага Джильберта.

Массовая смена наименований авиагрупп морской авиации 1 ноября 1942 г. коснулась и 19-й АГ, получившей номер 952. Новый номер означал первую «специальную» (то есть сформированную только на время войны) патрульную авиагруппу среди приписанных к главной военно-морской базе Сасэбо.

4 июля 1943 г. у авиагруппы появилась ещё одна база — гидроаэродром на острове Макин. При этом штат авиагруппы не только не увеличился, а даже уменьшился: теперь он насчитывал по 8 2- и 3-местных гидросамолётов. В октябре 1943 г. штат был сокращён ещё больше и составил всего 3 2-местных и 8 3-местных гидросамолётов. В начале 1944 г. штат слегка увеличили (до 8 2-местных и 8 3-местных гидросамолётов), но он всё равно был ничтожно мал по сравнению со стоявшими перед авиагруппой задачами. Следует также отметить, что как минимум один источник с июля 1943 г. указывает в составе авиагруппы отряд гидроистребителей Тип 2. Но другие источники этой информации не подтверждают — скорее всего, речь шла об отряде гидроистребителей 802-й авиагруппы, действительно действовавшим в 1943 г. на Маршалловых островах и островах Джильберта.

А ведь именно острова Джильберта стали целью нового американского наступления, в рамках подготовки к которому американцы начали наносить мощные удары по японским базам и аэродромам. 13 ноября 1943 г. остров Макин подвергся атаке с моря и воздуха. На следующий день американская авианосная авиация нанесла удар по Джалуиту, при этом серьёзный урон был нанесён гидроаэродрому на острове Имеджи. 20 ноября авиация разгромила гидроаэродром на острове Макин. В тот же день — 20 ноября 1943 г. — на острова Бетио (атолл Тарава) и Макин высадились американские войска. Японские гарнизоны сражались храбро, но силы были неравны, и к 24 ноября организованное сопротивление японцев на островах прекратилось. Среди погибших на Макине было и около 100 человек из состава 952-й авиагруппы.

Следующей целью американцев стал Кваджалейн. С 14 декабря 1943 г. атолл подвергался регулярным бомбёжкам, от которых доставалось и гидроаэродрому у острова Эбидже. В результате к концу декабря 1943 г. отряд 952-й

авиагруппы на острове насчитывал только 4 боевых самолёта. Но и эти машины были уничтожены во время бомбёжки 30 января 1944 г. — в день начала высадки американцев на Кваджалейн. Быстро захватив острова Кваджалейн и Руотто (Рой-Намюр), американцы высадились на Эбидже 4 февраля. Уже к концу дня весь гарнизон острова численностью около 470 человек, среди которых был и личный состав 952-й АГ (около 160 человек во главе с командиром авиагруппы капитаном 2-го ранга Хори Гиити), был уничтожен. Части личного состава авиагруппы с других островов архипелага удалось эвакуироваться через атолл Вотье на Марианские острова. Те же, кому не повезло покинуть Маршалловы острова, оставались на Вотье до самого конца войны, страдая от голода, болезней и американских бомбёжек.

Понятно, что после таких потерь и при блокаде Маршалловых островов существование авиагруппы там было нереальным, поэтому 1 марта 1944 г. 952-я авиагруппа была официально расформирована.

Командиры авиагруппы:

с 15 января 1941 г. — капитан 1-го ранга Такэути Хадзимэ (竹内肇)

с 1 октября 1941 г. — капитан 2-го ранга Накадзима Дайсан (中島第三)

с 1 апреля 1942 г. — капитан 2-го ранга Сонояма Хитоси (園山齊)

с 5 сентября 1942 г. — капитан 2-го ранга Окада Сиро (岡田四郎)

с 25 октября 1943 г. — капитан 2-го ранга Хори Гиити (堀家義一)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K),

Гидросамолёт-разведчик Тип 0 (E13A),

Гидросамолёт-корректировщик Тип 0 (F1M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 15 января 1941 г. — 19,

с 1 декабря 1942 г. — P2,

с 1 сентября 1943 г. — 52.

Источники:

Ceo, Eduardo Aircraft of the Imperial Japanese Navy. Land-based aviation, 1926-1945 (II). — Valadolid, 2010.

Hata, I., Izawa, Y. Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II. — Annapolis, 1989.

Lansdale, James IJN Aircraft Markings/Codes & Regulations For Aircraft, Parts I-VI: 1940-1945 — <http://www.j-aircraft.org/smf/index.php?topic=11816.0>

The Campaigns of the Pacific War. — Washington, 1946.

The Imperial Japanese Navy in World War II (1941 — 1945).

Japanese Monograph 116. — Tokyo (?), 1952.

Hata, Ikuhiko, Izawa, Yasuho Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II. — Annapolis, 1989.

<http://s478.photobucket.com/user/mokyme/library/>

<http://arawasi-wildeagles.blogspot.com>

<http://www.aviationofjapan.com>

http://www.j-aircraft.com/faq/Naval_Units.htm

<http://www.jyai.net/military/data-07/index09.htm>

<http://ww2db.com>

<http://homepage2.nifty.com/nishidah/>

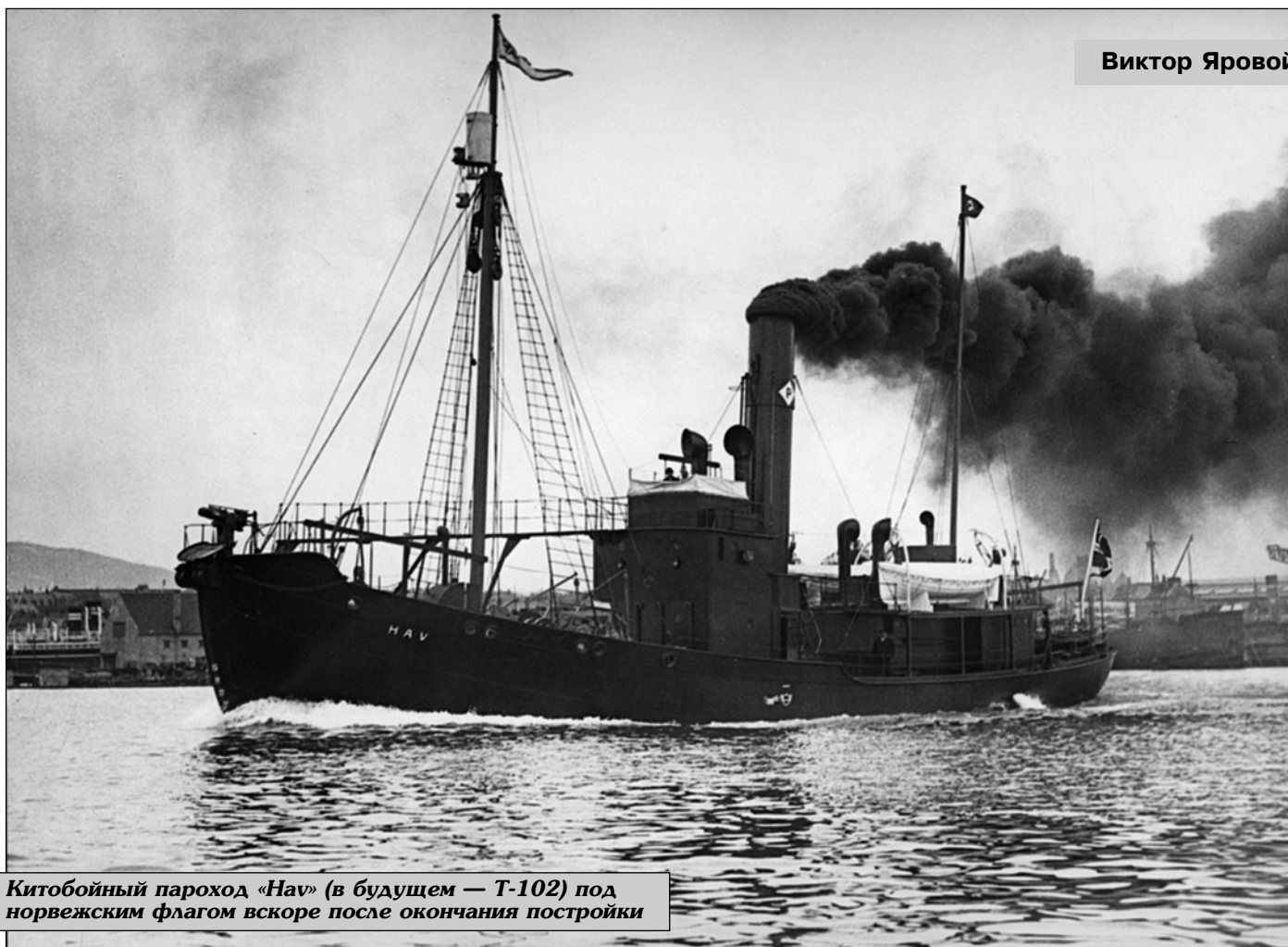
<http://www.pacificwrecks.com>

<http://waralbum.ru>

Архив фотографий сайта J-aircraft.org и материалы сети Интернет.



Оголодавшие японские моряки после капитуляции, Маршалловы острова, сентябрь 1945 г.



Китобойный пароход «Hav» (в будущем — Т-102) под норвежским флагом вскоре после окончания постройки

Британские китобойные суда в советском флоте

Целью традиционного китового промысла являлась, в первую очередь, добыча ворвани, служившей топливом и довольно широко использовавшейся одно время в промышленности. Кроме того, немалую ценность, особенно в средние века, имел китовый ус, а также вырабатываемые из китовых внутренностей витамин А и инсулин. После Второй мировой войны в пищевых целях стало использоваться и китовое мясо. Местом китового промысла первоначально был Бискайский залив, затем Северная Атлантика, позднее северо-западная часть Тихого океана (район Алеутских островов). Начиная с 1905 г. стала развиваться промышленная добыча китов в водах Антарктики, где вскоре приступила к работе первая плавучая китовая база, и исчезла необходимость в разделке китов на берегу. Объем китового промысла увеличивался год от года, и к началу Второй мировой войны сезонная добыча приблизилась к 50 тыс. туш. Для охоты на китов с давних пор использовались гребные суда, а в XIX веке приступили к постройке специализированных китобойных пароходов.

Крупнейшей для своего времени китобойной компанией мира являлась шотландская Christian Salvesen & Co, основанная в 1872 г. в Лите выходцем из Норвегии Кристианом Салвесеном (1827-1911). В 1879 г. компания обзавелась первым пароходом для морских перевозок, а с 1880-х гг. стала развивать китобойный промысел. В 1908 г. она построила китобойную станцию на Фолклендских островах, а в 1909 г. — на острове Южная Георгия. В 1911 г. ею были приобретены

две первые плавучие китобойные базы. После смерти Кристиана Салвесена семейное дело продолжил один из его сыновей. К 1914 г. китобойный флот компании Салвесенов состоял уже из двух китобойных баз, пяти судов снабжения и 18 китобойных пароходов.

Несмотря на мировой экономический кризис, в 1928-1929 гг. по заказу этой компании британская фирма Smith's Dock Co построила на своей верфи в Мидлсбро серию из 13 одинаковых китобойных пароходов: «Стина» («Stina», зав. № 848), «Сулла» («Sulla», зав. № 849), «Севра» («Sevra», зав. № 874), «Шера» («Shera», зав. № 875), «Стефа» («Stefa», зав. № 876), «Свега» («Svega», зав. № 877), «Шуса» («Shusa», зав. № 884), «Суха» («Sukha», зав. № 885), «Слуга» («Sluga», зав. № 886), «Сумба» («Sumba», зав. № 887), «Шика» («Shika», зав. № 893), «Силджа» («Silja», зав. № 901) и «Сирра» («Sirra», зав. № 902). Все они предназначались для добычи китов в водах Южной Атлантики в сопровождении китобойных баз.

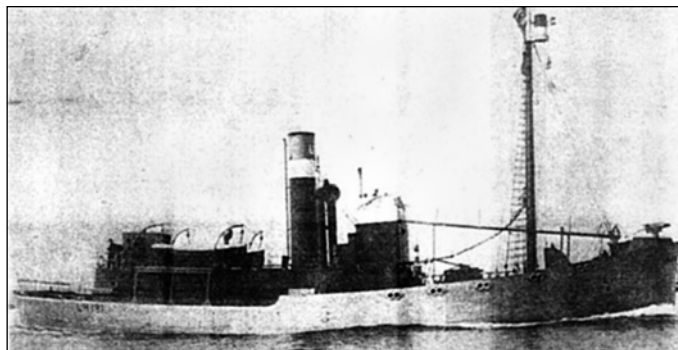
Это были небольшие однопалубные паровые суда традиционной конструкции с высоким полубаком, на который ставилась гарпунная пушка. Их корпуса выполнялись из стали. Водоизмещение в нормальном грузу составляло 540 т, а вместимость — 271 брт/88 нрт. Регистровая длина 35,36 м, ширина 7,38 м, глубина интрюма 3,87 м. Суда оснащались вертикальной паровой машиной тройного расширения с тремя цилиндрами. Диаметр цилиндра высокого давления равнялся 356 мм, среднего — 584 мм, низкого — 1189 мм, а ход поршней — 732 мм. Паром машина обеспечивалась от



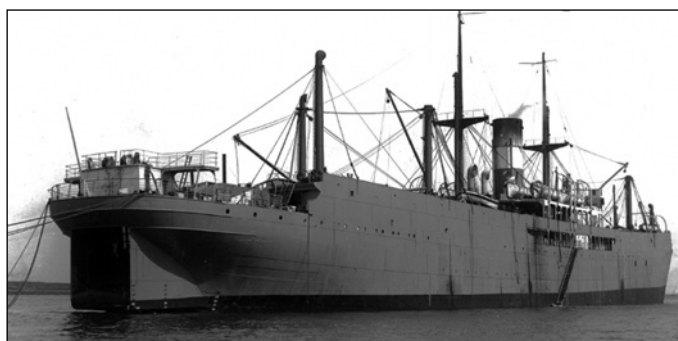
Китобойные пароходы фирмы Салвесенов в Лейт-Харборе на Южной Георгии, около 1930 г. Крайний слева «Stina», рядом «Shika» (в будущем — T-101)

котла, который отапливался мазутом. Наричательная мощность силовой установки 94 л.с., индикаторная — 750 л.с. Скорость полного хода 12,5 уз.

Суда постройки верфи Смита оказались довольно удачными, что послужило поводом для заказа подобных китобоев другими судовладельцами. После сдачи заказчику, перечисленные китобойные пароходы регистрировались на дочернюю компанию The South Georgia Co, основанную наследниками Кристиана Салвесена в 1916 г., но в фактическом управлении находились у базовой фирмы Christian Salvesen & Co. Первоначальную приписку суда получили к Литу. Базировались они недалеко от места ведения промысла в Лейт-Харборе на острове Южная Георгия группы Южных Сандвичевых островов — ныне заморской территории Великобритании в Южной Атлантике, а тогда управляемой совместно с Аргентиной. На протяжении более десяти лет все эти китобои активно работали в водах Антарктики, причем их команды набирались преимущественно из норвежских моря-



Китобойный пароход «Stina», около 1930 г.



Китобойная база фирмы Салвесенов «Salvestria», 1930-е гг.

ков. Деятельность этих судов обеспечивали китобойные базы фирмы Салвесенов «Сарагоса» («Saragossa», вместимость 6359 брт), «Салвестрия» («Salvestria», 11 938 брт), «Сурабая» («Sourabaya», 10 107 брт), «Стромбас» («Strombus», 5449 брт) и «Нью Севилла» («New Sevilla», 13 801 брт), а также арендуемая ею на первых порах норвежская «Севилла» («Sevilla», 7022 брт).

Еще один китобой фирмы Салвесенов «Хав» («Hav»), приобретенный ею в 1935 г., стоит несколько особняком от смитовских судов и был построен немного позднее в Норвегии. Его водоизмещение в нормальном грузу составляло 500 т, а вместимость — 249 брт/86 нрт. Регистровая длина 35,36 м, ширина 7,25 м, глубина интрюма 4,02 м. Судно имело вертикальную паровую машину тройного расширения с тремя цилиндрами. Диаметр цилиндра высокого давления равнялся 356 мм, среднего — 559 мм, низкого — 953 мм, а ход поршней — 610 мм. Паром с рабочим давлением 14 атм. машина обеспечивалась от котла с площадью нагревательной поверхности 221 кв. м. Отапливался котел мазутом. Наричательная мощность силовой установки 69 л.с., индикаторная — 550 л.с. Скорость полного хода 12 уз.

Все перечисленные китобои имели электрическое освещение и еще при постройке оснащались радиостанциями, которые играли важную роль при ведении промысловых работ в море. В 1939 г. в распоряжении компании Салвесенов находился крупнейший в мире китобойный флот, состоявший из пяти китобойных баз, четырех специализированных судов снабжения и более чем 60 китобойных пароходов.

Во время Второй мировой войны в феврале-марте 1940 г. британское Адмиралтейство реквизировало упомянутые выше 14 китобоев фирмы Салвесенов, которые вошли в состав Королевского флота Великобритании как вооруженные траулеры (тральщики) с присвоением административных номеров Fy.294 («Свега»), Fy.297 («Сумба»), Fy.301 («Силджа»), Fy.303 («Стина»), Fy.1652 («Севра»), Fy.1664 («Шика»), Fy.1700 («Сирра»), Fy.1702 («Шуса»), Fy.1724 («Шера»), Fy.1759 («Хав»), Fy.1767 («Шуха»), Fy.1773 («Слуга»), Fy.1874 («Сулла») и Fy.1887 («Стефа»). Все они получили на вооружение по одному 20-мм автомату фирмы «Эрликон», а также по одному спаренному 12,7-мм и 7,62-мм пулемету («Хав», кроме «Эрликона», имел только один 12,7-мм пулемет), а также новейшие тралы британского образца: электромагнитный LL и акустический Congo. В ходе боевых действий был потерян «Севра», подорвавшийся 6 ноября 1940 г. на mine в районе Фалмута.

Из оставшихся в распоряжении британского Адмиралтейства судов Салвесенов после начала Великой Отечественной войны девять были выделены для передачи советскому флоту: «Шика», «Хав», «Стефа», «Свега», «Шуса», «Сумба», «Силджа», «Шера» и «Сулла». Судя по всему, договоренность с правительством Великобритании об их передаче была достигнута в декабре 1941 г. Условия, на которых предоставлялись эти суда пока, к сожалению, установить не удалось. Не исключено, что данная передача осуществлялась на основе советско-британского соглашения о совместных действиях в войне против Германии, подписанного в Москве 12 июля 1941 г.

Отправка китобоев в СССР началась 1 февраля 1942 г. с выходом из Рейкьявика объединенного конвоя PQ9/10, в составе ближнего эскорта которого находились «Шика» и «Хав». 10 февраля конвой без потерь прибыл в Кольский залив и вскоре оба китобоя были приняты советскими экипажами. Ровно через месяц, 1 марта, из Рейкьявика вышел конвой PQ12. Спустя три дня в его охранение вступили вооруженные траулеры «Стефа», «Свега», «Шуса», «Шера» и «Сулла». Переход осуществлялся в исключительно тяжелых погодных условиях. 6 марта во время шторма отстал от конвоя «Стефа». 9 марта потерял остойчивость, перевернулся и затонул в Баренцевом море в районе острова Медве-



Тральщик Т-106 типа ТАМ, СФ, 1943 г.

жий обледеневший «Шера». Из 20 членов его экипажа удалось спасти пятерых, двое из которых вскоре умерли от переохлаждения. 13 марта на подходе к Мурманску «Стефа» встретился с также отставшим от конвоя транспортом «Севзаплес» (3974 брт) и совместно с ним отразил налет фашистской авиации, во время которого, как сообщается, был сбит бомбардировщик Ju88. Однако по данным противника в этот день потерь машин такой марки у него не было, т.к. полеты не выполнялись в связи с метелью. Рассеянные штурмом суда конвоя PQ12 в период с 11 по 14 марта независимо друг от друга прибыли в Кольский залив, где три из четырех оставшихся китобоев передали советской стороне. Последний, «Сулла», вернулся в Исландию.

Очередной полярный конвой PQ13 отправился 10 марта из бухты Лох-Ю в Исландию, а 20 марта он вышел из Рейкьявика в СССР. 23 марта к конвою присоединилось непосредственное охранение, вышедшее накануне из Сейдисфьордюра. В составе последнего находились «Сумба» и «Силджа». Этот конвой также был рассеян непогодой, но 30 марта оба китобоя достигли Кольского залива. Последний из передаваемых китобоев, «Сулла», обычно относят к охранению конвоя PQ13, однако в расписании конвойного ордера он не значится. Это судно последний раз видели в Баренцевом море 25 марта, жестоко страдавшим от шторма и обледенения, после чего оно пропало без вести со всем экипажем (21 человек). Иногда считается, что его могла потопить 1 апреля подводная лодка U 436 (серия VIIC, подводное водоизмещение 1070 т), но более вероятно, что «Сулла», также как и «Шера», затонул после опрокидывания от обледенения корпуса и надстроек. И тому были свидетели, например, матрос с китобоя «Сумба» Гарольд Дж. Нейл, заявивший, что «Сулла» у него на глазах «исчез с поверхности мгновенно и бесшумно» (непонятно, правда, насколько можно доверять такому свидетельству, если подобное не отражено в рапортах командиров кораблей конвоя). Это является и официальной версией британского командования.

В составе РККФ бывшие британские китобои получили литерно-цифровые обозначения с Т-101 по Т-107 и были отнесены к тральщикам типа ТАМ. Все эти корабли вошли в состав 5-го дивизиона тральщиков Охраны водного района

Главной базы СФ и базировались в Полярном. Среди кораблей флота они имели самое современное тральное вооружение и до прибытия деревянных тральщиков типа MMS являлись практически единственным (за малым исключением) на театре типов мореходных тральщиков, способным бороться с неконтактными минами.

10 апреля первым боевую деятельность начал Т-101 — в этот день в сопровождении четырех катеров-тральщиков он приступил к тралению фарватеров в районе между Мурманском и мысом Мишуков с использованием электромагнитного трала, но наличия мин не выявил. В дальнейшем до середины июня тральщики дивизиона вели траление в акватории Мурманского порта и на рейде, а также в Кольском и Святоносском заливах. При этом 4 июня Т-102 и Т-103 совместно с четырьмя британскими тральщиками обследовали район подрыва американского транспорта «Стил Уокер» («Steel Worker», 5685 брт) недалеко от мыса Мишуков, но мин не обнаружили, и данный район был открыт для плавания. 9 июня при переходе с рейда к причалу в Иоканге Т-105 коснулся грунта и сломал опорный подшипник гребного вала, после чего этот тральщик пришлось отправить на ремонт в Архангельск. 8 июля к выполнению своей первой конвойной операции приступил Т-101, выйдя из Святоносского залива в Белое море в составе охранения двух британских транспортов, прибывших с печально известным конвоем PQ17.

15 июня Т-102, Т-103 и Т-104 передали БВФ. 23 июня они прибыли в Архангельск из Полярного и вошли в состав Бригады траления флотилии. 31 июля Т-102 в составе группы тральщиков вышел из Архангельска для сопровождения сторожевых кораблей «Федор Литке» (бывш. ледорез, 2216 брт) и «Дежнев» (бывш. ледокольный пароход, 3578 брт) на их переходе в пролив Югорский Шар. На протяжении всего пути корабли следовали в густом тумане, но обошлось без аварий. По завершении этого похода Т-102 еще не раз участвовал в конвоировании транспортов в Белом море и Арктике.

Прибывший в Архангельск с британскими транспортами и также вошедший в состав БВФ Т-101 тралил 29 августа фарватеры в устьях рек Северная Двина и Маймакса. 21 сен-

тября фарватер на Северной Двине повторно тралил Т-104, используя электромагнитный и акустический тралы.

12 ноября в состав Охраны водного района Главной базы флота из БВФ был возвращен Т-102, а 28 ноября — Т-101, Т-103 и Т-104.

Закончивший аварийный ремонт Т-105 вышел 23 ноября из Молотовска, конвоируя новые подводные лодки М-104 и М-105 (серия XII, по 256 т), которые совершали переход из Горького в Полярный. Днем 24 ноября в условиях девятибального шторма Т-105 не смог следовать дальше и пытался укрыться от волн за островом Сосновец, передав сопровождение подводных лодок сторожевому кораблю СКР-22 (бывш. РТ-79 «Тбилиси», 559 брт), но в 19.31 был выброшен на берег острова Данилов. Хотя Т-105 и оказался на мели на ровном киле, но во время приливов вода заливала его до мостика, поэтому 25 ноября в 16.20 подошедший тральщик Т-906 (бывш. РТ-410 «Пеликан», 628 брт) снял с него личный состав.

27 ноября Т-105 обследовали водолазы, причем оказалось, что его корпус имеет пробоину по левому борту, гребной вал сломан, а винт отсутствует. В тот же день тральщик Т-907 (бывш. РТ-21 «Тралмейстер», 511 брт) приступил к разгрузке и разоружению аварийного корабля. Продолжившие движение М-104 и М-105 зашли в Иокангу, где к отряду присоединился Т-104, в сопровождении которого обе лодки 26 ноября благополучно прибыли в Полярный. 21 декабря для проведения судоподъемных работ к месту аварии Т-105 из Молотовска прибыло спасательное судно «Шквал» (562 брт), но из-за сложной ледовой обстановки три дня спустя все работы были приостановлены до будущей весны. Спасти тральщик удалось лишь летом следующего года, после чего он был законсервирован до послевоенного времени.

В связи с принятием решения об отправке в условиях полярной ночи транспортов в Исландию одиночным порядком, для противоминного обеспечения их перехода командование флота выделило Т-101 и Т-104, которые 14 декабря вышли для траления у мыса Большой Городецкий. Однако, ввиду плохих погодных условий, выполнить свою задачу они оказались не в состоянии. Траление в этом районе Т-101 смог начать только 24 декабря, но и ему вскоре пришлось прервать работу и укрываться от шторма близ маяка Городецкий. В это же время Т-104 и Т-107 продолжали контрольное траление в Кольском заливе.

В течение января-апреля 1943 г. все тральщики типа ТАМ (кроме аварийного Т-105) систематически тралили фарватеры в Кильдинской салме, Кольском заливе, на рейде Мурманска и в акватории Мурманского порта, используя электромагнитные, акустические, а иногда и змейковые тралы. 2 мая Т-101 приступил к тралению фарватеров в зоне ответственности БВФ между мысом Святой Нос и маяком Терско-Орловский.

11 мая из Кольского залива отправился Т-102, передаваемый в оперативное подчинение Иокангской ВМБ. Вскоре совместно с Т-101 они начали траление в районе мыса Святой Нос. 8 июня им в помощь прибыл Т-104, а 15 июня — Т-107. 25-26 июня Т-101 и Т-107 отконвоировали от мыса Святой Нос в Кольский залив транспорт «Иртыш» (2158 брт), после чего были оставлены для действий по обороне Главной базы флота, которые выразились в тралении совместно с Т-103 и Т-106 района Кольского залива и Кильдинской салмы. 12 июля Т-107 вновь вернулся в Иокангу.

22 июля Т-104 начал действия по обеспечению внутренних коммуникаций в Баренцевом море, выйдя из Иоканги в составе охранения конвоя ИК-7. 25 июля он же вступил в охранение конвоя БИ-14. С этого времени тральщики типа ТАМ стали регулярно привлекаться к проводке внутренних конвоев в Белом море и Арктике, хотя основным видом их боевой деятельности продолжало оставаться траление. Следует отметить, что до лета 1943 г. не удалось вытралить ни

одной неконтактной мины. Первым случаем успешного применения неконтактных тралов стало траление входа в губу Белушья на Новой Земле, где 20 июля подводная лодка Кригсмарине U 601 (серия VIIC, 1070 т) выставила 22 донные мины типа ТМВ (масса ВВ 420-560 кг). При тралении тральщиком Т-102 этого участка моря с глубиной 20 м, 13 августа в 17.34 после четвертого галса произошел подрыв мины в одном кабельтове за кормой. В течение 14-31 августа в этом же районе Т-102 подорвал еще семь мин. Девятая из выставленных противником мин была уничтожена 31 августа в результате самопроизвольного срабатывания.

27 августа Т-104 в составе охранения конвоя БА-17 прибыл из Архангельска в селение Хабарово на Югорском полуострове. Через три дня, при возвращении в Архангельск, он сел на мель в проливе Костин Шар. 31 августа его стянул с мели подошедший из губы Белушья тральщик Т-910 (бывш. РТ-81 «Коломна», 558 брт). 2 сентября Т-102, прибывший из губы Белушья в Иокангу для траления в этом районе, подорвал на пятом галсе очередную неконтактную мину. Как и прежде, никаких серьезных повреждений при этом тральщик не получил, хотя и испытывал значительные сотрясения при взрывах. В тот же день в Иокангу из Кольского залива вернулся Т-107 и вскоре был привлечен для охраны конвоя ИБ-34. 8 сентября удачливый Т-102 ушел из Иоканги на ремонт в Архангельск.

20 сентября с конвоем БА-23 в Хабарово прибыл Т-107 и через несколько дней вместе с Т-104 приступил к тралению в проливе Югорский Шар. В ходе него, 25 сентября, Т-104 на тринадцатом галсе подорвал магнитную мину. В этом проливе тральщики совместно работали до 6 октября, когда Т-102, прибывший после ремонта в Архангельске, сменил Т-104. Последний затем использовался для сопровождения конвоев между Хабаровом и Архангельском. 13 октября Т-102 подорвал вторую в Югорском Шаре магнитную мину. В связи со сложной минной обстановкой для усиления минно-тральных сил Новоземельской ВМБ были направлены Т-103 и Т-106. В процессе этой передислокации тральщики зашли для траления фарватера в поселок Бугрино на острове Колгуев, рядом с которым вечером 17 октября оба сели на мель. На следующий день корабли сумели самостоятельно сняться с мели и 21 октября благополучно прибыли в Хабарово.

Всего к 24 октября, в связи с усилением оперативного режима в проливах Югорский Шар и Карские ворота, предпринятого для обеспечения перехода из бухты Тикси в Архангельск ледокола «И. Сталин» (4868 брт) и сторожевого корабля «Федор Литке», в зоне ответственности Новоземельской ВМБ были сосредоточены два эскадренных миноносца, три сторожевых корабля и одиннадцать тральщиков, включая четыре типа ТАМ. После завершения проводки ледокольных судов, Т-102 и Т-107 перешли 30 октября из Хабарова в Иокангу. В дальнейшем Т-106 в одиночестве вел траление фарватеров в Югорском Шаре, т.к. Т-103 ушел 3 ноября из Хабарова в Архангельск, конвоируя транспорт «Рошаль» (1420 брт). В связи с появлением льда в Югорском Шаре Т-106 завершил траление и 9 ноября отправился из Хабарова в Архангельск с конвоем АБ-11.

Затем до конца года тральщики вели траление в Кильдинской салме, Кольском заливе и акватории Мурманского порта, но наличия мин в этих районах не выявили. Кроме того, в новогоднюю ночь Т-106 был послан в дозор на подходах к Кольскому заливу и 1 января 1944 г. патрулировал на линии остров Торос — мыс Летинский. В январе-феврале Т-103, Т-104 и Т-106 поочередно тралили фарватеры в районе Главной базы флота. 15 февраля Т-103 перешел в Иокангу для контрольного траления фарватеров между мысами Святой Нос и Никодимский. 1 марта в оперативное подчинение Иокангской ВМБ прибыл Т-104, а Т-103 с конвоем ИК-3 ушел в Кольский залив. До 25 марта Т-104 вел трале-

ние на подступах к Иоканге, после чего был отправлен с конвоем ИП-2 в Индигу. Позднее этот тральщик участвовал в проводке конвоев БК-10 и ИК-7.

9 июня Т-101 в составе охранения конвоя КБ-12 прибыл из Кольского залива в Архангельск, а 12 июня Т-103 и Т-106 оттуда же — в Иокангу. Последние два тральщика сразу приступили к тралению подходов к Иокангской ВМБ, причем 13 июня в районе мыса Черный Т-106 уничтожил две плавающие мины (советского оборонительного заграждения, сорванные с якорей). 19 июня Т-101 вернулся в Иокангу из Архангельска и присоединился к Т-103 при тралении фарватеров в зоне ответственности Иокангской ВМБ. Т-106, перешедший в Архангельск, 1 июля приступил к тралению подходного фарватера к Северо-Двинскому рейду. С этого же времени Т-101 и Т-102 вели систематическое траление в Горле Белого моря.

21 июля командование флота проводило тактические учения 5-й авиационной дивизии по отработке действий торпедоносцев по конвою в Кольском заливе. В качестве условного противника выступили три торпедных катера, большой охотник и тральщик Т-104. В ходе учений один из торпедоносцев А-20 разбился, задев за сопку; его экипаж погиб. В тот же день Т-103, сопровождая эскадренный миноносец «Урицкий» (1700 т), прибыл в пролив Югорский Шар, где затем приступил к тралению. 28 июля он перешел в губу Белушья на Новую Землю и три дня спустя уже вел траление у становища Малые Кармакулы.

В летний период 1944 г., как и в минувшую навигацию, тральщики типа ТАМ в перерывах между тралением активно использовались для сопровождения внутренних конвоев. Интересная ситуация сложилась в начале августа, когда корабли этого типа вели одновременно три конвоя: Т-102 сопровождал конвой ИБ-19 из Иоканги в Архангельск, Т-103 — конвой НЗ-1 из пролива Маточкин Шар в Русскую Гавань на Новой Земле, а Т-104 — конвой БИ-15 из Архангельска в Иокангу.

24 августа Т-101 и Т-102, приостановившие на время траление в северной части Белого моря, прибыли в Иокангу и в тот же день вышли в Мезень в охранении конвоя ИБ-23. В это время Т-103 тралил фарватеры в Югорском Шаре, Т-104 и Т-107 — в Кольском заливе, а Т-106 — у Архангельска. 13 сентября Т-107 уничтожил плавающую мину в районе мыса Сеть-Наволоки, а 15 сентября еще одну у Териберки. В конце октября Т-104 и Т-107 приступили к регулярной проводке конвоев из Кольского залива в Лиинахамари.

2 ноября Т-106 вывел из Архангельска в направлении Кольского залива группу из четырех рыболовных траулеров, отконвоировал их до Поноя и 3 ноября занял место в дозоре на линии Инуш-Пулонга. 15 ноября в Архангельск из Иоканги на зимний ремонт прибыли Т-102 и Т-104. В тот же день Т-103 пришел с конвоем БК-35 в Кольский залив.

С наступлением 1945 г. оставшиеся в Главной базе флота тральщики поочередно вели контрольное траление в прилегающих акваториях. Кроме того, Т-107 продолжил проводку конвоев в Лиинахамари. Этот тральщик также участвовал в спасении новейшего британского корвета «Денбай Касл» («Denbigh Castle», 1530 т). 13 февраля 1945 г. упомянутый корвет, входивший в состав охранения конвоя JW64, в районе мыса Сеть-Наволоки торпедировала подводная лодка Кригсмарине U 992 (серия VIIC, 1070 т). При помощи подоспевших тральщика Т-107, большого охотника БО-138 «Трюмный» (проект 122А, 249 т) и спасательного судна «Буревестник» (304 брт) он был отбуксирован в губу Большая Волоковая и там поставлен на обсушку. Однако при очередном приливе «Денбай Касл» опрокинулся на борт и был разбит волнами.

После окончания боевых действий тральщики типа ТАМ участвовали в послевоенном контрольном тралении. В августе 1948 г. все эти корабли, исключая законсервирован-

ный Т-105, были возвращены правительству Великобритании, которое являлось их собственником после того, как в марте 1943 г. выкупило у компании Салвесенов все китобои. Дальнейшая их судьба вкратце изложена в исторических справках.

Исторические справки на тральщики типа ТАМ

Т-101

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 893) как китобойный пароход. 20.06.1929 г. спущен на воду и в августе 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Shika» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Salvestria» (в 1930-1936 гг.), «Sourabaya» (1936-1938 гг.) и «New Sevilla» (1938-1939 гг.). Во время Второй мировой войны 14.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Shika» (Fy.1664). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 10.02.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ9/10. 17.02.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 01.03.1942 г. как тральщик Т-101 зачислен в состав РККФ. 14.03.1942 г. включен в состав СФ. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Shika» состоял в распоряжении Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В 1949 г. продан норвежской компании Bjarne G. Longva для использования в качестве китобойного парохода и получил приписку к Хараму (норвежская коммуна в губернии Мёре-ог-Ромсдал). Возможно, в это время имел наименование «Gunnar K». К 1952 г. перестроен в Мольде на заводе Bolsones Skipsbyggeri & Mekaniske Værksted в рыболовный траулер с удлинением корпуса до 40,66 м и установкой двухтактного 7-цилиндрового дизеля мощностью 520 эфп. л.с., выпущенного в 1942 г. британской фирмой British Auxiliaries Ltd. После этого вместимость составила 274 брт/85 нрт. С 1952 г. именовался «Gunnar Langva». В дальнейшем использовался на сельдяном промысле в Северной Атлантике. В 1954 г. перешел в собственность компании Knut Lovseth с припиской к Олесунну. В 1955 г. вторично удлинен до 43,15 м в Хоммелвике на заводе Hommelvik Mekaniske Værksted. В результате вместимость



Рыболовный траулер «Gunnar Langva» (бывш. Т-101) в 1971 г.

увеличилась до 320 брт/127 нрт. Одновременно траулер получил радар — первым среди рыбопромысловых судов. В 1968 г. установлен новый четырехтактный 6-цилиндровый дизель мощностью 1100 эф. л.с. производства западно-германской фирмы Motorenwerke Mannheim AG. С 1974 г. снова принадлежал компании Bjarne G. Longva с припиской по-прежнему к Олесунну. Осенью 1974 г. переименован в «Klennsboen». В 1976 г. куплен компанией Simon Moksters rederi и получил приписку к Ставангеру. 30.04.1976 г. потерпел крушение при буксировке теплоходом «Sundland» из Кристиансунна в Ставангер, но был спасен. В 1977 г. продан компании PR Team-Dykk (менеджер — Ola Roseth) и вновь приписан к Олесунну. Однако не восстанавливался и в сентябре 1977 г. отбуксирован в Молей, где был посажен на прибрежную отмель. Оставался в брошенном состоянии на протяжении нескольких лет, в 1983 г. исключен из норвежского регистра морских судов.

T-102

Построен в Осло фирмой Akers Mekaniske Værksted (зав. № 460) как китобойный пароход. 03.03.1931 г. спущен на воду и в апреле 1931 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Nav» и принадлежал норвежской компании Hvalfanger AS Polhavet (менеджер — Granoe & Fuhr AS). Портом приписки являлся Тёнсберг. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойной базе «Sevilla». В сентябре 1935 г. куплен британской компанией The Sevilla Whaling Co (менеджер — Christian Salvesen & Co) и получил приписку вначале к Литу, с 1938 г. — к Дублину, а с 1939 г. — к Джерси. В дальнейшем под прежним наименованием промышлял в

том же районе при китобойных базах «Sourabaya» (в 1935-1936 и 1937-1939 гг.) и «Salvestria» (1936-1937 гг.). Во время Второй мировой войны в марте 1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Nav» (Fy.1759). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 10.02.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ9/10. 17.02.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 01.03.1942 г. как тральщик Т-102 зачислен в состав РККФ. 14.03.1942 г. включен в состав СФ. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Nav» состоял в распоряжении Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В марте 1949 г. продан британской компании Thor Steam Fishing Co для использования в качестве китобойного парохода, получил приписку к Гримсби и был переименован в «Whale 4». После этого возобновил китовый промысел в Атлантике. В октябре 1950 г. куплен исландской компанией Hvalur HF (менеджер — Loftur Bjarnason) и получил приписку к Хабнарфьордюру. Вскоре был переименован в «Hvalur 4». Летом 1969 г. продан на слом известной британской судоразделочной компании Thomas W. Ward, которая 06.08.1969 г. начала его разборку на металлолом в Инверкейтинге.



Китобойный пароход «Nav» (в будущем — Т-102) под норвежским флагом вскоре после окончания постройки

T-103

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 876) как китобойный пароход. 23.02.1929 г. спущен на воду и в апреле 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Stefa» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Salvestria» (в 1930-1936 гг.), «Sourabaya» (1936-1938 гг.) и «New Sevilla» (1938-1939 гг.). Во время Второй мировой войны 16.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Stefa» (Fy.1887). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 14.03.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ12. 21.03.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 22.04.1942 г. как тральщик T-103 зачислен в состав РККФ. 09.05.1942 г. включен в состав СФ. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Stefa» состоял в распоряжении Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В 1950 г. продан норвежской компании Theodor Overland AS, получил приписку к Кристиансунну и переименован в «Halgrim». В том же году перестроен в рыболовный траулер вместимостью 240 брт/90 нрт. В дальнейшем использовался на сельдяном промысле в Северной Атлантике. В июне 1952 г. продан компании Harald Falnes PR, приписан к Скюденесхавну и переименован в «Reidun». Тогда же установлен дизель производства американской фирмы Fairbanks Morse & Co мощностью 500 эфп. л.с., который обеспечивал скорость до 9,5 уз. В 1953 г. куплен компанией Ludvig Johansen PR и получил приписку к Мольде. В 1958 г. удлинен до 43,64 м с увеличением вместимости до 295 брт/145 нрт. В 1965 г. перешел в собственность компании Odd Nyborg PR с припиской к Сортланну. В 1967 г. установлен дизель производства американской фирмы Caterpillar Incorporated мощностью 800 эфп. л.с., который позволял развивать скорость до 11,5 уз. В 1978 г. приобретен компанией PR Reidun (менеджер — Odd Nyborg) и переименован в «Nyborg». Порт приписки остался прежним. В августе 1985 г. продан на слом и затем разобран на металлолом в Норвегии.

T-104

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 877) как китобойный пароход. 14.03.1929 г. спущен на воду и в апреле 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Svega» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Saragossa» (в 1930-1932 гг.), «New Sevilla» (1932-1933 гг.) и «Salvestria» (1933-1939 гг.). Во время Второй мировой войны 14.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Svega» (Fy.294). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 11.03.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ12. 16.03.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 22.04.1942 г. как тральщик T-104 зачислен в состав РККФ. 09.05.1942 г. включен в состав СФ.

В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Svega» состоял в распоряжении Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В 1951 г. продан норвежской компании Patrick Sjøvik (менеджер — Ole Sjøvik), получил приписку к Мольде и переименован в «Sjøvik». В том же году перестроен в рыболовный траулер с установкой четырехтактного 8-цилиндрового дизеля производства шведской фирмы Nydqvist & Holm AB. В дальнейшем использовался на сельдяном промысле в Северной Атлантике. В 1960 г. удлинен до 42,98 м с увеличением вместимости до 291 брт. В 1971 г. куплен компанией Hans T. Hanssen Jr., получил приписку к Тромсё и переименован в «Sjøvag». В 1972 г. установлен новый четырехтактный 8-цилиндровый дизель западногерманской фирмы Wichmann GmbH. В октябре 1983 г. продан на слом.

T-105

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 884) как китобойный пароход. 06.06.1929 г. спущен на воду и в июле 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Shusa» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Дублин, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Sourabaya» (в 1929-1933 и 1939-1940 гг.), «Salvestria» (1933-1936 гг.) и «New Sevilla» (1936-1939 гг.). Во время Второй мировой войны 16.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Shusa» (Fy.1702). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 12.03.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ12. 17.04.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 22.04.1942 г. как тральщик T-105 зачислен в состав РККФ. 09.05.1942 г. включен в состав СФ. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого и Баренцева морей, а также обеспечивал конвоирование кораблей и судов. 24.11.1942 г. при обеспечении перехода подводных лодок М-104 и М-105 из Молотовска в Полярный выброшен штормом на берег острова Данилов в горле Белого моря. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. Летом 1943 г. снят с берега, отбуксирован в Молотовск, где 16.08.1943 г. законсервирован. С 18.04.1950 г. — несамоходное учебно-электромеханическое судно «Вага». 19.10.1952 г. вновь поднял флаг по завершении переоборудования и восстановительного ремонта в Молотовске. С 27.12.1956 г. — учебно-тренировочная станция по борьбе за живучесть UTC-21. 04.07.1964 г. исключен из списков судов ВМФ СССР и затем сдан на слом.

T-106

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 887) как китобойный пароход. 20.06.1929 г. спущен на воду и в июле 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Sumba» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Sourabaya» (в 1929-1935 гг.), «Salvestria» (1935-1936 и 1937-1940 гг.) и «Strombus» (1936-1937 гг.). Во время Второй



Китобойный пароход «Sumba» (в будущем — Т-106) на промысле у берегов Южной Георгии, около 1930 г.

мировой войны 16.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Sumba» (Fy.297). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 30.03.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ13. 04.04.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 22.04.1942 г. как тральщик Т-106 зачислен в состав РККФ. 09.05.1942 г. включен в состав СФ. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, нес дозорную службу, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Sumba» состоял в распоряжении Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В 1950 г. продан датской компании PF Lørga для использования в качестве китобойного парохода и получил приписку на Фарерских островах. В 1955 г. куплен компанией PF Hvalveidufelagit, сохранив прежнюю приписку, и переименован в «Grani». В 1957 г. разобран на металлолом в ФРГ.

Т-107

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 910) как китобойный пароход. 20.06.1929 г. спущен на воду и в августе 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Silja» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Sourabaya» (в 1929-1935 гг.), «Salvestria» (1935-1936 и 1937-1940 гг.) и «Strombus» (1936-1937 гг.). Во время Второй мировой войны 24.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Silja» (Fy.301). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 30.03.1942 г. прибыл в Кольский залив с конвоем PQ13. 15.05.1942 г. принят в Полярном от британского командования. 21.05.1942 г. как тральщик Т-107 зачислен в состав РККФ. 05.06.1942 г. включен в состав СФ. В марте 1943 г. выкуплен британским Адмиралтейством у судовладельцев. В период Великой Отечественной войны производил траление в акваториях Белого, Баренцева и Карского морей, обеспечивал конвоирование кораблей и судов, а также участвовал в послевоенном тралении. 20.08.1948 г. возвращен британским властям и 13.09.1948 г. исключен из состава ВМФ СССР. Затем под прежним наименованием «Silja» состоял в распоряжении

Министерства транспорта Великобритании, но не эксплуатировался по экономическим соображениям. В октябре 1948 г. продан датской компании PF Lørga для использования в качестве китобойного парохода. 05.11.1948 г. затонул в результате аварии в Северной Атлантике при буксировке из Халла на Фарерские острова.

«Шера»

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 875) как китобойный пароход. 12.02.1929 г. спущен на воду и в апреле 1929 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Shera» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Saragossa» (в 1929-1932 гг.), «Salvestria» (1932-1933 гг.), «Sourabaya» (1933-1936 гг.), «Strombus» (1936-1937 гг.) и «New Sevilla» (1937-1938 гг.). Во время Второй мировой войны 16.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Shera» (Fy.1724). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. 09.03.1942 г. на переходе с конвоем PQ12 в Кольский залив в условиях штормовой погоды обледенел, опрокинулся и затонул у острова Медвежий в Баренцевом море.

«Сулла»

Построен в Мидлсбро фирмой Smith's Dock Co (зав. № 849) как китобойный пароход. 03.07.1928 г. спущен на воду и в августе 1928 г. сдан заказчику. Первоначально носил наименование «Sulla» и принадлежал британской компании The South Georgia Co (менеджер — Christian Salvesen & Co). Портом приписки вначале являлся Лит, с 1938 г. — Кейптаун, а с 1939 г. — Джерси. По окончании постройки занимался китовым промыслом в водах Антарктики при китобойных базах «Sevilla» (в 1928-1929 гг.), «Sourabaya» (1929-1933 гг.), «New Sevilla» (1934-1936 гг.) и «Strombus» (1936-1937 гг.). В 1937 г. переведен на промысел в Арктику. Во время Второй мировой войны 23.03.1940 г. реквизирован британским Адмиралтейством и вошел в состав Королевского флота как вооруженный траулер HMS «Sulla» (Fy.1874). В декабре 1941 г. выделен во временное пользование СССР в рамках оказания союзнической помощи. После 25.03.1942 г. пропал без вести на переходе с конвоем PQ13 в Кольский залив, предположительно в условиях штормовой погоды обледенел, опрокинулся и затонул в Баренцевом море.

Принятые сокращения

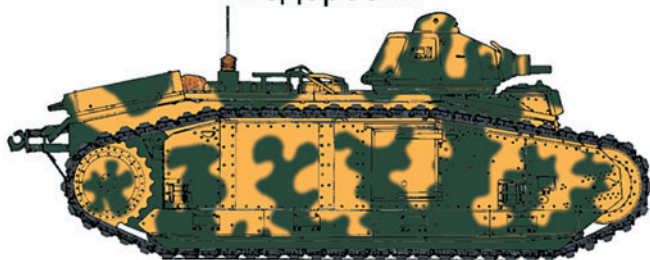
БВФ — Беломорская военная флотилия;
брт — брутто-регистражных тонн;
бывш. — бывший;
ВВ — взрывчатое вещество;
ВМБ — военно-морская база;
зав. — заводской;
нрт — нетто-регистражных тонн;
РККФ — Рабоче-Крестьянский Красный Флот;
СФ — Северный флот;
эфф. — эффективных.

Индексация внутренних советских конвоев

АБ — Арктика-Белое море;
БА — Белое море-Арктика;
БИ — Белое море-Иоканга;
БК — Белое море-Кольский залив;
ИБ — Иоканга-Белое море;
ИК — Иоканга-Кольский залив;
НЗ — Арктика-Новая Земля.

Схемы камуфляжа танков В1 и В1 bis

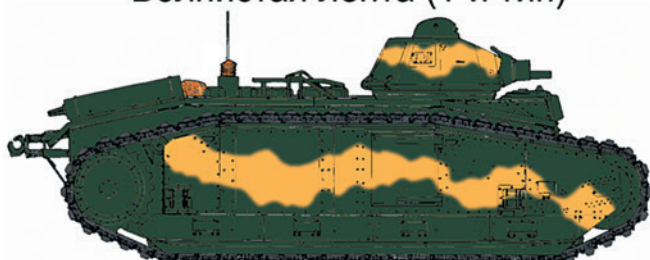
Водоросли



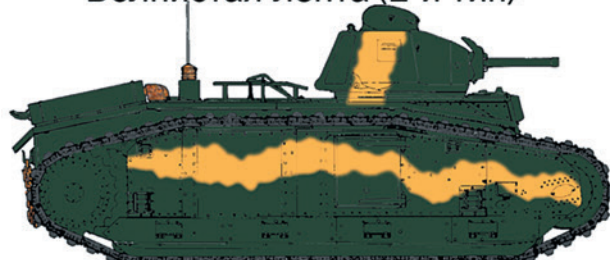
Стена



Волнистая лента (1-й тип)



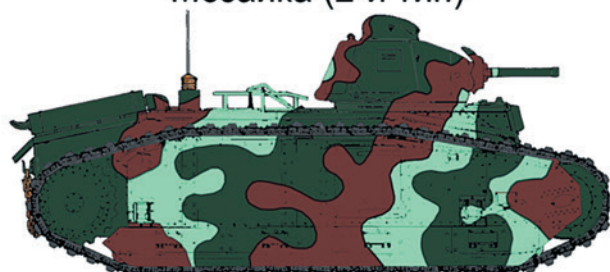
Волнистая лента (2-й тип)



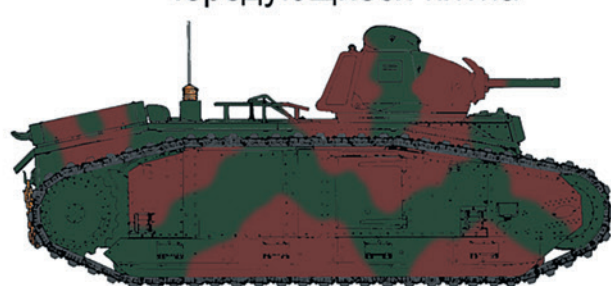
Мозаика (1-й тип)



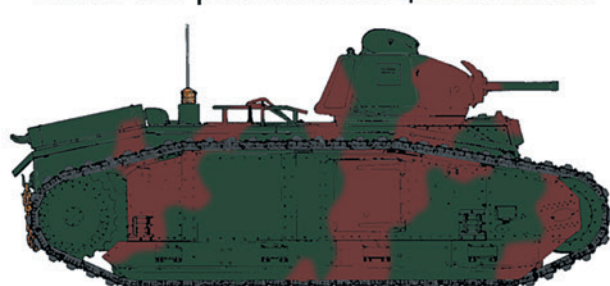
Мозаика (2-й тип)



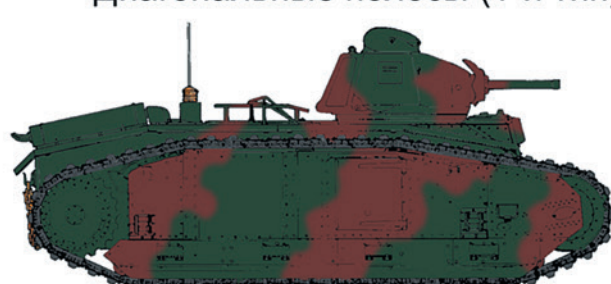
Чередующиеся пятна



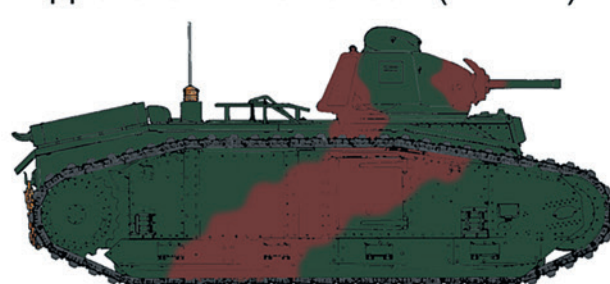
Большие расплывающиеся пятна



Диагональные полосы (1-й тип)



Диагональные полосы (2-й тип)



Танк командира батальона 366 Graves

1-я рота



337 Eure

1-й взвод
327 Lot



2-й взвод
344 Volnay



3-й взвод
345 Beaune



377 Vauquois



328 Tarn



341 Vougeot



314 Sambre



311 Rhin



отсутствовал



2-я рота



375 Châteauneuf-du-Pape

1-й взвод
339 Aisne



2-й взвод
322 Durance



3-й взвод
320 Drôme



369 Corbières



350 Fleurie



370 Pinard



336 Yonne



отсутствовал



374 Villers-Marmery



3-я рота



340 Somme

1-й взвод
315 Meurthe



2-й взвод
365 Barsac



3-й взвод
351 Muscadet



346 Meursault



372 Vertus



317 Doubs



316 Moselle



373 Trépail



338 Charente

