

## Содержание

1. Авторы статей в журнале «BALTFORT». 2007–2018 .....	2
2. Ю.Ю. Мелконов. Балтийскому военно-историческому журналу «BALTFORT» – 10 лет .....	6
3. Ю.Ю. Мелконов, Н.В. Гушин. К полёту готов! Обращение к министру обороны России генералу армии Сергею Шойгу .....	7
4. 100 лет Герою Советского Союза П.В. Летуновскому .....	8
5. И.И. Меркулов. Проблема защиты военно-морских воинских захоронений, морских братских могил в территориальных водах Эстонской Республики .....	10

## Военная история

1. Ю.Ю. Мелконов, С.А. Данилина. Служу небу и морю! .....	14
2. Ю.Ю. Мелконов, С.А. Данилина. Флот Юрия Георгиевича Белецкого .....	22
3. А.Г. Гурин. Латышская дивизия или всё же корпус латышских красных стрелков? .....	26
4. И. Шайдуров. Символ верности и чести .....	31
5. О.Н. Пухляк. Лиепайский отдельный отряд торпедных катеров в июне 1941 года .....	36
6. В.А. Гуркин. Нельсон Степанян – курсант и инструктор Батайской лётной школы .....	47
7. С.В. Ерёмкин. Трагедия в небе Пакистана .....	52
8. Е.М. Данилов. Ветерану Балтики маяку Рухну – 370 лет .....	56
9. Я.Я. Ааматс. Операция «Гинденбург» .....	58
10. И.Ю. Шмидт. Дети Красной Розы. Кутумбэло .....	63
11. О.В. Морозов. Личный фронтовой дневник Л.С. Братановича. 1914–1915 годы .....	65
12. Детский хоспис святой Софии. Нужна помощь Мартину! .....	72

## Contents

1. Authors of Magazine «BALTFORT» Articles. 2007– 2018 .....	2
2. Y.Y. Melkonov. Baltic Military History Magazine «BALTFORT» – 10 Years .....	6
3. Y.Y. Melkonov, N.V. Gushchin. Ready to Fly! Appeal to Defence Minister of Russia Federation, Army General Sergey Shoigu .....	7
4. 100th Anniversary of the Birth of P.V. Letunovsky, the Hero of Soviet Union .....	8
5. I.I. Merkulov. Problem Related to Protection of Naval Military Burials, Sea Mass Graves in the Territorial Waters of Republic of Estonia .....	10

## Military History

1. Y.Y. Melkonov, S.A. Danilina. I serve the sky and the sea! .....	14
2. Y.Y. Melkonov, S.A. Danilina. Yuri Georgievich Beletsky's Fleet .....	22
3. A.G. Gurin. Latvian Division or the Corps of Latvian Red Riflemen? .....	26
4. I. Shaidurov. Symbol of Commitment and Honor .....	31
5. O.N. Puhlyak. Liepaja Separate Detachment of Torpedo Boats in June 1941 .....	36
6. V.F. Gurkin. Nelson Stepanyan as a Student and Instructor of Bataisk Flight School .....	47
7. S.V. Eremkin. Tragedy in the skies of Pakistan .....	52
8. E.M. Danilov. Ruhnu Lighthouse, the Veteran of the Baltic Sea – 370 Years .....	56
9. J.J. Amats. Operation «Hindenburg» .....	58
10. I.Y. Schmidt. Children of the Red Rose. Cutumbelo .....	63
11. O.V. Morozov. Personal Front-Line Diary of L.S. Bratanovich. 1914–1915 .....	65
12. Children's Hospice of St. Sophia. Martin Needs Help! .....	72



Латышские стрелки. Фото из собрания Алдиса Лапиньша

# BALTFORT

Балтийский военно-исторический журнал

№1 (34). Май, 2018 год

Регистрационное свидетельство СМИ

№ 000703185, ISSN 1691-4430 ©

Адрес редакции: ул. Пилдас 16б, Рига, LV-1035, Латвия

Моб. тел.: (+371)29561967, (+371)29890081

Интернет-страница: [www.melkon.lv](http://www.melkon.lv)

Главный редактор: Юрий Мелконов – [melkon@melkon.lv](mailto:melkon@melkon.lv)

Редактор: Светлана Данилина – [sdan@inbox.lv](mailto:sdan@inbox.lv)

Редакция оставляет за собой право редактирования и сокращения статей. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Перепечатка только с письменного разрешения редакции.

Журнал распространяется и высылается по индивидуальным заказам и коллективным заявкам во все страны.

Заказать журнал можно по e-mail: [melkon@melkon.lv](mailto:melkon@melkon.lv).

Разрешение на распространение в Российской Федерации РП №172 от 19.02.2009.

Издательство приглашает к сотрудничеству региональных распространителей разных стран.

Техническое редактирование: SIA «PKB Servis»

# BALTFORT

The Baltic Military History Magazine

№1 (34). May, 2018

The Registration Certificate of Mass-media

№ 000703185, ISSN 1691-4430 ©

Edition reserves the right to itself editing and reductions of articles.

An opinion of Edition can not coincide with the opinion of the author.

Magazine is sent under individual orders. It is possible to order magazine on e-mail [melkon@melkon.lv](mailto:melkon@melkon.lv).

The publishing house invites regional distributors of the different countries to cooperation.

The address of edition: Pildas Street 16b, Riga, LV-1035, Latvia  
M.: (+371)29561967, (+371)29890081

Internet-page: [www.melkon.lv](http://www.melkon.lv)

The Editor-in-Chief: Yuri Melkonov – [melkon@melkon.lv](mailto:melkon@melkon.lv)

The Editor: Svetlana Danilina – [sdan@inbox.lv](mailto:sdan@inbox.lv)

The technical editor SIA «PKB Servis»

## На первой странице обложки:

Памятник дважды Герою Советского Союза подполковнику Нельсону Степаняну в Калининграде перед штабом авиации Балтийского флота. Фото Сергея Мелконова

## На последней странице обложки:

Иллюстрация к статье Ильи Шайдурова о кортиках. Слева – кортик офицера ВВС, справа – кортик офицера ВМФ, в центре – дарственный кортик от деда внуку. Фото «PKB Servis»

**АВТОРЫ СТАТЕЙ  
В ЖУРНАЛЕ BALTFORT  
2007-2018 ГГ.**

**AUTHORES OF ARTICLES  
IN BALTFORT MAGAZINE  
2007-2018**

ЛАТВИЯ



Юрий Мелников



Светлана Данилина



Сергей Мелников



Эвнер Александрович  
Абраменко



Вита Авотиня



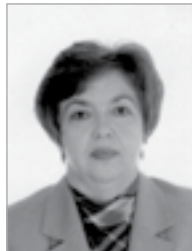
Янис Амацс



Александр Богданов



Андрис Ванас



Галина Верёвочкикова



Светлана Видьякина



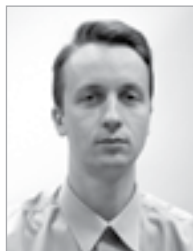
Владимир Гуров



Игорь Гусев



Николай Васильевич Гуцин



Дангис Дедуmietис



Марк Екарашев



Эрик Жагарс



Людмила Жилвинская



Максим Иванов



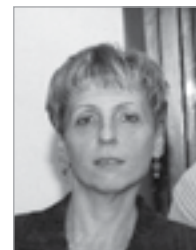
Николай Кабанов



Янис Иварс Каспарсонс



Алексей Кравчук



Илзе Кризере



Нина Лapidус



Айнис Лоцикс



Валдис Мизерс



Олег Морозов



Валерий Мякиньков



Вадим Оболевич



Иева Осе



Андрей Палладович



Олег Пухляк



Александр Ржавин



Игорь Ристалайнен



Александр Свирский



Игорь Викторович Тереев



Виктор Тхор

ЛАТВИЯ



Янис Хартманис



Юрис Цыганов



Герман Чернов



Эдгар Блумфелд



Вячеслав Юрьевич Камышев



Эдгарс Энгзерс



Модрис Эссертс



Юрий Николаевич Мелконов



Василий Иванович Савченко

РОССИЯ



Роман Авиллов



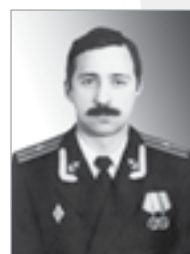
Леонид Амирханов



Николай Аюшев



Олег Балашов



Сергей Бар



Владимир Бобков



Сергей Булдыгин



Владимир Васильев



Посол РФ в Латвии Александр Альбертович Вешняков



Сергей Войцехович



Станислав Воробьев



Алексей Гайдук



Владимир Гуркин



Сергей Егоров



Сергей Еремин



Радий Анатольевич Зубов



Сергей Зыков



Антон Иванов



Владимир Калинин



Геннадий Канинский



Марина Кондратова



Юрий Копляков



Юрий Королев



Никита Кузнецов

РОССИЯ



*Геннадий Кушелев*



*Александр Кушнер*



*Людмила Макарова*



*Сергей Малахов*



*Виктор Иванович Манойлин*



*Алексей Мельнов*



*Артём Монахов*



*Павел Новиков*



*Алексей Олейников*



*Посол РФ в Эстонии Александр Михайлович Петров*



*Геннадий Поляков*



*Любовь Попова*



*Михаил Российский*



*Павел Сапунюв*



*Александр Следков*



*Евгений Суханов*



*Дарья Тимошенко*



*Ольга Черкасова*



*Александр Широкопад*



*Игорь Шмидт*



*Юрий Александрович Виноградов*



*Семён Семёнович Кушнер*



*Михаил Николаевич Унгерман*



*Борис Шалагин*



*Виктор Васильевич Яковлев*

ЭСТОНИЯ



*Валентин Виллемсоо*



*Евгений Михайлович Данилов*



*Игорь Копытин*



*Сергей Макаревский*



*Юрий Мальцев*

ЭСТОНИЯ



*Иван Иванович Меркулов*



*Пеэду Саммалсоо*



*Урмас Селиранд*



*Роберт Трейфельт*



*Сулев Трувердт*



*Максим Трутс*

ЭСТОНИЯ



Мати Ыун



Йиво Юурее



Юрий Евстафьевич Васильев



Владимир Владимирович Верзунов

БЕЛОРУССИЯ



Андрей Каркотко



Игорь Ментуз

ЛИТВА



Ингрида Велупуте



Эгидюс Казлаускис



Александр Митрофанов



Владимир Орлов



Антанас Сеибутис

УКРАИНА



Надежда Демченко



Вячеслав Иванов



Сергей Ромадин



Виктор Саранча



Сергей Сезин

ЧЕХИЯ



Владимир Францев

ПОЛЬША



Лукаш Пардела



Ярослав Хоржепа



Яцек Ярош

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ



Тед Александер

США



Эрик А. Сибул

ГЕРМАНИЯ



Станислав Кирилец



Борис Ионович Кругляков



Ханс-Рудольф Нойман



Хендрик Рооте



Илья Шайдуров

ШВЕЦИЯ



Кристер Локинд



Алексей Смирнов



Урбан Собеус

ФИНЛЯНДИЯ



Никита Тарунтаев



Ове Энквиист

# БАЛТИЙСКОМУ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОМУ ЖУРНАЛУ «BALTFORT» 10 ЛЕТ

# THE BALTIC MILITARY HISTORY MAGAZINE «BALTFORT» 10 YEARS



Главный редактор журнала «BALTFORT»  
Юрий Юрьевич Мелконов в крепости Суоменлинна



Директор Музея Мирового океана  
Светлана Геннадьевна Сивкова. Калининград



Юрий Мелконов и историк береговой артиллерии Финляндии Ове Энквист

## От Калининграда до Хельсинки

Все военные историки стран Балтийского моря знают друг друга. У нас общая история, и из этого родился наш общий военно-исторический журнал «BALTFORT». Мы рассказываем не только о фортификации и инженерных вопросах, но и о военной истории, об армии, авиации и флоте. Первый номер журнала вышел в декабре 2007 года, и таких номеров уже сделано 33, этот журнал – 34-й.

Отдельная тема – воспоминания ветеранов военной службы. Солдаты и матросы, офицеры, генералы и адмиралы рассказывают на страницах журнала о своей службе, о жизни, отданной армии, авиации, флоту и служению Родине. Все генералы и адмиралы, живущие в Латвии, стали героями нашего журнала.

Главный приоритет в публикациях отдаётся местным историкам, краеведам, изучающим историю нашей страны и всего Балтийского региона.

На страницах журнала опубликованы воспоминания выдающихся военных инженеров, писателей, рассказывающих о героических страницах военной истории.

Журнал интернационален, в нём публикуются историки и энтузиасты военной истории из всех стран региона Балтийского моря и из других регионов.

Публикации в журнале уже помогли стать кандидатами и докторами исторических наук многим учёным из разных стран.

В издании журнала были разные периоды, когда выходило четыре номера в год, а бывало, что и один. И такая жизнестойкость издания говорит, прежде всего, о том, что журнал нужен, востребован и жизнь его будет продолжаться. Сегодня план деятельности редакции заполнен предложениями, статьями, книгами – впереди много работы.

*В 2009 году в Риге на международной конференции военной прессы мы много беседовали о роли и возможностях военных изданий. Я рассказывал о нашем журнале, об общей истории стран Балтики и о тех возможностях, которые открываются при сотрудничестве военных историков.*

*Румынский офицер внимательно слушал, а потом сказал: «Нам, странам Чёрного моря, обязательно нужен такой журнал, у нас тоже общая история!»*

**Юрий Мелконов**

Главный редактор журнала «BALTFORT»  
Латвия, Рига, апрель 2018 года

## К ПОЛЁТУ ГОТОВ!

### ОБРАЩЕНИЕ К МИНИСТРУ ОБОРОНЫ РОССИИ ГЕНЕРАЛУ АРМИИ СЕРГЕЮ ШОЙГУ

Всё дальше и дальше уходят от нас грозные годы Великой Отечественной войны, но в памяти народной навсегда остаются подвиги защитников Родины.

Ярким примером такого подвига являются боевые действия 1-го гвардейского минно-торпедного полка Морской авиации Балтийского флота в 1941 году. Тогда морские лётчики совершили налёты на столицу фашистской Германии Берлин. Вся страна воспринимала эти удары как надежду на приближение Победы над врагом. Боевой путь полка начинался от Ленинграда и завершился в 1945 году в литовской Паланге.

За годы войны 1 гв. МТАП стал самым героическим в советских ВВС, он дал Родине 33 Героя Советского Союза, и сейчас добавлено имя 34-го Героя – гвардии капитана Петра Летуновского, самолёт которого А-20 «Бостон» был найден на дне Рижского залива в 2008 году. Подвигу героического экипажа «Рижского „Бостона”» посвящена книга рижского писателя Юрия Мелконова «Дальний крейсерский полёт».

После войны 1 гв. МТАП базировался под Ригой в посёлке Скулте. Полк получил на вооружение реактивные бомбардировщики Ил-28. В 1961 году во времена хрущёвских преобразований и сокращений в вооружённых силах СССР полк был переформирован в 846 МТАП.

Впоследствии в связи с постоянным присутствием советского ВМФ в Средиземноморье и необходимостью выполнения противолодочных задач, которые



*Встреча Ил-38 с американским истребителем над Средиземным морем. 1980 год*



*Памятник самолёту Ил-28 в латвийском посёлке Скулте. 2018 год*

## READY TO FLY!

### APPEAL TO THE MINISTER OF DEFENSE OF RUSSIA, GENERAL OF THE ARMY SERGEI SHOIGU



*Командир 1 гв. МТАП полковник Е. Н. Преображенский и флагманский штурман полка капитан П. И. Хохлов. 1941 год*

выполняли самолёты Ил-38 Северного флота, было принято решение создать отдельную специализированную эскадрилью противоло-



*Подготовка к вылету бомбардировщика ДБ-3*

дочных самолётов Ил-38. В 1975 году была создана 145-я ОПЛАЭ с базированием в Скулте.

Все авиационные подразделения, которые так или иначе были созданы на основе 1 гв. МТАП, высоко несли знамя Морских авиаторов и с честью выполняли задания командования.

Сегодня ветераны 1 гв. МТАП живут по всей стране и в ближнем зарубежье, от Дальнего Востока до Калининграда, передают свои знания молодёжи и активно участвуют в военно-патриотической работе.

1 гв. МТАП сформировали в апреле 1938 года, и в 2018 году полку исполнилось бы 80 лет.

Армия живёт традициями. Сегодня Первого гвардейского авиаполка нет в составе Балтийского флота, и мы предлагаем возродить легендарный полк Морской авиации России, чтобы продолжались героические традиции лётчиков Великой Отечественной войны.

**Юрий Мелконов**  
главный редактор журнала «BALTFORT»  
Рига

**Николай Гуцин, подполковник запаса,**  
ветеран боевой службы в Индийском океане и в Средиземном море,  
командир 145 ОПЛАЭ  
Скулте

## КОМАНДИРУ «РИЖСКОГО „БОСТОНА”» – 100 ЛЕТ

## THE COMMANDER OF THE «RIGA „BOSTON”» – 100 YEARS

Командиру экипажа «Рижского „Бостона»» гвардии капитану Герою Советского Союза Петру Васильевичу Летуновскому 18 февраля 2018 года исполнилось 100 лет.

*Напомним, что самолёт-бомбардировщик А-20 «Бостон» 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка морской авиации Балтийского флота был найден латвийскими дайверами Алексеем Кравчуком и Андрисом Вилксом на дне Рижского залива в 2008 году.*

*В результате проведённых исследований удалось установить состав экипажа и дату полёта – 27 ноября 1943 года.*

*Командир экипажа – гвардии капитан Пётр Васильевич Летуновский,*

*Штурман – гвардии старший лейтенант Демченко Николай Иванович*

*Стрелок-радист – старший сержант Кузьмин Алексей Ананьевич*

*Судьба экипажа подробно рассмотрена в книге Юрия Мелконова «Дальний крейсерский полёт».*

Пётр Летуновский родился 18 февраля 1918 года в деревне Летуновка Никифоровского района Тамбовской области.

Память о своём героическом земляке сохраняют жители села и учащиеся Туровской школы. Митинг, посвящённый 100-летию со дня рождения Петра Васильевича Летуновского, легендарного лётчика морской авиации, прошёл 19 февраля 2018 года в Туровской начальной школе.

Рассказ о событии прислала учительница Попова Любовь Алексеевна.



Герой Советского Союза гвардии капитан  
Пётр Васильевич Летуновский

*«Актальный зал школы в этот день был празднично украшен. Георгиевские ленточки, живые цветы, книги и журналы о Петре Летуновском и его подвиге. На стене размещён плакат „Помним тех, кто легендой оваян!”, специально изготовленный к этому знаменательному событию нашего села. На плакате – фотографии военных лет, в память о герое написана его биография, отмечены боевые заслуги, а также представлены фотографии мемориалов, на которых увековечено имя нашего земляка Петра Летуновского.»*

*Это мемориал „Борки” Ленинградской области, возведённый в память о морских авиаторах Балтийского флота, сражавшихся и погибших во время войны при защите Ленинграда, и монумент в Калининграде, посвящённый памяти 682 лётчиков, погибших во время Великой Отечественной войны на Балтике.*

*На митинге присутствовали представители Юрловского сельского совета, отдела образования администрации Никифоровского района,*



Возложение цветов к мемориальной доске памяти П. В. Летуновского, установленной на здании школы села Туровка



базовой Никифоровской СОШ № 2, корреспондент районной газеты „Знамя” Светлана Архелова, настоятель Казанского храма села Туровка иерей Савва, школьники и жители села.

Митинг открылся гимном 1-го минно-торпедного авиационного полка Краснознамённого Балтийского флота (слова Н. Браун, музыка В. Витлина).

К участникам митинга обратились глава Юрловского сельского совета Дмитриевцев В. В., настоятель Казанского храма села Туровка иерей Савва.

Ветеран педагогического труда Попова Любовь Алексеевна рассказала о жизни отважного земляка, о его боевых заслугах. Отметила, что вся его жизнь – подвиг!

В 25 лет Пётр Летуновский четырежды был удостоен высшей военной награды СССР – Ордена Боевого Красного Знамени, присуждавшегося за особую храбрость, самоотверженность и мужество, проявленные при защите социалистического Отечества.

О нашем земляке написаны книги «Рижский „Бостон”», „Дальний крейсерский полёт”, чтобы потомки помнили о нём. Мы, его земляки, наши дети и внуки, пришли сегодня на митинг, чтобы почтить память героя войны, отдавшего свою

жизнь за мирное небо над нами. Холодной осенью 1943 года не закончился его полёт, он продолжается, пока жива память о нём. Ибо лётчики не умирают, они уходят от нас в небеса!

На митинге прозвучали мелодии военных лет, песни о войне.

Учащиеся Туровского и Юрловского филиалов МБОУ „Никифоровская СОШ № 2” читали стихи о войне, о морской авиации, о подвиге лётчиков. Особенно проникновенно прозвучало стихотворение „Кагул” о военном аэродроме, с которого лётчики 1-го минно-торпедного авиационного полка летали в 1941 году бомбить Берлин, улетали в своё бессмертие.

Погибшим – память со скупой слезою,

Да в небе, как стрела, от дыма след.

Взлетали ввысь и падали герои

Войною опалённых, страшных лет.

Спасибо нашим дедам и прадедам за то, что они смогли победить и сделать так, чтобы наше поколение не знало войн.

Татьяна Костина исполнила душевную песню „Ромашки, опалённые войной”. Стихотворение „Зенитчицы” очень трогательно прочитала Мельникова Валерия.

Туровская Марина Владимировна, заведующая Туровским филиалом, сказала, обращаясь к участникам митинга: „Сегодня здесь присутствует

и современная молодежь, и именно им мы передадим эстафету строительства нашей Родины, именно они будут и дальше хранить и чтить память тех, кто отдал свою жизнь за мирное небо над нашей страной. Преклоняемся перед теми, кто, жертвуя своей жизнью, подарил будущее всему миру, всем нам. Мы благодарны землякам Героя за то, что храните память о нём и делитесь своими воспоминаниями с нами. Желаем вам здоровья и радости в жизни!”

Под звуки метронома присутствующие Минутой молчания почтили светлую память о нашем земляке Петре Васильевиче Летуновском и о всех тех, кто ковал победу в Великой Отечественной войне!

К мемориальной доске П. В. Летуновского были возложены живые цветы. Красные гвоздики – как символ памяти о великом подвиге героя-земляка. Митинг оставил неизгладимое впечатление у всех участников».

Памятные мероприятия и встречи прошли в Калининграде у мемориала героям-лётчикам морской авиации, где увековечено имя Петра Летуновского, и в Риге, в посёлке Скулте, где 1-й гв. МТАП базировался после войны.



Учительница Любовь Алексеевна Попова



Учащиеся Туровской школы с книгами о П. В. Летуновском

Фото от Поповой Л. А. и из архива журнала «BALTFORT»

# ПРОБЛЕМА ЗАЩИТЫ ВОЕННО-МОРСКИХ ВОИНСКИХ ЗАХОРОНЕНИЙ, МОРСКИХ БРАТСКИХ МОГИЛ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОДАХ ЭСТОНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

# THE PROBLEM OF PROTECTING THE NAVAL MILITARY GRAVES, COMMON GRAVES OF THE SEA IN THE TERRITORIAL WATERS OF THE REPUBLIC OF ESTONIA



*Контр-адмирал  
Иван Иванович  
Меркулов  
Эстония  
Таллин*

## Анализ законодательства

Район гибели корабля, судна во время войны – не просто место катастрофы. По складывающемуся международному обычаю, это место военно-морского захоронения, которое и в мирное время является, по сути, морской братской могилой военных моряков и гражданских лиц, погибших на этих кораблях и судах.

Международные нормы, как и законодательство России и Эстонии, отдельно вопрос военно-морских захоронений жертв войны на море не рассматривают.

Но поскольку Женевские конвенции и протоколы к ним конкретно рассматривают вопрос защиты жертв международных военных конфликтов, то общие принципы, изложенные в этих документах, распространяются на все жертвы войны без исключения.

Иначе это вступает в противоречие с Правами человека на равные отношения, на равноправие.

Общими являются:

- право семей знать о судьбе своих родственников;
- обращение с останками.

Останки лиц, погибших в результате военных действий, пользуются уважением, места их погребения пользуются уважением и обозначаются.

Взаимная информация

Государства, ратифицировавшие конвенции и протокол защиты жертв войны, обязуются приложить совместные усилия, включая:

- предоставление взаимной информации по всем вопросам, изложенным в этих документах;
- меры по предупреждению ограбления мёртвых, мародерству.

Дополнительный протокол к Женевским конвенциям о жертвах международных военных конфликтов от 8 июля 1977 года.

Статья 8. Розыск

Во всех случаях, когда это позволяют обстоятельства, и в особенности после боя, безотлагательно принимаются все возможные меры к тому, чтобы разыскать и подобрать раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, и оградить их от ограбления и дурного обращения, обеспечить им необходимый уход, а также к тому, чтобы разыскать мёртвых и воспрепятствовать их ограблению и подобающим образом их захоронить.

**Раздел 3. Статья 32. Общий принцип**

При применении положений настоящего Раздела Высокие Договаривающиеся Стороны, стороны, находящиеся в конфликте, и международные гуманитарные организации, упомянутые в Конвенции и в настоящем Протоколе, в своей деятельности, прежде всего, исходят из права семей знать о судьбе своих родственников.

**Статья 34. Останки умерших**

1. *Останки лиц, которые умерли по причинам, связанным с оккупацией, или в заключении, являющемся следствием оккупации или военных действий, и лиц, не являющихся гражданами страны, в которой они умерли в результате военных действий, пользуются уважением, и места погребения всех таких лиц пользуются уважением, содержатся и обозначаются, как это предусматривается в статье 130 Четвёртой конвенции, если останки таких лиц или места их погребения не пользуются благоприятным отношением в соответствии с Конвенциями и настоящим Протоколом.*

2. *Как только позволят обстоятельства и отношения между противными сторонами, Высокие Договаривающиеся Стороны, на территории которых находятся могилы и, возможно, другие места погребения останков лиц, умерших в результате военных действий или во время оккупации, или в заключении, заключают соглашения с целью:*

- a) *содействия доступу родственников умерших и представителей официальных служб регистрации могил к местам погребения, а также определения практических мер по обеспечению такого доступа;*

б) постоянного сохранения и ухода за такими местами погребения;

в) содействия возвращению останков и личного имущества умерших на родину по просьбе этой страны или, если эта страна не возражает, по просьбе близких родственников умерших.

**ЗАКОН Эстонской республики ОБ ОХРАНЕ ВОИНСКИХ ЗАХОРОНЕНИЙ от 10 января 2007 года.**

Соблюдая и признавая обязанность Эстонской Республики обеспечить уважение, достойное отношение и охрану останков лиц, погибших в результате военных действий на территории Эстонии;

на основании статьи 34 (I) дополнительного протокола от 8 июня 1977 года Женевской конвенции от 12 августа 1949 года о защите жертв международных вооружённых конфликтов, согласно которой Эстонское государство обязано обеспечить уважение к останкам и местам захоронений лиц, погибших в результате военных действий на территории Эстонии, обозначение этих мест..., и согласно которому Эстонская Республика уполномочена осуществлять перезахоронение останков, исходя из общественных интересов, Рийгикогу принимает настоящий закон.

Женевская конвенция (4) от 12.08.1949 года  
Статья 130

Интернирующие власти будут наблюдать за тем, чтобы умершие интернированные были погребены с честью, ...чтобы их могилы уважались, содержались в порядке, были отмечены таким образом, чтобы их всегда можно было разыскать...

**Потери кораблей, военных транспортов, мобилизованных судов Балтийского (Ленинградского), Латвийского и Эстонского парокходств, и пассажиров на минном поле Юминданина по пути Таллин – Кронштадт 28–29 августа 1941 года**

№	Название	Принято (чел.)	Погибло (чел.)
1	Эсминец «Скорый»	854	446
2	Эсминец «Артём»		
3	Эсминец «Володарский»		
4	Эсминец «Калинин»,		
5	Эсминец «Свердлов»		
6	Сторожевой корабль «Циклон»	49	49
7	Транспорт «Балхаш»	3900	3815
8	Транспорт «Луга»	1430	20
9	Транспорт «Элла»	803	602
10	Транспорт «Эверита»		
11	Транспорт «Найсаар»	1500	1500
12	Штабной корабль «Вирония»	2467	2250
13	Ледокол «Кришьянис Валдемарс»	87	87
14	Спасательное судно «Колывань»	270	270

15	Спасательное судно «Сатурн»	800	485
16	Гидрографическое судно «Восток»	40	
17	Буксир ЛП-5	68	68
18	ПМШ «Атта»	100	100
<b>Итого:</b>		13 918	11 242

**Потери кораблей, команд и пассажиров на минном поле Юминданина по пути Ханко – Кронштадт в ноябре 1941 года**

	Название	Принято (чел.)	Погибло (чел.)
1	Эсминец «Смышлёный»	560	286
2	Тральщик «Менжинский»	300	290
3	Сторожевой корабль «Вирсайтис»	816	150
4	Гидрографическое судно «Азимут»	?	288
5	Тральщик «Клюз»	286	176
6	Подводная лодка «Л-1»	54	51
<b>Итого:</b>		2016	1241

Всего на минном поле Юминданина при эвакуации Таллина и Ханко погибло 46 кораблей и судов, 12 483 человека.

Корабли и суда, затонувшие 28–29 августа и в ноябре 1941 года, найденные и идентифицированные в районе минного поля Юминданина (Государственный регистр памятников культуры Эстонии, <http://register.muinas.ee/public.php?menuID=wreckregistry>)

№	Название
1	Pääsnulaev «Saturn»
2	Miinstleja «Surovõi»
3	Allveelaev «L-2»
4	Jäämurdja «Truvor»
5	Jäämurdja «Krišjanis Valdemars»
6	Suurtükilaev «I-8»
7	Aurik «Ella»
8	Reisilaev «Vironia»
9	Miinitraaler «Krambol»
10	Kaubalaev «Ergonautus»
11	Hüüdrografialaev «Vostok»
12	Miinitraaler «Bui T-202»
13	Kubalaev «Vodnik»
14	Kaubalaev «Utena»
15	Kaubalaev «Kretinga»
16	Kaubalaev «Leeni»

17	Hospitallaev «Luga»
18	Valvelaev «Tsiklon»
19	Kaubalaev «Ergonautus»
20	Allveelaev «S-5»
21	Miinitraaler «Izorets-42»
22	Miinitraaler «Virsaitis»
23	FM «Jakov Sverdlov»
24	Transport «Rasma»

**Количество жертв на кораблях и судах, местонахождение которых установлено**  
 (<http://register.muinas.ee/public.php?menuID=wreckregistry&action=view&id=1238>)

№	Название	Погибло (чел.)
1	Pääsnulaev «Saturn»	485
2	Allveelaev «L-2»	50
3	Reisilaev «Vironia»	2259
4	Jäämurdja «Krišjanis Valdemars»	87
5	Kaubalaev «Ergonautus»	311
6	FM «Jakov Sverdlov»	150
7	Allveelaev «S-5»	50
8	Aurik «Ella»	622
<b>Итого:</b>		4014

**Выводы**

Минное поле Юминданина – морская братская могила тысяч людей разных национальностей и вероисповеданий. Это фактически интернациональная морская братская могила, и неслучайно созданный по инициативе местного населения мемориал – кенотаф на мысе Юминданина – был открыт по решению президента Эстонии Леннарта Мери как мемориал погибшим на море во Второй мировой войне. Ежегодно в последние дни августа у памятника на панихиду собираются сотни людей, он является самым посещаемым туристами местом Лахемаа.



Мемориал на мысе Юминда в память о Таллинском переходе 1941 года



Памятная доска, установленная Морскими силами Латвии 4.09.2013 года на корабле «Virsaitis», покоящемся на дне Финского залива

**Потенциальная опасность**

В Эстонии практикуется выдача лицензий для коммерческого использования широкому кругу фирм, организующих дайвинг на корабли и суда, погибшие как в Первую, так и во Вторую мировую войны, что противоречит требованиям сохранности исторического наследия и не учитывает последствия опасности неконтролируемых посещений этих кораблей и судов.

Так, на судах и кораблях, погибших в 1941 году по пути из Таллина и Ханко в Кронштадт, находится огромное количество боеприпасов, оружия, включая личное, взрывчатых веществ, что может привести к использованию этих средств в террористических целях.

Только на 8 эсминцах находится больше 100 торпед, около 400 мин, глубинные бомбы и артиллерийские снаряды.

**Итоговые предложения:**

1. Возобновить совместную работу комиссий России и Эстонии по захоронениям для решения вопросов морских воинских захоронений.

2. Район Финского залива от острова Кери до острова Вайндло, в котором покоится прах более 12 тысяч человек, объявить братской могилой и закрыть для подводных погружений, кроме случаев, оговоренных в Женевской конвенции по сохранению подводного исторического наследия.

**Использованная литература**

Р. А. Зубков. Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота (август – сентябрь 1941 г.). М.: «Кучково поле», 2012.  
 А. В. Платонов. Трагедии Финского залива. М.: изд-во «Эксмо», 2005.



Венок на волны

# BALTFORT

Балтийский военно-исторический журнал  
Baltic Military History Magazine

*В истории ничто не исчезает бесследно*

№ 1 (34)

Май 2018

*Лётчики и штурманы 1-го гвардейского Краснознаменного, ордена Суворова полка, базировавшегося в Скулте. На вооружении полка были самолёты Ил-28.  
Рига. 1969 год*



## СЛУЖУ НЕБУ И МОРЕЮ!

## I SERVE THE SKY AND THE SEA!

Мы познакомились с генерал-майором Сергеем Владимировичем Ратниковым в посольстве России в Латвии на приёме в честь Дня защитника Отечества. Дело в том, что журнал «BALTFORT» постоянно публикует биографии и воспоминания ветеранов военной службы, и все рижские генералы и адмиралы у нашего журнала на строгом учёте. Новый генерал сразу обратил на себя внимание, мы разговорились. Ещё одно обстоятельство тоже сильно меня заинтересовало. Есть много авиационных генералов героев-лётчиков, но Сергей Владимирович был генерал-майор инженерно-технической службы, а в авиации инженеры чрезвычайно редко становятся генералами, по крайней мере, автор ни одного такого и не знал.

### Семья и военное детство

Родился Сергей Владимирович в Москве 13 июня 1932 года. Родители Сергея происходили из крестьян Тульской губернии. Окончив гимназию, они приехали в Москву. Здесь Владимир и Евдокия поступили в вузы, получили высшее образование и поженились. Мать училась в Институте внешней торговли на экономическом факультете, отец – в Институте лёгкой промышленности.

В семье Евдокии и Владимира тогда было четверо человек – родители и два сына. Отец Сергея работал главным инженером на швейной фабрике, мать – экономистом на той же фабрике, находив-



Генерал-майор Сергей Владимирович Ратников.  
Жизнь, отданная авиации

шейся рядом с домом. Всю свою жизнь до выхода на пенсию она трудилась на одном предприятии. Старший сын, к сожалению, в шестилетнем возрасте умер от менингита, полученного в пионерском лагере. В то время медицина с такой болезнью справиться не могла.

Вскоре после смерти старшего брата семья распалась, отец оставил жену и сына. Сергею тогда было 8 лет.

В первый класс Сергей пошёл в Московскую среднюю школу № 221 на Верхней Масловке. Школа находилась недалеко от дома.

В начале июня 1941-го учеников отправили на каникулы в подмосковный пионерский лагерь. И Сергею запомнились хорошие весёлые дни с играми, купаниями, песнями у костра. Всё это было прервано страшным сообщением по радио о вероломном нападении фашистской Германии на СССР. Дети тогда ещё не поняли всех масштабов катастрофы. Но осознали, когда увидели воздушный бой: два самолёта в небе, стрельба, сбитый падающий горящий самолёт. Тогда школьники не сомневались, что упал именно вражеский самолёт.

Вскоре детей привезли обратно в Москву. Всё в городе свидетельствовало о том, что идёт война: на улицах поставили «ежи», во дворах появились землянки, начались налёты немецкой авиации, бомбардировки, по вечерам по улицам проходили команды девушек с аэростатами, на чердаках домов устанавливали ящики с песком и бочки с водой.



Серёжа Ратников с мамой Евдокией Яковлевной. 1936 год

Отец Сергея не был призван в армию – он ещё в детстве повредил ногу и имел «белый билет». С началом войны отец уехал с фабрикой в эвакуацию в Ташкент, там он был назначен директором парашютного завода. Мальчика воспитывала одна мать Евдокия Яковлевна.

Сергей был ребёнком войны, знал голод и холод, слышал гул летящих самолётов, стрельбу, бомбардировки. Сначала с матерью они оставались дома в Москве. Ночью, спасаясь от ежедневных авианалётов и бомбардировок, отправлялись либо в бомбоубежище, либо в метро – на ближайшую станцию «Динамо». При себе у них были узлы с необходимым для выживания домашним скарбом.

Чтобы кормить сына, мать стала донором, а им выдавали сгущёнку и шоколад, – продуктов, получаемых по карточкам, не хватало. Она продолжала трудиться на фабрике и при этом много работала дома по ночам – шила и перешивала, меняла вещи на продукты, недосыпала и недоедала.

Суровой морозной зимой, когда условия стали совсем невыносимыми, они уехали за город на дачу к маминой подруге, семья которой приютила их.

Там же Сергей продолжал учиться во втором классе сельской школы. Занятия проводились нерегулярно из-за того, что нечем было топить. Осталось воспоминание о постоянном чувстве голода и холода. Мать каждое утро уезжала ранней электричкой в Москву на фабрику, которую в то время переименовали в «завод № 9», а в народе звали просто «девяткой». Фронт приближался к Москве, издали слышался грохот тяжёлых орудий, и это было очень страшное время. Одноклассники в школе даже приняли решение закопать в лесу пионерские галстуки, если фашисты захватят их деревню.

К весне немецкое наступление захлебнулось, фронт откатился от столицы на 200 километров, ночные бомбардировки прекратились. И весной Евдокия Яковлевна с сыном вернулась домой в Москву.

С осени Сергей продолжил учёбу в родной 221 школе. Было принято решение о разделении, и школа стала мужской, а девочек перевели в соседнюю школу. Занятия продолжались и в военное лихолетье, здание школы отапливалось плохо, однако детям давали скудные завтраки: бублик и конфетку.

Сергею, как и всем, ярко запомнился День Победы. 9 мая в Москве все были на улицах, ликовали, обнимались, качали людей в военной форме, плясали, смеялись и плакали. Вечером Сергей с друзьями побежал на Красную Площадь смотреть салют Победы. Сергей Владимирович вспоминает, что в те времена, несмотря на суровые испытания и трудные условия, жизнь была насыщена особенным светом людской доброты и взаимовыручки.

Отец после войны вернулся из Ташкента, работал председателем горисполкома в подмосковном Солнечногорске. У него уже была другая семья. И Сергей виделся с ним очень редко. Отец перенёс 2 инфаркта и ушёл из жизни молодым.

В школьные годы Сергей много читал, эта привычка сформировалась и навсегда осталась с ним. Он даже был одним из самых юных читателей Ленинской библиотеки.

Всегда Сергей Ратников занимался спортом. В детстве ходил на находившийся неподалёку от дома стадион «Динамо», где после войны открылись

разные спортивные секции. Ещё десятилетним мальчиком он серьёзно увлёкся гимнастикой, а после года занятий участвовал в чемпионате Москвы, заняв 8 место в своей возрастной группе. Немного повзрослев, год занимался боксом и получил первый разряд. Потом он стал играть в русский хоккей, был включён в младшую команду общества «Динамо». Сергей занимался хоккеем много лет, ходил на тренировки, ездил на соревнования.

В 1947 году Сергей окончил седьмой класс. Надо было сделать выбор: учиться дальше или пойти работать. Мама настояла на том, что сын обязательно должен учиться дальше и получить высшее образование.

Тогда его двоюродный брат Александр Николаевич Говоров посоветовал поступить в спецшколу Военно-воздушных сил. Брат до войны учился в Горном институте, ушёл на фронт, но был отозван в академию Жуковского, блестяще окончил её и преподавал там.

Сергей Ратников поступил в спецшколу № 1 ВВС СССР и учился в ней с 8 по 10 класс.

Тяжёлый труд, недоедание и недосыпание, переживания сказались на здоровье матери Сергея: Евдокия Яковлевна заболела, врачи диагностировали бронхиальную астму и открытую форму туберкулёза. Её положили на лечение в подмосковную противотуберкулёзную больницу.

### Спецшкола ВВС

Спецшколы в СССР были образованы в 1937 году, они готовили юношей старших классов к поступлению в различные военные училища. Сначала были образованы артиллерийские спецшколы, а в 1940 году – военно-морские и военно-воздушные. Кроме общеобразовательных предметов, здесь изучались военные дисциплины, проводились двухмесячные летние лагерные сборы. Учащиеся носили установленную для них военную форму, на петлицах – эм-



Сергей Ратников – курсант авиационной спецшколы. 1948 год



Сергей Ратников – курсант КВАТУ. 1951 год

блему соответствующего вида или рода войск и буквы «СП», а также погоны. Спецшколы работали до 1955 года и были закрыты решением Хрущёва. Всего в стране было 20 таких школ, каждая имела свой номер.

Особенное внимание уделялось изучению математики, физики, химии, черчения и военного дела, программы были

приближены к программам военных учебных заведений. Школы комплектовались юношами, успешно окончившими 7 классов и годными по состоянию здоровья для поступления в военные училища. Выпускники спецшкол после окончания 10 класса имели право поступать в любое военное училище.

Спецшкола № 1 ВВС находилась рядом со станцией метро «Сокол».

Сергей Ратников с удовольствием окупился в учёбу. Он с большой благодарностью вспоминает своих преподавателей.

Юноша мечтал по окончании школы продолжить учёбу в авиационном военном училище и стать лётчиком-истребителем. Учился Сергей увлечённо, был старшиной роты и хорошо зарекомендовал себя на первой командной должности.

Учащиеся встречались с лётчиками, занимались в аэроклубе, прыгали с парашютом, выезжали в летние лагеря, занимались спортом и художественной самодельностью.

Во время учебных полётов на самолёте По-2 Сергею посчастливилось летать с легендарным Алексеем Маресьевым. Тот поднял молодого человека в небо и неожиданно спросил: «Хочешь поуправлять самолётом?» Сергей, конечно, хотел. Маресьев допустил его к ручке управления самолётом, позволив в течение нескольких минут совершить несколько манёвров (сделать крен вправо, влево, задрать нос, снизиться), а потом уже на земле пожал руку и дал напутствие, пожелав стать лётчиком.

В летних лагерях всё было организовано по-военному, жили в палатках, подчинялись общему распорядку: подъём, зарядка, построение, кроссы, марш-броски, изучение тактики, оружия, занятия на стрельбище, караулы.

В спецшколе Сергей занимался хоккеем. Он играл за молодёжную команду ВВС. Команду курировал командующий ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант Василий Сталин.

К учащимся часто приезжали артисты. Запомнил

Сергей выступление знаменитого и любимого всеми Николая Крючкова.

«Спеццы» были очень дружными, сплочёнными и хорошо организованными. Приходилось им вступать и в поединки с московской шпаной, которая устраивала потасовки с ними. Но и при численном перевесе противника, иногда и пятикратном, хорошо подготовленные, организованные и натренированные учащиеся спецшколы сражались с хулиганами достойно и, в конце концов, отучили их от нападений.

К сожалению, мечте стать лётчиком-истребителем не дано было осуществиться – Сергей не прошёл медкомиссию по зрению. Он тяжело переживал, но чётко наметил свой путь, твёрдо решил остаться в авиации и учиться дальше, получать знания и осваивать технику.

У «спецов» было право поступать в средние военные авиационно-техническое училища. Затем надо было два-три года отслужить в войсках и тогда поступать в высшее военное учебное заведение.

### Учёба в Киевском ВАТУ

После окончания спецшколы Сергей Ратников по назначению отправился на учёбу в Киевское военное авиационно-техническое училище (КВАТУ), где ему довелось проучиться только один учебный год. Затем курсантов перевели в Харьков. Там они вместе со стройбатом за несколько месяцев сами подняли из руин на Холодной Горе разрушенное в годы войны училище и построили новые учебные корпуса.

Сергея назначили командиром бригады грузчиков. Они разбирали завалы, подвозили кирпич, щебень, готовили цемент, убрали строительный мусор, приводили в порядок территорию. А к ноябрю возмужавшие, почерневшие от загара и получившие навыки строителей курсанты уже приступили к занятиям в отстроенных своими руками помещениях.

Тогда училище сохранило своё название КВАТУ, а в 1958 году было переименовано в Харьковское военное авиационно-техническое училище.

Сергей Ратников опять был назначен старшиной роты, он с удовольствием учился. Помимо получения теоретических знаний, курсанты много занимались практикой на аэродроме, осваивая и досконально изучая истребитель МиГ-9.

Ратников занимался спортом: играл в русский хоккей и ручной мяч.

В 1952 году после двух лет учёбы Сергей Ратников окончил КВАТУ по первому разряду.

А Киевское авиаучилище, в котором Сергей начал учёбу, преобразовали, и оно стало высшим авиационно-техническим. Впоследствии это было Киевское высшее инженерное радиотехническое училище ВВС СА. Там преподавал Александр Николаевич Говоров, давший Сергею путёвку в авиацию. А. Н. Говоров стал начальником кафедры, профессором, доктором технических наук.



### Служба в ГСВГ

По окончании КВАТУ Ратников получил назначение в Группу советских войск в Германии. Служил техником самолёта в 73-м гвардейском истребительном авиационном полку, дислоцировавшемся в городе Кетен на юге ГДР. Базовым самолётом был МиГ-15, первый советский боевой реактивный самолёт.

Молодой лейтенант стал техником самолёта. Ратникову доверили обслуживание самолёта, на котором летал командир авиаэскадрильи майор Савчук.

Авиационные техники всё время проводили на продуваемом всеми ветрами аэродроме, сутками не покидая его. Там Ратников приобретал свой первый опыт обслуживания авиатехники. И при этом он хотел учиться дальше, мечтал стать инженером. Помимо службы, много занимался, готовясь к поступлению в академию им. Жуковского. Особенное внимание уделял физике и математике, штудировал учебники, решал задачи. Не оставлял занятий даже во время отпуска. Его стремление поддерживали командиры, что было очень важно.

В Германии отношение немцев к советским военнослужащим было насторожённым. Однажды, когда Ратников был в командировке в Потсдаме во время беспорядков в так называемые «дни X», ему пришлось спасти от толпы неонацистов немецкого полицейского. Тот подбежал к советскому офицеру Ратникову на площади у вокзала и указал на агрессивно настроенных людей, гнавшихся за ним, просил помощи. Неподдалёку находился ещё один советский офицер, и они вдвоём, достав пистолеты, остановили толпу и проводили полицейского к вокзалу, где передали его нашим вооружённым солдатам.

Необходимо отметить, что с местным населением, военнослужащие не соприкасались, в город в увольнение ходили редко, отдавая всё время службе.

В свободное время Ратников занимался спортом и готовился к поступлению в академию. Отбор был очень строгим и тщательным, экзамены сдавали поочерёдно двум комиссиям – местной комиссии ГСВГ и выездной приёмной московской. Экзамены проходили во Франкфурте-на-Майне. Из 12 офицеров-абитуриентов прошёл конкурсный отбор и был зачислен в академию только Сергей Ратников. И здесь ему предстояло пройти ещё одно психологическое испытание: на мандатной комиссии он получил предложение выбрать любое другое высшее инженерное авиационное училище. Но Ратников был верен своей мечте: он хотел учиться только в академии Жуковского.

Через два года службы в ГСВГ, успешно сдав экзамены, Ратников поступил в Военно-воздушную инженерную орденов Ленина и Октябрьской Революции Краснознамённую академию имени профессора Н. Е. Жуковского.



*Молодые офицеры во время службы в Германии. 1953 год*

### Учёба в ВВИА имени Н. Е. Жуковского

Учиться в прославленном высшем военном учебном заведении, осуществлявшем подготовку и переподготовку инженеров для ВВС, было почётно и ответственно. Выпускники и те, кто служил в академии, были первоклассными профессионалами, обладали прекрасной теоретической и практической подготовкой, высокой интеллигентностью, способностью принимать взвешенные обоснованные решения, брать на себя ответственность. Отношения между сослуживцами, между начальниками и подчинёнными всегда отличались ровностью и простотой. Отменная требовательность и доброжелательность начальников и преподавателей к слушателям были одной из традиций «Жуковки».

В академии была создана уникальная научно-исследовательская база. Здесь служили и преподавали выдающиеся учёные, такие как Пышнов, Ястржембский, Лаптев, Стечкин и другие. К работе над дипломными проектами слушателей приглашали крупнейших авиаконструкторов – Ильюшина, Болховитинова, Миля, Мишина, Севрука.

Среди выпускников ВВИА – выдающиеся военачальники – маршалы авиации Вершилин, Жигарев, Красовский, Руденко, Фалалеев, Худяков. Окончили славное учебное заведение знаменитые авиаконструкторы: Ильюшин, Микоян. Яковлев, Болховитинов, Рафаэлянц, а также создатели авиационных двигателей Кузнецов, Туманский.

Учебная программа ВВИА была сложной и насыщенной, требовала трудолюбия и сосредоточенности.

В учебный план инженерного факультета, на котором учился Сергей Ратников, было включено около 50 предметов. Высшая математика, физика, теоретическая механика, аэродинамика, термодинамика, теория реактивных двигателей, техническая и строительная механика. Слушатели входили в мир науки и сложнейших разработок. И усваивали для себя: «Самый дорогой ресурс человека – время». Мир авиационной техники предъявлял свои правила: точные расчёты, обоснованность, испытанность.



Кандидат в отряд космонавтов  
Сергей Владимирович Ратников

Каждый семестр заканчивалась сдачей шести экзаменов и множества дифференцированных зачётов – с оценкой.

Ратников всё время и силы отдавал учёбе, занимался научно-исследовательской работой на кафедре реактивных двигателей. Перед дипломным проектом прошёл стажировку в Ракетных войсках стратегического назначения. Научным руководителем его дипломного проекта был известный конструктор ракетных двигателей Д. Д. Севрук. Диплом на тему «Двигатель второй ступени межконтинентальной баллистической ракеты» Ратников защитил с отличной оценкой.

Слушатели академии занимались спортом, например, модными в те годы альпинизмом, подводным плаванием. Частыми здесь были и культпоходы в театры, кино, музеи, на выставки и концерты.

В Военно-воздушной инженерной академии имени Жуковского Сергей Ратников учился с 1954 до 1959 года и окончил её с отличием.

### Кафедра теории реактивных двигателей

После блестящего окончания академии подававших надежды и все годы учёбы занимавшихся в военно-научном обществе старших лейтенантов Сергея Ратникова и его однокашника Николая Романова оставили на кафедре теории реактивных двигателей на должности инженеров испытательной станции. Возглавлял кафедру генерал-майор ИТС Т. М. Мелькумов. Здесь царила творческая и дружественная атмосфера. Перед Сергеем Ратниковым были перспективы занятия наукой и преподавательской деятельности.

На этой же кафедре в своё время преподавал и А. Н. Говоров.

На испытательной станции, находившейся рядом

с академией на краю Петровского леса, работали с серийными машинами. Иногда занимались испытаниями новой техники, например, отдельных элементов конструкций, модернизированных узлов и агрегатов. Там Ратников получил великолепный опыт, который определил для себя так: точность каждого решения и действия, ответственность и широкий технический кругозор.

Во время службы в академии Жуковского Сергей Владимирович был рекомендован для зачисления в отряд космонавтов. Ему предложили пройти полный курс космической подготовки и стать космонавтом. На принятие решения дали сутки. Проговорив с женой всю ночь, он убедил её в необходимости выбора. Утром доложил о своей готовности и вскоре прошёл строгую мандатную комиссию. А дальше опять подвело зрение – на медкомиссии окулист поставил вердикт: не годен.

Всего из академии Жуковского в отряд космонавтов, как выяснилось позже, отобрали двух офицеров: Сергея Ратникова и Юрия Артюхина. С каждым кандидатом работали сугубо индивидуально (друг о друге они тогда не знали). Юрий Артюхин прошёл медкомиссию, подготовку и в 1974 году слетал в космос.

Ратников знал многих первых космонавтов, которые были выпускниками академии Жуковского: Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева, Валентину Терешкову, Валерия Быковского, Алексея Леонова и других.

Всего С. В. Ратников прослужил в ВВИА им. Жуковского 6 лет.

### Служба в Главном штабе ВВС

В 1965 году Сергей Владимирович Ратников, зарекомендовавший себя прекрасным специалистом, участвовавший в научных разработках, получил предложение от кадровых органов ВВС о переводе на новую должность.

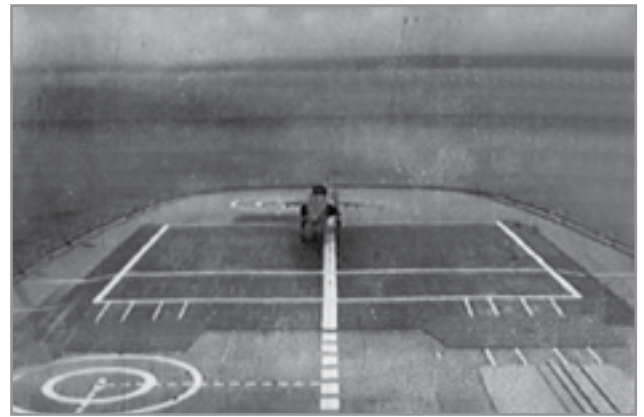
Уйти из «Жуковки» было непростым шагом и трудным решением. Но он принял его и был переведён в Главный штаб ВВС в службу вооружений, в Управление, занимавшееся морской авиацией. Таким образом, Сергей Ратников оказался «на службе двух стихий». Именно так он впоследствии назовет свою книгу, вышедшую с Москве в 2008 году, – «На службе двух стихий. Записки генерала авиации».

С новым назначением надо было осваивать новое дело в авиации военно-морского флота.

Задачи, стоявшие перед авиацией ВМФ, всегда были масштабными: противоздушная оборона морских баз, портов, корабельных соединений и приморских территорий страны; борьба с подводными кораблями вероятного противника в базах и на море; поиск и уничтожение подводных лодок; постановка минных заграждений; высадка и обеспечение морских десантов; содействие сухопутным войскам; целеуказание в интересах других видов и родов войск; спасательные операции. Были ещё и



Первая посадка самолёта Як-36М на противолодочный крейсер «Москва». 1972 год



Подполковник Ратников поздравляет лётчика-испытателя ОКБ Яковлева М. С. Дексбаха

подзадачи. И для осуществления всего требовалась соответствующая авиационная техника со сложным и разнообразным оборудованием и вооружением.

Необходимо было работать комплексно, выстраивать отношения с промышленностью и, прежде всего, думать о результатах работы. Заказывать требовалось не только летательные аппараты, но и все боевые средства: поиска, обнаружения и уничтожения целей вероятного противника всех классификаций и разрядов.

Сергей Владимирович Ратников был направлен в 3-е заказывающее Управление. Служба предстояла очень ответственная, насыщенная и интересная.

Это было время создания и строительства авианесущих кораблей мирового класса и нескольких типов самолётов корабельного базирования: Як-38М, МиГ-29К, Су-27К, Су-25УТГ, а также нескольких типов палубных вертолётов.

3-е заказывающее Управление отвечало за развитие и техническое обеспечение морской авиации, ему была отведена значимая роль в создании и развитии отечественного авианосного флота.

Управление имело военные представительства в ОКБ, на серийных самолётостроительных и вертолётостроительных заводах. 3-е заказывающее Управление непосредственно взаимодействовало прак-

тически со всеми оборонными министерствами и ведомствами, а также с научными, исследовательскими, конструкторскими и производственными структурами страны. В каждом ОКБ управление имело постоянное военное представительство в составе 10-12 офицеров. На серийных заводах 3-е заказывающее Управление представляли лётная группа из нескольких экипажей и военпреды-инженеры.

Высшие офицеры заказывающего Управления были включены во все этапы создания нового боевого комплекса морской авиации – от технического



Посещение командующим ВМФ СССР адмиралом флота Горшковым С. Г. вертолётного ОКБ Камова. Горшков слушает доклад лётчика-испытателя



Церемония спуска на воду тяжёлого авианесущего крейсера «Рига» в Николаеве 25 ноября 1988 года



Тяжёлый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов»

предложения до запуска в серийное производство. Всё это включало в себя и летательный аппарат, и вооружение, и оборудование, причём устанавливаемое не только на самолёте или вертолёте, но и наземное, корабельное, сбрасываемое в море. Всё это требовало всестороннего подхода. Необходимо добавить и то, что работа проходила в тесном взаимодействии с учёными, конструкторами, высокопоставленными чиновниками, с лётчиками-испытателями.

Структура службы вооружения, отвечающая за технику в ВВС, была следующей. Во главе стоял командующий ВВС, ему непосредственно подчинялся заместитель по вооружению, начальник вооружения ВВС. Также главному подчинялся Научно-технический комитет ВВС. Начальнику вооружений подчинялись 5 заказывающих Управлений, центральный научно-исследовательский институт, государственный научно-исследовательский испытательный институт и служба лётных испытаний.

Первым шагом в создании нового образца авиатехники являлось техническое предложение, которое могло исходить из НТК ВВС, 30 ЦНИИ или из ОКБ. После обсуждения и принятия технического предложения около года разрабатывался эскизный проект. Затем полтора-два года изготавливался ма-

кет будущей машины. Его утверждала специальная комиссия, в которую входили специалисты всех ведомств, заинтересованных и участвовавших в проекте. Потом следовал этап разработки и строительства лётного образца. После этого начинался этап лётных испытаний. На всю работу уходило около 5-7 лет.

Службу заказчика авиатехники С. В. Ратников начал ведущим инженером в вертолётной фирме Камова, потом курировал все противолодочные самолёты: Ил-38, Ту-124, Ту-142М.

Так, под его началом была отрегулирована и доведена до совершенства поисковая система «Беркут» на Ил-38.

Два года Ратников служил ведущим инженером 1-го Управления начальника УВС ВВС, где занимался военно-транспортными самолётами Ан-12, Ан-22 («Антей»).

Затем Сергей Владимирович вновь был назначен в 3-е управление где ему посчастливилось стать ведущим инженером по самолёту вертикального взлёта и посадки ЯК-38М.

В 1973 году Ратникова назначили начальником отдела самолётов и двигателей, а в 1975 – начальником 3-го Управления и заместителем Начальника вооружения ВВС.

В том же 1975 году начальник службы вооружения ВВС Сергей Владимирович Ратников получил звание генерал-майора. На этой должности он прослужил 16 лет до 1991 года.

Сергей Ратников занимался также вертолётами – камовскими и милевскими, корабельными вертолётами; противолодочными и спасательными; авианесущими кораблями, самолётами вертикального взлёта и посадки; авиапушками; радиотехническим оборудованием; ракетным вооружением; противолодочными торпедами и ракетами; аэростатами.

Ему приходилось встречаться, работать, взаимодействовать и дружить с выдающимися людьми. Это генеральные конструкторы Камов, Михеев, с которым Сергея Ратникова связывала тесная дружба. Это Яковлевы – старший и младший, Туполевы – отец и сын, Новожилов, Беляков.



Посещение КБ Камова с заместителем командующего авиацией флота генерал-полковником Томашевским А. Н.

Сегодня такого человека назвали бы топ-менеджером, разница лишь в том, что критерием деятельности была защита Родины, обеспечение безопасности государства.

С. В. Ратников награждён многими правительственными наградами. Он стал лауреатом Государственной премии за участие в создании (от нуля до серийных образцов) подводной противолодочной ракеты, которая по скорости, точности и поражающему эффекту превосходила все современные мировые образцы.

В 1991 году после 41 года службы генерал-майор С. В. Ратников ушёл в запас.

И снова Сергей Владимирович работал в области авиации, передавал свои опыт и знания молодёжи. И главными в то время оказались связи, наработанные десятилетиями в авиационной и морской отраслях.

### Семья

Сергей Владимирович гордится своей крепкой большой и дружной семьёй.

С москвичкой Нелли Фёдоровной они познакомились в молодости и поженились в 1955 году, когда Сергей окончил первый курс академии.

У супругов родились двое сыновей – Сергей и Александр. Сейчас в семье Ратниковых 7 внуков (Елена, Мария, Анастасия, Сергей, Андрей, Александр, Рэм) и 9 правнуков. К сожалению, Нелли Фёдоровна 6 лет назад ушла из жизни.

Сыновья окончили Рижское высшее военное инженерное авиационное училище им. Я. Алксниса, старший Сергей – в 1978 году, младший Александр – в 1984 году. И хотя они давно уволились из вооружённых сил, продолжают работать в авиационной сфере.

Сергей Владимирович всегда занимался спортом, многие годы отдаёт предпочтение теннису. Он создал теннисный клуб в Риге.



Сергей Владимирович, Нелли Фёдоровна, Сергей и Александр Ратниковы

По словам Сергея Владимировича, служба в армии – яркие, насыщенные и самые лучшие годы жизни. За это время приходилось решать сложные задачи, много и часто перемещаться по стране и миру. И всегда Ратников ощущал себя авиационным инженером. Он встречался и взаимодействовал с гениальными учёными и авиаконструкторами, государственными и военными деятелями. И самое главное, честно служил, отдавая все силы любимому делу на благо Родины.

Журнал «BALTFORT» приносит благодарность Сергею Владимировичу за содержательную интересную беседу и желает ему здоровья и долгих лет жизни.

**Юрий Мелконов**

**Светлана Данилина**

*Иллюстрации из архива С. В. Ратникова*



Ратниковы. Сергей Владимирович, дети, внуки и правнуки

## ФЛОТ ЮРИЯ ГЕОРГИЕВИЧА БЕЛЕЦКОГО

## YURI GEORGIEVICH BELETSKY'S FLEET

В этой небольшой рижской квартире в Кенгарагсе шумит морской ветер, бушуют волны, скрипят мачты, наполняются паруса и грозно поворачиваются 12-дюймовые орудийные башни броненосного крейсера «Адмирал Нахимов». Сам крейсер погиб в Цусимском сражении, но память о нём для потомков сохранил рижанин Юрий Георгиевич Белецкий, сделавший модель крейсера.

Биография Юрия Георгиевича отражает все события середины XX века в Прибалтике. Родился он 3 мая 1937 года в Риге в семье русских людей, оказавшихся здесь после событий 1917 года.

Отец был родом из Одессы. Его мать, бабушка Юрия, в своё время окончила институт благородных девиц. И это очень сказывалось на её воспитательных приёмах. Так, она часто говорила внуку: «Не размахивай руками! Ты не солдат».

Мать Юрия родилась в 1916 году в Санкт-Петербурге. В Ригу её семья приехала после событий 1917 года.

Отец Юрия был музыкантом – гитаристом, певцом. Учился в Италии, но там, к сожалению, у него пропал голос. Отец был умелым человеком, мог делать очень разные вещи, таких называют «мастер на все руки». Он вёл хозяйство, разводил кроликов, занимался садоводством. С течением времени семья переехала в Кулдигу – там условия жизни были немного проще, чем в Риге.

Однако с течением времени семья вернулась в столицу. И школу Юрий окончил уже здесь.

### Сын за отца не отвечает

В детстве Юрий читал много книг. Особенно увлекался Жюлем Верном, а роман «Жизнь и удивительные приключения Робинзона Крузо» Даниеля Дефо был настольной книгой. Юноша мечтал о море и вместе с другом подал заявление о поступлении в мореходку. Но друга в училище зачислили, а Юрия – нет. Однако мечта не покидала его, и Юрий подал заявление в речное училище. Но и там получил отказ.

Юноша пошёл в клуб ДОСААФ, где инструктор Приходько объяснил парню причину всех неудач. «Где твой отец?» – спросил он Юрия.

А отец Юрия Георгиевича пропал без вести в немецком лагере Штуттгоф.

*(Штуттгоф (нем. Stutthof) – нацистский концентрационный лагерь. Создан в 1939 году на территории оккупированной Третьим рейхом Польши вблизи г. Штуттгоф (ныне г. Штуттово), к востоку от Данцига (Гданьска). За годы войны в этом*



Юрий Георгиевич Белецкий. Фото 1960-х годов

*лагере содержалось около 110 тысяч заключённых, из которых около 65 тысяч погибло.)*

В том же лагере находился и сын президента Латвии Я. Чаксте.

Судьба отца Юрия была трагична. В армию его не призвали, он не служил. Во время немецкой оккупации в дом пришли люди – трое – и попросили узнать, где у немцев находятся склады. Отец этого не знал.

Но уже через день его арестовали и вместе с другими арестованными погрузили в поезд, затем – на пароход и отвезли в Лиенау, оттуда поездом – в Польшу, в концлагерь.

При аресте отца мальчик очень испугался. Он долго кричал. И уже потом его боялись оставлять одного дома – он начинал кричать, был очень нервным.

В те времена Белецкого, конечно, ни в мореходку, ни в речное училище не взяли. Однако потом в военкомате признали годным к военной службе.

Перед армией Юрий поступил учиться в строительный техникум. Потом – в университет, но проучился там недолго – «вылетел» из-за шпаргалки на экзамене.

### Еланские лагеря

Службу в армии Юрий Георгиевич вспоминает очень тепло. *«Офицеры, участники войны, были настоящие ребята, – говорит он. – Конечно, они отличались требовательностью, однако относились к подчинённым правильно, с пониманием, но „без слюней“. И службу, и людей знали прекрасно».*

Служил Юрий Георгиевич в 831-м артиллерийском полку на Урале, под Свердловском, в знаменитых Еланских лагерях.

Еланский полигон – очень большой. Рядом располагались пехотный полк, танковые и артиллерийские подразделения.

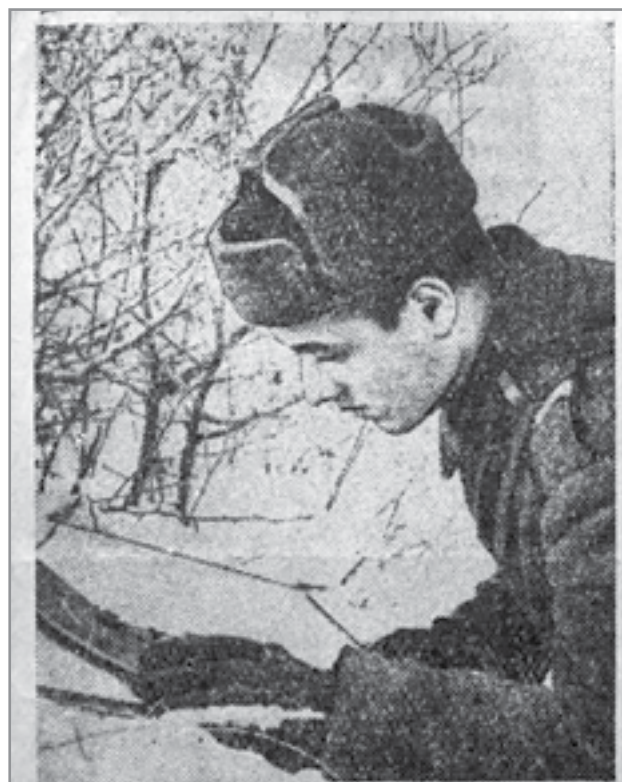
Природа в тех местах сурова и очень богата. Юрию Георгиевичу запомнились ягодные поляны, на которых было очень много ягод – *«ложишься и ешь».*

В ведении ефрейтора Белецкого была 122-мм гаубица 1928 года. Сохранилась небольшая заметка с фотографией в армейской газете 1958 года. В той небольшой статье говорится о ефрейторе Ю. Белецком, который в преддверии XXI съезда КПСС на занятиях в поле выполнял ратный труд с высокими показателями.

В общей сложности отслужил Юрий Белецкий 2 года и 8 месяцев вместо положенных тогда трёх лет. Командир полка Дегтярёв, а затем пришедший ему на смену Арбузов демобилизовывали отличников боевой и политической подготовки раньше – с тем, чтобы они могли поступать учиться в вузы.

Там, на Урале, Юрий познакомился с будущей супругой Анной Николаевной. С ней и вернулся в Ригу, где у них родился сын, которого родители назвали тоже Юрием.

Вернувшись в Ригу, Юрий Георгиевич устроил-



Высокими показателями в боевой и политической подготовке встречает XXI съезд КПСС ефрейтор Белецкий. Он не только сам отлично овладел своей специальностью, но и постоянно помогает товарищам. На снимке: ефрейтор Ю. Белецкий на занятиях в поле. Фото Г. Чертополохова.

*Заметка в армейской газете*

ся на работу, учился некоторое время в университете, а потом поступил на заочное отделение Калининградского института рыбной промышленности. Окончив его, стал инженером-механиком производства рыбной продукции.

Вместе с женой они работали на заводе «Альфа», также Юрий Георгиевич трудился на заводе «Страуме». Затем в период пертурбаций работал в разных местах.

### Создатель моделей кораблей

Но главную известность Юрий Георгиевич Белецкий получил как прекрасный судомоделлист, создавший уникальное собрание моделей кораблей.

Моделизмом Белецкий увлекался ещё в школьные годы. Ему нравилось делать модели судов и



*Юрий Белецкий (во втором ряду третий слева) вместе с товарищами по службе*



*Знаменитая шхуна «Коралл» в 1947 году совершила переход с Балтики на Дальний Восток. Капитан Борис Шанько*



*Пароходо-фрегат «Владимир» времён Крымской войны 1855 года*



*Бригантина «Wilhelm Pieck» – учебное судно ВМФ ГДР, в строю до сегодняшнего дня*



*Броненосный фрегат «Адмирал Нахимов» – первый российский крейсер с башенной артиллерией. Погиб в Цусимском сражении в 1905 году*



*Средний рыболовный траулер СРТ-315, основной тип судов советского рыболовного флота*



кораблей, он занимался этим самостоятельно дома. А вот его друг и «соратник» Дмитрий Дмитриев занимался судомоделизмом в кружке при Дворце пионеров.

Всего Юрий Георгиевич создал более 30 моделей. Всегда предпочитал парусные суда. Очень любит парусный спорт и русский флот.

Первая модель, которую Белецкий сделал самостоятельно ещё в школе, — шхуна «Коралл». Эта парусно-моторная шхуна стала особо известной в 1947 году, когда под командованием капитана Б. Д. Шанько два судна «Коралл» и «Кальмар» совершили переход с Балтики на Дальний Восток. Вся страна с волнением следила за героическим походом небольших парусных кораблей через Атлантический и Индийский океаны.

Белецкий имел честь быть знакомым с Иваном Григорьевичем Шнейдером — командиром «Крузенштерна». Вообще, судомodelисты и капитаны кораблей существуют как единое целое в одном морском мире.

Напомним, что именно Юрий Георгиевич сделал модель легендарной канонерской лодки «Сивуч» Российского императорского флота, героически погибшей 19 августа 1915 года в бою с немецкими линкорами.

Модель лодки была изготовлена в 2015 году к 90-летию подвига «Сивуча», который широко отмечался прогрессивной морской общественностью Балтики. Модель будет передана в Музей истории Риги и мореходства как уникальная часть истории города Риги.



Юрий Георгиевич Белецкий

Очень много работ Белецкий раздарил, в основном друзьям, батюшке. В трудные времена даже вынужден был продавать модели.

Перед тем, как начать делать модель, Юрий Георгиевич тщательно изучает историю судна, всё, вплоть до мельчайших деталей конструкции и даже биографий капитанов и моряков. В моделировании всё имеет значение. У Юрия Георгиевича в библиотеке — прекрасная подборка изданий по морской тематике.

Сейчас дома у Белецкого остался совсем небольшой «флот». На полках стоят модели парохота-фрегата «Владимир», винтового клипера «Опричник», СРТ-315 (среднего рыболовного траулера Рижской базы тралового флота), броненосного крейсера Российского императорского флота «Адмирал Нахимов», погибшего в Цусимском сражении, учебной бригантине флота ГДР Wilhelm Pieck, трёхмачтовой бермудской шхуны «Коралл».

Хочется пожелать выдающемуся мастеру Юрию Георгиевичу Белецкому здоровья и творческих сил.

**Юрий Мелконов**  
**Светлана Данилина**

Фото Сергея Мелконова



Винтовой клипер «Опричник». Построен в Архангельске в 1889 году

## ЛАТЫШСКАЯ ДИВИЗИЯ ИЛИ ВСЁ ЖЕ КОРПУС ЛАТЫШСКИХ КРАСНЫХ СТРЕЛКОВ?

## LATVIAN DIVISION OR THE CORPS OF LATVIAN RED RIFLEMEN?



*Александр Григорьевич  
Гурин  
Кандидат  
исторических наук  
Латвия  
Рига*

*«Заслуги латышей отмечены...» – сказал советский поэт о действиях Латышской стрелковой дивизии в годы Гражданской войны в СССР. Об успехах этого соединения на фронтах Гражданской войны ещё в советский период было написано немало книг. Но практически никто из авторов этих изданий не задавался простым вопросом: а о дивизии ли следует вести речь?*

### Из батальонов – в бригады

Прежде чем перейти к сути проблемы, очень коротко остановлюсь на предыстории вопроса. Во второй половине 1915 года в Риге по инициативе ряда латышских политиков, одобренной российским военным командованием, на добровольной основе началось формирование латышских стрелковых батальонов. Сам по себе феномен создания таких добровольческих формирований заслуживает отдельной статьи – в российской армии в 1915 году уже насчитывались тысячи «наевшихся» войной дезертиров, а тут, напротив, тысячи молодых людей добровольно вступали в армию и отправлялись на фронт.

В то же время отметим, что латышские стрелки отнюдь не были первыми добровольческими национальными формированиями российской армии в годы Первой мировой войны. Так, уже в конце 1914 года в Российской империи стали формировать армянские воинские части. Кстати, в формировании этих частей принимал участие и латыш, штабс-капитан Валдемарс Озолс, позже вошедший в историю как начальник оперативного штаба армии Латвийской Республики во время отражения наступления войск Бермондта-Авалова на Ригу в 1919 году.

После начала создания латышских батальонов численность латышских стрелков быстро росла, впрочем, не только за счёт добровольцев, но и за счёт ранее призванных в армию латышей, которые переводились в «свои» национальные подразделения. Этот рост численности сделал возможным формирование более крупных воинских частей латышских стрелков. 15 сентября 1916 года был издан приказ о

переформировании восьми латышских стрелковых батальонов в восемь полков.

Вскоре, всё в том же 1916 году, полки были сведены в две латышские бригады. Что же касается самих полков, то благодаря пополнению их численность вскоре стала превышать штатное расписание.

Как указано в изданном ещё в 1972 году фундаментальном труде «История латышских стрелков», уже в конце 1916 года на фронте в двух бригадах латышских стрелков находилось свыше 24 тысяч человек. Это заставляет задаться вопросом, почему латышские формирования называли бригадами, а не дивизиями?

Чтобы понять, какой в то время была численность российских дивизий, учтём: из-за военных потерь их состав был значительно меньше, чем это предусматривалось штатным расписанием. В изданной в 2001 году книге «Россия и СССР в войнах XX века. Потери вооружённых сил. Статистическое исследование» так говорится об уменьшении из-за потерь численного состава российских дивизий в Первую мировую войну: «Пополнения... не успевали своевременно прибывать. В дивизиях вместо 15 тыс. бойцов насчитывалось в среднем 7-8 тыс. чел». Из приведённых данных напрашивается вывод, что латышская бригада того времени по численности была даже больше некоторых российских дивизий. Так почему же латышские формирования не признали дивизиями?

Думается, ответ на заданный вопрос ещё ждёт своего исследователя. Не исключено, к примеру, что «скромные» названия латышских соединений были связаны с предшествующей борьбой в российском руководстве по вопросу о том, нужно ли вообще создавать латышские воинские формирования. Напомним: часть влиятельных лиц, не забывших о том, сколь мощной была революция 1905 года именно в Лифляндской и Курляндской губерниях, ещё в 1915 году выступила против создания латышских подразделений. В то же время ряд высокопоставленных военных был за их создание, так как генералы, естественно, хотели иметь на фронте как можно больше боеспособных частей. Не исключено, что именно поэтому уже в следующем, 1916 году, высокопоставленные военные так «скромно» назвали довольно большие по численности латышские формирования. (Хотя пока что нельзя исключить и иную причину того, что латышские формирования называли бригадами).

Несмотря на немалые потери в боях, численность латышских частей продолжала оставаться весьма значительной. И уже после прихода к власти в России большевиков Исколастрел (Исполнительный

комитет объединённого совета латышских стрелковых полков) в декабре 1917 года потребовал незамедлительно объединить латышские стрелковые полки в Латышский стрелковый корпус.

У новой власти не было никаких оснований для отказа латышским стрелкам в их требовании. Ведь на выборах в Учредительное собрание в середине ноября 1917 года латышские стрелки, за редким исключением проголосовали за большевиков. Взаимоотношения лидеров большевиков и латышских красных стрелков характеризует и то, что именно сводная рота латышских стрелков в конце 1917 года охраняла Смольный. (Позднее латыши обеспечивали охрану при переезде Совнаркома из Петрограда в Москву).

17 декабря (30-го по новому стилю) новый верховный главнокомандующий российской армии Н. В. Крыленко издал приказ о создании Латышского стрелкового корпуса. Командиром корпуса был назначен будущий главком всей Красной армии Юкум Вацетис. Две латышские бригады были преобразованы в дивизии.

Таким образом, латышские стрелки 30 декабря получили своего рода «новогодний подарок» и в новый 1918 год российская армия формально вошла уже с Латышским стрелковым корпусом.

### От Дона до Финляндии

Боевой путь Латышского стрелкового корпуса в 1918 году оказался коротким, но отнюдь не бесславным.

Части и подразделения Латышского стрелкового корпуса в начале 1918 года не только сдерживали неприятеля на фронте, но и боролись с противниками советской власти в тылу. Причём зимой 1917–1918 годов полки и отдельные подразделения стрелков направляли в регионы, находившиеся порой на расстоянии в несколько тысяч километров один от другого.

Боевой путь латышских красных стрелков был довольно подробно описан ещё более 40 лет назад – интересующихся можно отослать всё к той же книге «История латышских стрелков». В данной статье автор лишь вкратце коснётся этого вопроса, сделав упор на то, на каком огромном пространстве действовали латышские стрелки.

Так, в декабре 1917 года Тукумский стрелковый полк был направлен в Петроград, где вместе со сводной ротой латышских стрелков обеспечивал безопасность правительства и порядок в столице. Посты стрелков находились не только в Смольном, но и, к примеру, у Зимнего и Таврического дворцов, у редакций ряда газет, у важных складов и т. д.



Латышские стрелки в начале формирования. 1915 год

Латышские красные стрелки участвовали в январе 1918 года в подавлении выступления польского корпуса Довбор-Мусницкого. Этот корпус был создан в Первую мировую войну в России из польских военнопленных и насчитывал более 25 тысяч человек. В подавлении антисоветского выступления участвовали (помимо других верных большевикам частей) 1-й латышский стрелковый полк и один батальон четвёртого полка – в целом несколько тысяч человек. Руководил операцией верных Совнаркому войск командир латышского корпуса Ю. Вацетис. 1-й латышский стрелковый полк по приказу Вацетиса участвовал в успешном штурме города Рогачёва. Этот успех позволил очистить от противника район стратегически важной железной дороги и обеспечить подвоз продовольствия с Украины в Петроград.

Участвовали латышские красные стрелки и в подавлении антисоветского выступления генерала Алексея Каледина на Дону. Генерал А. Каледин, как известно, был в то время атаманом Войска Донского. В декабре 1917 года его казаки заняли Ростов-на-Дону и начали наступление на Донбасс. На борьбу против войск генерала Каледина был отправлен 3-й латышский стрелковый полк (более 2 тысяч человек). Этот полк составлял поначалу более четверти от общей численности войск, брошенных на подавление антисоветского выступления казаков Каледина. 24 февраля 1918 года верные советскому правительству войска полностью заняли Ростов-на-Дону. Вскоре командир латышского полка К. Калныньш был назначен командующим войсками, действовавшими против Белой армии генерала Л. Корнилова.

В феврале 1918 года латышские красные стрелки не только вели бои против начавших наступление немцев в Видземе, но и сражались с ними под Псковом и Нарвой (таким образом, латышские стрелки сыграли определённую роль в том, что день 23 февраля стал в СССР праздничной датой).

Отметим также, что зимой 1918 года латышские стрелки участвовали в боях не только на территории Латвии, России и Белоруссии, но воевали и в



Латышские стрелки 10 марта 1917 года

полков подразделения латышских стрелков оказались раскинуты по огромной территории от Дона до Финляндии, отдельные подразделения и даже части действовали самостоятельно и поначалу не вошли в состав дивизии. А некоторые стрелки к тому времени покинули свои полки для работы в партийных и хозяйственных органах. В результате численный состав дивизии поначалу оказался небольшим. Но в течение 1918 года в её подчинение перешёл ряд латышских подразделений, ранее функционировавших отдельно, к тому же соединение постепенно пополнялось латышцами, жившими

в Финляндии. (Хотя российское правительство большевиков в конце 1917 года признало независимость этой страны). Более того. Ещё весной 1918 года 6-й латышский стрелковый полк продолжал контролировать форт Ино, находившийся на территории, являвшейся в то время финской. Германия стала требовать, чтобы форт был передан финнам в соответствии с Брестским миром. Поэтому в середине мая 1918 года латышские стрелки покинули форт Ино и взорвали его. В исторической литературе советского периода встречаются утверждения, что участие латышских стрелков в гражданской войне в Финляндии имело важное значение и для защиты Петрограда. Однако представляется сомнительным, что правительство Финляндии могло бы решиться на такой шаг, как наступление на Петроград: финнам это было не нужно, но могло поставить под угрозу существование их государства.

Думается, латышские стрелки, как сказали бы в советское время, выполняли в Финляндии свой интернациональный долг. Впрочем, финским большевикам это не помогло.

### От корпуса – к дивизии

После заключения Брестского мира советская власть провела демобилизацию в рядах старой армии, одновременно приступив к созданию Красной армии. Однако, если многие другие воинские части расформировывались, то Исколастрел требовал провести не роспуск, а реорганизацию латышских стрелковых полков. Это требование было поддержано наркоматом по военным делам.

В марте 1918 года началась реорганизация стрелковых полков, а уже 13 апреля 1918 года некоторые из реорганизованных частей были объединены в Латышскую стрелковую дивизию (как порой утверждается в исторической литературе – первую дивизию Красной армии).

Заметим, что к началу реорганизации стрелковых

полков подразделения латышских стрелков оказались раскинуты по огромной территории от Дона до Финляндии, отдельные подразделения и даже части действовали самостоятельно и поначалу не вошли в состав дивизии. А некоторые стрелки к тому времени покинули свои полки для работы в партийных и хозяйственных органах. В результате численный состав дивизии поначалу оказался небольшим. Но в течение 1918 года в её подчинение перешёл ряд латышских подразделений, ранее функционировавших отдельно, к тому же соединение постепенно пополнялось латышцами, жившими

в России. Неудивительно, что численность дивизии довольно быстро росла почти весь 1918 год.

В 1918 году имелись воинские части латышских стрелков, которые не прилагали усилий, чтобы войти в состав Латышской стрелковой дивизии, хотя и оставались в рядах Красной армии. Так, шестой полк латышских стрелков, находившийся в Петрограде, вошёл в состав дивизии только в конце июня 1918 года. Лиепайский полк и вовсе был включён в состав Латышской дивизии только в 1919 году. На наш взгляд, феномен «сепаратизма» отдельных частей латышских стрелков, которые так же, как и латышская дивизия, стойко боролись за советскую власть и не отличались от других полков латышских красных стрелков по национальному составу, но не стремились к объединению в дивизию, нуждается в дополнительном изучении.

В исторической литературе встречается такая цифра: всего летом 1918 года в невходивших в дивизию отрядах латышских стрелков насчитывалось 5 тысяч человек. К тому же в ряде других частей Красной армии существовали латышские роты и взводы; отдельные латышские подразделения были в частях железнодорожной охраны и в других советских военнизированных структурах.

О серьёзности проблемы говорит такой факт: осенью 1918 года Реввоенсовет потребовал не допускать в Красной армии никаких латышских формирований, кроме Латышской дивизии. Из этого факта можно также сделать вывод, что большевики ценили латышское соединение и настойчиво добились увеличения его численности.

Ещё весной 1918 года дивизия состояла из трёх бригад, причём каждая бригада включала в себя три полка, а каждый полк – три батальона. Возникает вопрос, для чего понадобилась столь многоступенчатая структура.

Конечно, деление на бригады было для латышских стрелков привычным ещё с царских времен.

Однако для чего нужна была такая структура, скажем, в мае 1918 года, когда дивизия не насчитывала и семи тысяч человек? Ведь латышский полк должен был быть при такой численности примерно равен по количеству штыков обычному батальону царских времён.

Но ситуация быстро менялась по мере роста численности Латышской стрелковой дивизии. А этот рост, как уже говорилось, происходил, причём был быстрым, несмотря на то, что латышские стрелки в 1918 году участвовали в боях и понесли немалые потери.

Конечно, некоторые операции (к примеру, подавление восстания левых эсеров в Москве в июле 1918 года) дались латышским стрелкам малой кровью. Но вот какие потери, к примеру, понёс 5-й Земгальский полк при обороне Казани. Напомним, полк при обороне этого города держался стойко и за защиту Казани первым в Красной армии был награждён Почётным Красным знаменем ВЦИК. Но это знамя дорого досталось полку – при обороне Казани и вынужденном отступлении из города он, как указывается в исторической литературе, потерял убитыми и пленными свыше трети своего состава. Причём столь большие потери полк понёс всего за два дня боев.

Однако, повторяю, несмотря на значительные потери, численность дивизии продолжала расти. Латышские стрелковые полки быстро становились всё более существенной военной силой. Неслучайно, в августе 1918 года главком войсками большевиков на Восточном фронте Ю. Вазиетис написал комиссару Латышской стрелковой дивизии К. Петерсону: *«Время понять, что латышские полки должны сделаться центром боеспособности Красной Армии. На стороне наших противников – чехословаки, с нашей стороны будем мы, латыши. Я глубоко уверен, что победителями останемся мы».*

Учтём: принявший сторону белых чехословацкий корпус насчитывал в то время десятки тысяч человек. Понятно, что Ю. Вазиетис, будучи опытным военным, не писал бы таких строк, не располагая данными о немалой численности латышских красных стрелков.

В конце 1918 года в составе Латышской стрелковой дивизии и в отдельных латышских частях и подразделениях, как сообщается в уже упоминавшейся «Истории латышских стрелков», было 23-24 тысячи человек, имелось более 400 пулемётов, около 80 орудий и 20 самолётов. (Авиагруппа с таким количеством аэропланов была сформирована в дивизии ещё во второй половине лета 1918 года).



Надпись на снимке: «На память со Второй Отечественной войны 1914–1917 г.»

Итак, общая численность латышских красных стрелков к концу 1918 года, несмотря на немалые потери, была уже сопоставима с численностью латышских стрелков во время Первой мировой войны незадолго перед созданием Латышского стрелкового корпуса. Однако в конце 1918 года соединение называлось не корпусом, а дивизией. Здесь и возникает вопрос: насколько правомерным было в конце 1918 года такое название соединения? Вспоминается знаменитый совет Козьмы Пруткова: *«Если на клетке слона прочтёшь надпись: буйвол, – не верь глазам своим».*

Думается, та роль, которую сыграли латышские красные стрелки на фронтах Гражданской войны, связана именно с тем, что их соединение по сути своей было отнюдь не дивизией, оно было эквивалентно по численности корпусу времён Гражданской войны. Кстати, далеко не в каждом стрелковом корпусе того времени имелась авиагруппа из 20 самолётов.

Именно то, что по численности соединение латышских красных стрелков существенно превосходило обычную дивизию того времени, было одним из факторов (хотя и отнюдь не единственным), который позволял латышским стрелкам играть на поле боя намного более значительную роль, нежели обычная дивизия Красной армии, участвовавшая в Гражданской войне.

Уже в 1918 году дивизия успешно решала самые разнообразные задачи. Латышские стрелки разоружили в Москве анархистов, подавили восстание левых эсеров в российской столице и ряд крестьянских выступлений в провинции, успешно воевали на Восточном фронте, где они не только стали основой 5-й армии, но и выдвинули из своей среды ряд военачальников (так, П. Славен стал командующим пятой армией). Всего на Восточном фронте в 1918



*Стрелковой смотр латышских стрелковых батальонов в Риге*

году воевали 12 тысяч латышских красных стрелков. Свыше 2 тысяч стрелков в то же время воевали на Северном фронте, более 5 тысяч человек – на Южном фронте...

### Решающий бой

Итак, к концу 1918 года дивизия по численности походила, скорее, на корпус того времени и могла решать соответствующие задачи. Это позволило сыграть ей важную роль в Гражданской войне во второй половине 1919 года.

Осенью 1919 года Белая армия А. Деникина, как известно, вела наступление в общем направлении на Москву. Большевики допускали падение Москвы и даже готовили на этот случай в столице нелегальные типографии, чтобы продолжать борьбу в подполье. А деникинцы после взятия Орла отпечатали агитационный плакат с изображением всадника, сидящего на коне, задние ноги которого находились в Орле, а передние – в Москве.

Для того, чтобы остановить наступление белых в направлении Москвы, была создана Ударная группа Красной армии. Из Белоруссии на Южный фронт срочно перебросили Латышскую стрелковую дивизию, которая стала самым многочисленным соединением этой группы. Несмотря на то, что латышские стрелки и в 1919 году несли немалые потери, их соединение по численности было, думается, ближе к корпусу времён Гражданской войны, чем к обычной дивизии. В её составе числилось почти 20 тысяч человек. Таким образом, дивизия существенно превышала по численности полностью укомплектованную российскую дивизию довоенного времени. Что же касается соединений времён Гражданской войны, то они нередко были намного меньшими по численности, чем корпуса и дивизии мирного времени.

Сопоставим для иллюстрации численность Латышской дивизии и других формирований Ударной

группы. В бригаде Червоного казачества насчитывалось 1200 сабель, в стрелковой бригаде Павлова – менее двух тысяч штыков и сабель, то есть меньше, чем в полку царских времён по штатному расписанию.

В октябре 1919 года латышское соединение вело тяжёлые бои с войсками Деникина, понесло немалые потери. Один из латышских стрелков позднее вспоминал, что даже стволы пулемётов от беспрерывной стрельбы начали плавиться. Не станем описывать сражение под Кромами и Орлом, так как его история является отдельной темой. Констатируем лишь, что здесь наступление войск генерала

Деникина на Москву было остановлено, а вскоре его армия начала отступать. Позднее бывший командующий Южным фронтом А. Егоров написал: *«В самый тяжёлый период нашей гражданской войны, в октябре 1919 года, когда самому существованию Советской страны угрожала опасность... латышские стрелки... сломали упорство врага и положили начало разгрому сил всей южной контрреволюции».*

В то время, когда Латышская стрелковая дивизия вела упорные бои на юге, на севере 5-й латышский стрелковый полк защищал Петроград от наступающих войск генерала Николая Юденича. 5-й латышский полк, несмотря на потери, по численности соответствовал воинской части – около 2 тысяч человек. То есть представлял собой немалую силу. (Сопоставим, вся армия Юденича насчитывала примерно 17 тысяч штыков и сабель).

Решающие бои Красной армии с армией Юденича происходили во второй половине октября, то есть в то же время, когда Ударная группа Южного фронта вела бои с армией Деникина. Ирония истории: 21 октября неподалёку от Петрограда латышские стрелки столкнулись с подразделениями армии Юденича, сформированными в Латвии.

5-му латышскому стрелковому полку пришлось бороться в октябре 1919 года даже с танками противника. Действия 5-го латышского стрелкового полка были высоко оценены советским руководством. 25 октября 1919 года ВЦИК СССР наградил его Почётным знаменем.

В конце октября 1919 года войска генерала Юденича начали отступать. Исход битвы за Петроград был определён.

Таким образом, части латышских стрелков, по численности сопоставимые, скорее, с корпусом, чем с дивизией, сыграли существенную роль в Гражданской войне в России. Эту роль не стоит ни приуменьшать, ни преувеличивать.

*Фотографии латышских стрелков из собрания Алдиса Лапиньша  
Фото автора сделано Жанной Карелиной*

## СИМВОЛ ВЕРНОСТИ И ЧЕСТИ

## SYMBOL OF COMMITMENT AND HONOR



*Илья Шайдуров  
Германия*

*Посвящается моему деду,  
полковнику разведки  
Ефимову Ивану Николаевичу*

*В древние времена меч, являвшийся атрибутом защитника земледельцев и бога войны Марса, символизировал власть, силу и готовность к защите слабых и угнетённых. Именно поэтому в средневековых обрядах посвящения в монархи или рыцари непременно присутствует меч как знак особой чести – охранять своих подданных и карать их обидчиков. Отсюда произошла перенятая из Европы Петром I российская традиция вручать кортик выпускникам военно-морских училищ при присвоении им лейтенантского звания. «Маленький*



*В эпоху Петра Первого холодное оружие стало неотъемлемой частью экипировки российских моряков*

*меч» – кортик – служит офицеру напоминанием о его главной миссии: с вверенным ему оружием защищать свой народ и свою Родину.*

Я родился в семье потомственных военных, среди которых наиболее известным был мой прадед, прапорщик Николай Ефимов, служивший во 2-ом полку Царскосельского гарнизона. В Февральскую революцию 1917 года он был избран председателем солдатской секции Совета депутатов гарнизона, и после ареста Николая II лично ему Керенским была поручена особая миссия – сопровождать низложенного императора с семьёй в ссылку, в сибирский город Тобольск. Другой прадед, Михаил Штин, был участником трёх войн – Русско-японской, Первой мировой и Гражданской, получил четыре Георгиевских креста и стал, таким образом, полным Георгиевским кавалером. Мой дед, Иван Николаевич Ефимов, также сделал блестящую военную карьеру, закончив её в чине полковника. И первым настоящим оружием, которое мне довелось взять в руки, был, разумеется, дедовский офицерский кортик. Именно благодаря ему я начал по-настоящему интересоваться оружейной тематикой, что впоследствии определило выбор как будущей профессии, так и родившееся затем хобби – коллекционирование холодного и огнестрельного оружия.



*Дедовский кортик был первым оружием, которое довелось взять в руки автору статьи*

### История российского кортика

Кортик – холодное колющее оружие, прямой тонкий кинжал с гранёным обоюдоострым клинком – впервые появился в Британии в XVI веке. Это было время раздолья пиратов, и абордажные схватки на борту судов были привычным явлением. Поскольку в стеснённых условиях среди корабельного такелажника фехтовать обычными мечами, саблями или палашами было неудобно, британские моряки придумали кортик – укороченный палаш, который порой первоначально мастерили из переточенных обломков палашей или шпага.

В России кортик был введён в эпоху Петра I, которому это холодное оружие приглянулось во время одного из путешествий по Европе. Кортики той поры довольно сильно отличались от современных. Например, морской кортик, украшавший на перевязи самого царя, имел длину целых 63 см. Впрочем, учитывая богатырский рост государя, кортик такого размера смотрелся при нём вполне подобающе. Нововведение императора пришлось российским морякам по вкусу, и в дореволюционной России кортики получили широкое распространение не только на флоте, но и в армии, и даже в ряде гражданских ведомств. И хотя абордажные баталии ушли в прошлое, кортик сохранился как декоративный элемент униформы, так как носить его было гораздо удобнее, чем длинную саблю, шпагу или шашку.

Внешний облик кортика многократно менялся, и он приобрёл свой современный вид в 1803 году. Тогда был утверждён единый образец морского кортика с обоюдоострым клинком квадратного сечения длиной около 30 см. Общая длина кортика равнялась 39 см, рукоять изготавливалась из слоновой кости, крестовина – из металла. Ножны деревянные, обитые чёрной кожей, имели две металлические обоймы с кольцами для крепления к портуpee, а также металлический наконечник. Так что сегодняшний офицерский кортик можно считать прямым потомком кортика образца 1803 года.

Совет народных комиссаров РСФСР своим декретом от 16 декабря 1917 года «*Об уравнивании в правах всех военнослужащих*» отменил все воинские чины, звания, ордена, погоны и другие наружные знаки отличия, в том числе и кортики. Однако уже в январе 1918 года из-за недостатка обмундирования Морское ведомство вынуждено было «до выработки новой формы одежды разрешить донашивание старой формы». Поэтому кортик после революции не исчез из употребления на 7 лет, как указывает большинство исследователей истории советского кортика. Более того, уже с 1919 года начался выпуск красноармейских кортиков для командного и начальствующего состава. Правда, кортик представлял собой простую переделку дореволюционного кортика, заключавшуюся в замене императорского вензеля на изображение серпа и молота (ранее на втулке рукояти кортика ставились инициалы императора, царствовавшего в момент присвоения владельцу пер-

вого офицерского звания). Введение кортиков было вынужденной мерой, вызванной желанием высвободить для кавалерии часть шашек, которые в то время носились всем начсоставом РККА как в строю, так и вне строя. Однако среди красных командиров кортик был мало популярен, так как в то время считался одним из пережитков царских времён. После окончания Гражданской войны, в 1921 году, вышел «Устав внутренней службы на судах флота», в соответствии с которым личный состав флота разделялся на командный и некомандный. В строю командный состав носил револьвер и саблю, вне строя – кортик. В то же время каких-либо правил ношения формы не существовало. Они были закреплены четыре года спустя в приказе РВС СССР № 6 от 6 января 1925 года, устанавливавшие «Правила ношения флотской одежды». Кортики дореволюционного образца с советской символикой использовались в Красной армии до 1940 года.

С началом Второй мировой войны Сталин, понимая неизбежность военного столкновения с Германией, приступил к широкомасштабной реформе вооружённых сил, в первую очередь её кадрового состава. При этом для создания новой военной элиты было решено отойти от заложенных в революцию принципов формирования армии и даже вернуть в РККА часть царских традиций. Так, в 1940 году было восстановлено единоначалие, введены генеральские и адмиральские звания, а также звания для младшего командного состава. Кадровые изменения нашли отражение и в военной форме. Была упразднена являвшаяся фактически символом революции и гражданской войны будёновка.

Приказом наркома обороны № 483 от 30 декабря 1940 года на вооружение Красной армии были приняты новые образцы холодного оружия: для общевойсковых генералов, генералов артиллерии и строевого начальствующего состава вводилась шашка, а для генералов танковых, инженерных, технических войск, генералов авиации, войск связи и интендантской службы – кортик. Это холодное оружие предназначалось для ношения в строю с различными формами одежды и заменило шашку образца 1927 года, ранее являвшуюся штатным строевым оружием высшего комсостава РККА.

Основой генеральского кортика стал образец, предложенный ГАУ в качестве боевого и почётно-боевого холодного оружия. Он недолго оставался на вооружении, так как в военное время было не до кортиков, и в 1943 году генеральский кортик был отменён. Его общий объём выпуска на Златоустовском заводе составил всего 1000–1500 экземпляров, поэтому сегодня встречается очень редко.

ВМФ СССР 12 сентября 1940 года получил два новых образца холодного оружия. Первым из них был новый образец морского кортика, который стал торжественно вручаться выпускникам высших военно-морских училищ вместе с дипломом и первым офицерским званием. В отличие от ге-



неральского кортика, командному составу ВМФ предписывалось ношение кортика как при парадной форме, так и во время несения дежурной и вахтенной службы. Курсантов военно-морских училищ ВМФ вооружили палашами, которые они были обязаны всегда носить вне территории училища. Об этом было объявлено в приказе наркома ВМФ № 574 от 20 сентября 1940 года, которым было утверждено постановление Совета народных комиссаров СССР № 1673 от 12.09.1940 года «О введении на вооружение военнослужащих ВМФ кортиков и палашей».

*Палаш образца 1940 года (индекс ГАУ 56-Х-741), хотя и был призван возродить ещё одну старую морскую традицию – до 1917 года он был принадлежностью гардемарин, но в советском ВМФ не прижился. Сначала был значительно сокращён круг лиц, имевших право ношения палаша: с 1952 года после одной из драк с гражданским населением с применением палашей выдача их в увольнение прекратилась (приказ министра обороны № 344), и с 1967 года ими вооружались только дежурные по роте. В период с 1940 по 1990 год палаш (более лёгкий и изящный «офицерский» вариант из качественной стали) использовался также ассистентами при военно-морском флаге в торжественных случаях. В 1974 году палаш был окончательно упразднён, после чего большинство из них были уничтожены, поэтому сегодня курсантский морской палаш как коллекционный предмет представляет собой значительную редкость.*

*В соответствии с постановлением № 1906-574сс экономического совета при Совнарком СССР от 14 декабря 1940 года завод № 259 (Златоустовский инструментальный завод-комбинат им. В.И. Ленина наркомата боеприпасов – знаменитый ЗиК) должен был в 1941 году изготовить и поставить наркомвоенморфлоту 25 000 кортиков и 10 000 палашей. В апреле был утверждён технологический процесс на изготовление военно-морского кортика, однако в первоначальные планы внесла коррективы начавшаяся Великая Отечественная война. В 1941 году было выпущено только 12 тысяч кортиков, причём клеймо и год изготовления на них не ставились. В последующие два года морские кортики не выпускались – в первые годы войны требовалась более важная продукция. Их выпуск возобновился в 1944 году после выхода в свет распоряжения ГКО № 6369 от 11 августа 1944 года «О мерах по разделению комбината им. Ленина НКБ на два завода № 259 и № 391». По этому распоряжению Златоустовский комбинат им. Ленина был разделён на завод № 259 по выпуску боеприпасов и завод № 391 по выпуску холодного оружия, позже получивший название Златоустовский инструментально-металлургический завод (ИМЗ). Точнее говоря, из состава комбината была выделена бывшая фабрика по производству холодного оружия, имевшая статус цеха № 16 им. Фрунзе. Это было связано с уменьшением значения*

*холодного оружия, и последняя крупная его партия была выпущена в 1945 году к Параду Победы. В 1958 году в связи с ликвидацией кавалерии этот цех пере-профилировали под выпуск магнитных пускателей. В составе этого цеха сохранился лишь участок гравюры, который продолжал изготавливать небольшие партии кортиков по заказу ВМФ.*

*В 1945 году был введён новый образец кортика, который сохранился неизменным до нашего времени. Он представлял собой несколько видоизменённый кортик образца 1940 года и стал вручаться выпускникам не только военно-морских училищ, но и училищ сухопутных войск и ВВС, правда, с некоторым запозданием из-за экономических трудностей послевоенного времени – в ВВС кортики стали поступать с 1949 года, в сухопутные войска – с 1955 года. Кортиками также награждались офицеры КГБ СССР, в том числе и мой дед.*

*Примеру «старшего брата по оружию» последовали и в ряде армий стран Варшавского договора, которые ввели кортик в качестве элемента военной формы офицеров и генералов. В частности, кортик был частью парадной формы в вооружённых силах ГДР, Польши и Болгарии.*

*В конце 90-х годов Златоустовский завод (ныне АО «Булат»), став негосударственным предприятием, утратил монополию на производство кортиков, и в городе появилось множество частных фирм и мастеров, которые самостоятельно занимаются изготовлением холодного оружия, в том числе и кортиков. Поэтому сегодня существует множество вариаций на тему кортика образца 1945 года, отличающихся клеймами, нанесёнными рисунками и надписями, применяемыми материалами и внешним оформлением. Иногда они представляют собой подлинные шедевры оружейного искусства, отделанные благородными металлами и драгоценными камнями. С другой стороны, существуют и недорогие сувенирные кортики из мягкой стали, более доступные для продажи, так как не классифицируются как холодное оружие. Наиболее известными из современных изготовителей кортиков являются компании «ЛиК», «Практика», «Формула», «Златко», «АиР», «ЗЗОСС», «ЗОК», «РОСоружие», «Стиль М», «Златгравюра», «Оруженник», «КХО», «Грифон», «Арт-Грани» и «Златоустовская оружейная фабрика», предлагающие кортики ценой от 6000 до 400 000 рублей.*

### Описание

Кортик имеет прямой плоский клинок ромбовидного сечения, двухлезвенный с обоюдоострой заточкой. Общая длина кортика – 320 мм, длина клинка – 212 мм, ширина клинка – 17,5 мм, толщина клинка – 4 мм. Материал – углеродистая легированная сталь. Поверхность клинка никелированная или хромированная. На пяте клинка нанесён серийный номер и клеймо изготовителя. С 1944 года на



Изображение на ножнах кортиков морских офицеров



Изображение на ножнах кортиков морских офицеров

клейме стояли буквы ЗиК (Златоустовский инструментальный комбинат), а в 1945 году в связи с изменением названия завода – ИМЗ (инструментально-металлургический завод). Однако спустя год на кортики снова стали ставить старое клеймо, ЗиК, а с 1974 года по настоящее время они начали маркироваться надписью «БУЛАТ».

Рукоять кортика длиной 108 мм четырёхгранная, изготовлена из пластмассы, имитирующей слоновую кость. Имелись варианты и с круглой рукояткой. Нижняя оковка, головка и крестовина рукоятки выполнены из цветного позолоченного металла. Крестовина рукояти характерной S-образной формы, с закруглёнными утолщениями на концах. Под крестовиной находится овальная кожаная прокладка. На рукояти расположена кнопочная защёлка для фиксации клинка в ножнах. На торце головки изображена пятиконечная звезда, а на её боковой поверхности – герб СССР.

Ножны изготавливаются из дерева, обтягиваются сверху чёрной кожей и покрываются лаком. Прибор ножен снабжён зубчатыми краями и выполнен из того же материала, что и металлические части рукоятки. Он состоял из двух обойм с кольцами для портупей и наконечника. Рисунок на верхней обой-

ме был разным, в зависимости от разновидности кортика.

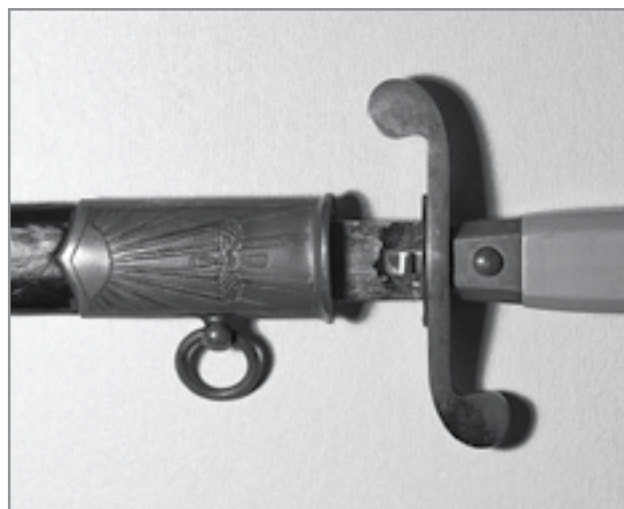
### Разновидности кортиков

#### *Кортик офицерский военно-морской образца 1945 года*

Слегка изменённый кортик образца 1940 года, принятый для ношения с морской формой одежды для офицеров, мичманов и старшин военно-морского флота. На правой стороне верхней обоймы ножен изображён якорь, на левой её стороне – парусный корабль. Пояс и портупея для ношения кортика выполнены в обычном варианте из чёрной шёлковой ткани, в парадном варианте – из золочёных ниток и оснащались латунными пряжками, чаще всего изображениями на морскую тематику. Существует несколько исполнений кортика, которые носят условные названия: «простой», «лакированный», «золочёный» и «золочёный улучшенной отделки». Наряду с обычным морским кортиком в ВМФ СССР с 1951 года существовал ещё именной украшенный кортик, предназначенный для награждения отличившихся по службе офицеров флота. А в 1996 году был выпущен наградной вариант мор-



Изображение на ножнах кортиков офицеров ВВС



Изображение на ножнах кортиков офицеров ВВС

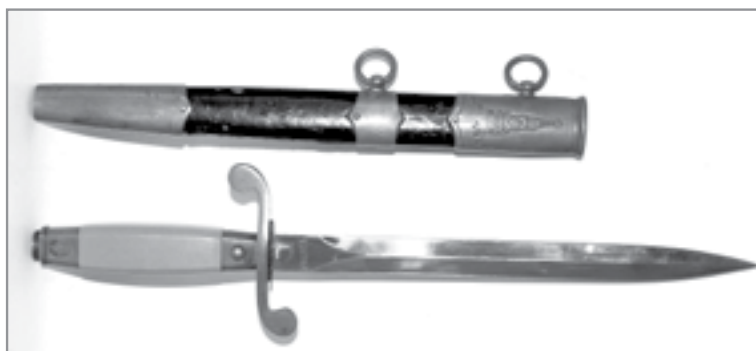


Армейский кортик образца 1945 года в ножнах.  
Приказом МО РФ кортик утверждён как часть парадной  
одежды офицеров и мичманов ВМФ

ского кортика образца 1945 года для ВМФ РФ, посвящённый 300-летию Российского флота.

**Кортик офицерский армейский  
образца 1945 года**

Данный кортик был с 1955 по 1958 год элементом парадной и парадно-выходной формы всех офицеров, маршалов и генералов Советской армии (за исключением ВМС и ВМФ), а в период с 1958 до начала 90-х годов – только тех офицеров, которые по специальным указаниям принимали участие в военных парадах в Москве, Ленинграде, столицах союзных республик и городах-героях. Он был создан на основе морского кортика образца 1945 года и отличался только рисунком. Верхняя обойма украшена с одной стороны пятиконечной звездой с серпом и молотом на фоне лаврового венка и лучей восходящего солнца, с другой стороны – изображением Спасской башни московского Кремля. Существовал ещё и украшенный вариант кортика с растительным орнаментом на клинке и крестовине рукояти. Звезда на головке рукояти изготавливалась у



Кортик офицерский армейский обр. 1945 г.

него из красной пластмассы, а наконечник ножен и нижняя обойма снабжались рельефным узором из дубовых листьев.

**Кортик офицерский ВВС СССР  
образца 1945 года**

Этот кортик был принадлежностью военной формы всех офицеров советских ВВС в период с 1949 по 1958 год, а до начала 90-х – только офицеров, принимающих участие в парадах. Как и армейский кортик, он отличался от морского кортика лишь рисунком у устья ножен: на одной стороне верхней обоймы нарисованы крылья и пропеллер на фоне лучей восходящего солнца, а на обороте – два реактивных истребителя над Спасской башней Кремля. Он встречается значительно реже, чем морской и общевойсковой кортик, поэтому более ценится у коллекционеров.

**Дипломатический кортик**

Введён приказом по НКВД № 213 от 07.10.1943 как элемент парадной форменной одежды советских дипломатов. Дипломатический кортик выдавался работнику НКВД при вступлении в должность и сдавался им при увольнении с дипломатической службы. Отличался рисунком, нанесённым на ножны: на одной стороне был изображён герб СССР, на другой – перекрещенные пальмовые ветви. Упразднён в 1954 году. Ввиду небольшого количества выпущенных кортиков сегодня является настоящим раритетом.

**Кортик генерала вооружённых сил СССР  
образца 1940 года**

Предназначался для генералов авиации, танковых войск, технических войск и войск связи. Это мелкосерийный кортик ручной работы отличается увеличенной на 100 мм длиной и на 1 мм толщиной клинка, выполненного из стали 65Г, круглой деревянной рукоятью и изображением герба СССР на верхней обойме. Снят со снабжения в апреле 1945 года. Так же, как и дипломатический кортик, представляет собой высокую коллекционную ценность.

Фото предоставлены автором

## ЛИЕПАЙСКИЙ ОТДЕЛЬНЫЙ ОТРЯД ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ В ИЮНЕ 1941 ГОДА

## LIĒPAJA SEPARATE DETACHMENT OF TORPEDO BOATS IN JUNE 1941



*Олег Николаевич  
Пухляк  
Историк  
Латвия  
Рига*

Первые публикации, в которых рассказывалось об обороне Лиепайи в июне 1941 года, появились уже в первые годы после войны. Значительно активизировала работу исследователей Латвии деятельность писателя Сергея Сергеевича Смирнова. Благодаря ему в конце 50-х годов подвиг защитников Брестской крепости восстал из небытия. В 60-е годы писатель приложил огромные усилия, чтобы восстановить хронику обороны Лиепайи.

В 1966 году была заложена традиция собирать в Лиепае её защитников из разных городов Советского Союза. Для записи и систематизации их воспоминаний Институтом истории АН ЛССР была организована экспедиция, которую возглавил в то время ещё молодой историк Э. А. Жагарс.

К 70-80-м годам в Лиепае сложились три крупных центра, занимавшихся изучением обороны Лиепайи. Это Лиепайский краеведческий художественный музей (сейчас – просто лиепайский), где исследование обороны города вела Жанна (Жаннетта) Фёдоровна Попова. Во второй средней школе под руководством Лиги Карловны Удрини действовал кружок следопытов «Поиск». Экспозиция и материалы, рассказывающие об обороне Лиепайи, были собраны также в музее боевой славы при существовавшем в то время лиепайском Доме офицеров флота. Кроме того, в Лиепае было большое число исследователей, не связанных с теми или иными центрами, самостоятельно осуществлявших сбор воспоминаний участников боёв, восстанавливавших хронику тех суровых дней.

Довести свою работу до публикации посчастливилось лишь рижанину Василию Ивановичу Савченко. В своё время его книга «Семь огненных дней Лиепайи» была известна каждому лиепайчанину.<sup>1</sup> После этого можно было говорить о том, что общий ход событий по обороне Лиепайи известен. Тем не менее оставалась ещё огромная работа по выяснению деталей.

Серьёзным вкладом в изучение обороны Лиепайи в 1941 году стал сборник «В июне сорок первого. Страницы героической обороны Лиепайи», изданный в 1986 году.<sup>2</sup>



*Такие торпедные катера были размещены в Лиепае перед войной*

В 2009 и 2010 годах историкам Э. А. Жагарсу и пишущему эти строки урождённому лиепайчанину О. Н. Пухляку удалось выявить в Лиепае несколько сотен воспоминаний очевидцев и участников обороны города, а также получить на хранение и изучение материалы, собранные Л. К. Удриней.

К сожалению, подготовленные для издания материалы в полном объёме опубликовать не удалось. Удалось сделать лишь несколько отдельных статей, в том числе и в журнале «BALTFORT».

В данной работе на основании имеющихся материалов будет рассмотрен один частный эпизод: прорыв из Лиепайи отряда торпедных катеров. Такие частные фрагменты войны, как правило, остаются вне зоны внимания исследователей, дающих общую картину. Это и понятно – если чрезвычайно тщательно рассматривать каждое отдельное дерево, лес можно и не разглядеть. Иначе говоря, увлечение частностями отвлечёт от понимания целого.

Но при этом построение общей картины невозможно без досконального изучения частностей, иначе выйдет перекося в другую сторону. Такому частному вопросу – действиям в Лиепае в начале войны Отдельного отряда торпедных катеров – и посвящена данная работа.

В последнее время при изучении истории становится модным, иначе не скажешь, так называемая устная история – сбор и обработка рассказов людей об их жизни. Не являясь сторонником концепции «Неважно, что происходило, главное – как это воспринимал современник», считаю, что устная история при всех её неизбежных неточностях позволяет «очеловечивать» прошлое. А чтобы «устная исто-

рия» не превратилась в современные научнообразные сказки и былины, что всё чаще и чаще приходится наблюдать, не стоит пренебрегать методами, накопленными исторической наукой за многие десятилетия, если не столетия.

В 1939 году после подписания между СССР и Латвией договора о базах в Лиепае в качестве передовой ВМБ Балтийского флота на латвийской территории стала создаваться Либавская ВМБ. Несмотря на то, что дореволюционная Либава в Латвии официально называлась Лиепаей, советские документы использовали старое наименование – Либава.

Представляется, что вовсе не месторасположение Лиепаи, максимально приближенной к границам с Германией, стало причиной выбора этого города в качестве военно-морской базы советского флота на Балтике.

Во-первых, к северу от Лиепаи ещё в годы российской империи была выстроена мощная приморская крепость, значительно превосходившая потребности латвийской армии. Многие в крепости за долгие годы пришли в запустение, но оставались здания казарм, в которых после некоторой реконструкции можно было разместить советские войска, вводившиеся на территорию Латвии. Так называемый «военный городок» находится в некотором удалении от собственно Лиепаи, причём городок почти полностью изолирован: с юга от города его отделяет Военный канал, с запада окаймляет Балтийское море, с севера и северо-востока – Тосмарское озеро и Крепостной канал, который в Лиепае ещё недавно называли Чёрной речкой, с юго-востока – оконечность Лиепайского озера. Остаётся небольшой перешеек с востока. Но и его прорезает Чёрная речка. Такое расположение идеально для того, чтобы максимально изолировать контингент Красной армии от контактов с местным населением, и устраивало обе стороны – как латвийскую, так и советскую.

Стремление действовать в рамках тех соглашений, которые были заключены между Советским Союзом и республиками Прибалтики осенью 1939 года, не позволяло в кратчайшие сроки привести базы в боеспособное состояние. 28 мая 1940 года состоялось совместное совещание командования Особого корпуса (комдив Н. С. Морозов) и военно-морской базы Либава (флагман 2-го ранга П. А. Трайнин) с полпредом В. К. Деревянским и торгпредом

В. Я. Терентьевым по вопросам, связанным с пребыванием в Латвии советских военных гарнизонов. В ходе совещания было высказано мнение, что «*несмотря на заключение всех основных соглашений о сдаче строительных работ подрядчикам, строительство всё же ещё не развернуто*». Основными причинами, из-за которых были сорваны сроки оборонного и капитального строительства, были отсутствие строительных материалов и недопоставка рабочей силы для строительства. В связи с этим было решено поставить вопрос перед Правительством о срочном оформлении и отправке в Латвию строителей военных объектов и выполнении заявок на материалы.<sup>3</sup>

Неожиданно молниеносная победа Германии над Францией в мае–июне 1940 года заставила Москву резко изменить политику в отношении прибалтийских государств, в августе 1940 года юридически ставших частью СССР. Это позволяло передислоцировать и размещать советские войска без согласования с местными правительствами, исходя лишь из соображений военной целесообразности.

Нельзя не отметить, что как только у командования Балтийским флотом появилась такая возможность, было принято решение перевести из Лиепаи базу, которая находилась у самой границы с Германией и с началом военных действий тотчас оказывалась под ударом противника, под Ригу в Усть-Двинск, который сегодня административно является рижским микрорайоном Болдерай. Перенос базы из Лиепаи в тогдашние окрестности Риги крайне нелогичен, если исходить из того, что летом 1941 года Красная армия планировала нападение на Германию, зато предельно понятен, если исходить из соображений обороны. Готовить нападение и при этом тратить огромные деньги на оборудование новой ВМБ, расположенной значительно восточнее границы, мягко говоря, нелогично.



Транспорт «Волголес», доставивший торпедные катера в Лиепаю

Осенью 1940 года командир Либавской ВМБ контр-адмирал П. А. Трайнин предложил расформировать сектор Береговой обороны базы, мотивируя это слабостью и невозможностью изменить что-либо в ближайшее время. Возможно, его предложение было инициировано командирами более высокого уровня, считавшими, что морские силы необходимо оттянуть от Лиепаи на восток. Как часто бывает в аппаратных играх, чтобы «машина завертелась», нужен был сигнал непосредственно с места.

Вопрос об организации военно-морских баз в предвоенный период досконально разобран в книге П. В. Петрова «Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 – весна 1941 гг.».<sup>4</sup> Здесь только отмечу, что для создания новой ВМБ в августе 1940 года СНК СССР своим постановлением закрепил за КБФ гавань Милгравис с причальной стенкой 700 метров, Зимнюю гавань с судоремонтными мастерскими и Даугавгривскую крепость с минным складом. Строительство складов и причалов началось зимой.

Прибалтийская ВМБ должна была включать в себя Лиепайский и Вентспилсский порты, Рижский залив, южную часть Моонзунда и Сааремаа. Это в общих чертах. Если же говорить о деталях, до самого лета 1941 года командование КБФ не могло решить, на какие базы следует базировать Отряд лёгких сил и 1-ю бригаду подводных лодок. Это создавало сложности с размещением маневренных запасов боеприпасов, топлива и продовольствия для лёгких и подводных сил флота.

Большое отрядное учение (БОУ) № 1-бис, проведённое в период с 19 по 25 октября 1940 года, показало низкую готовность флота. По Либавской ВМБ фиксировалась «нечёткая организация входа и выхода кораблей». И если, по оценке командующего КБФ вице-адмирала В. Ф. Трибуца, учения можно было считать удовлетворительными, нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов во время сбора командующих флотами и флотилиями, проходившего в Москве со 2 по 10 декабря 1940 года, отметил, что на Краснознаменном Балтийском флоте получился «безусловный провал».

Из приказа наркома ВМФ следовало, что план боевой подготовки на КБФ в течение 1940 года был выполнен в среднем менее чем на 50 %, при этом Либавский отряд торпедных катеров к решению огневых задач совсем не приступал.

По ходу учений боевому управлению № 2, проводившемуся на Балтийском флоте 13 марта 1941 года, штаб Либавской военно-морской базы имел наибольшее количество нареканий.

В мае 1941 года нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов приказал Военному совету КБФ с 23 мая начать подготовку к проведению больших манёвров, однако ввиду явного нарастания угрозы возникновения войны с Германией Военный совет КБФ был вынужден с начала июня 1941 года прервать процесс боевой подготовки и сосредоточить своё внимание

исключительно на организации корабельных дозоров и воздушной разведки на Балтийском театре.

В этих условиях происходил процесс перебазирования кораблей из Лиепаи в Ригу. Причём делалось всё это полуофициально, так как приказ о создании Прибалтийской ВМБ был подписан наркомом ВМФ 21 июня 1941 года, т. е. за один день до начала войны.

Командиром Прибалтийской ВМБ ещё в мае, то есть, выходит, что до официального приказа наркома о её создании, был назначен Павел Алексеевич Трайнин, до этого командовавший Лиепайской ВМБ. Вместо него должность командира Либавской военно-морской базы с мая 1941 года исполнял капитан 1 ранга Михаил Сергеевич Клевенский, до этого возглавлявший штаб базы.

Как представляется, Клевенский, по сути, должен был лишь проследить за свёртыванием базы в Лиепае, поэтому на свою должность вряд ли смотрел как на место, занятое всерьёз и надолго.

В начале мая 1941 года намечалось проведение тактического учения в Либавской военно-морской базе на тему «Обороны базы». Однако учение было прервано командующим КБФ В. Ф. Трибуцем в самом начале.

Как пишет П. В. Петров, «в ходе проведения учения, наблюдалась исключительная неорганизованность и безалаберность в работе начальника штаба базы капитана 1-го ранга М. С. Клевенского, а также неудовлетворительная слаженность работы штаба базы в целом. Отдельно командующим флотом В. Ф. Трибуцем было отмечено „нездоровое отношение с командирами сухопутных частей, что идет только во вред делу обороны базы“. И здесь главная вина была возложена на начальника штаба базы капитана 1-го ранга М. С. Клевенского, не желавшего согласовывать вопросы обороны базы с командирами сухопутных частей в Либаве».

Отдельно командующим флотом В. Ф. Трибуцем было отмечено „нездоровое отношение с командирами сухопутных частей, что идет только во вред делу обороны базы“. И здесь главная вина была возложена на начальника штаба базы капитана 1-го ранга М. С. Клевенского, не желавшего согласовывать вопросы обороны базы с командирами сухопутных частей в Либаве».

Кроме того, отмечалось, что командир Либавской ВМБ П. А. Трайнин позволял своему начальнику штаба отменять или изменять его приказы, что вносило элемент дезорганизации. Вряд ли это способствовало чёткой координации действий между ними, когда Трайнин через несколько дней из Лиепаи переехал в Ригу, чтобы возглавить Прибалтийскую ВМБ.

И ещё. Уже после начала войны, после оставления Красной армией Риги на командование Прибалтийской ВМБ возлагалось руководство советскими военно-морскими силами, действовавшими в районе Моонзундских островов. Однако к 10 июля управле-

ние было расформировано. В докладе наркому ВМФ находившийся в это время в Таллине вице-адмирал И. С. Исаков объяснял расформирование тем, что «с переходом на острова т. Трайна и Клевенского не удалось создать единства командования и здорового настроения по причинам известных свойств т. Клевенского».<sup>5</sup>

Всё это наложило отпечаток на то, как происходило руководство силами Либавской ВМБ после начала войны.

До начала войны из Лиепаи в Рижский залив были спешно переведены: отряд лёгких сил (крейсера «Киров» и «Максим Горький», два дивизиона эсминцев – «Гневный», «Гордый», «Грозный», «Стерегающий» и «Сметливый» из 1-го дивизиона, «Стойкий», «Сильный», «Сердитый» и «Сторожевой» из 2-го), 1-я бригада подлодок в составе двух дивизионов (семь лодок типа «С»), эсминца «Энгельс» и плавучих баз «Иртыш» и «Смолярный».

По сути, в Лиепае на начало войны оставались лишь отдельные корабли, находившиеся на ремонте и не представлявшие полноценных боевых единиц. На 22 июня 1941 года у причалов судоремонтного завода «Тосмаре» стояли 5 торпедных катеров, 15 подводных лодок (из них 8 – в строю, а 6 – в ремонте), три тихоходных тральщика (бывших латвийских «Вирсайтис», «Виестурс» и «Иманта»). Самым большим кораблём в Лиепае в то время был эсминец «Ленин», который также ремонтировался.

Из этого видно, что размещённый в Лиепае Отдельный отряд торпедных катеров оставался в порту лишь на время и не имел конкретных задач. Тем более, что к началу войны в Лиепае находилось не шесть катеров, как это должно было бы быть, а пять<sup>6</sup>: 17-й, 27-й, 37-й, 47-й и 67-й. Из общего ряда красноречиво выпадает № 57-й. Вероятно, он к тому времени уже осуществил переход в Рижский залив, хотя это только догадка, являющаяся предметом дальнейшего уточнения.

Что же представляли собой эти катера. Насколько серьёзной угрозой для противника они были? На вооружении КБФ было несколько модификаций торпедных катеров. Как представляется, в Лиепае находились наиболее распространённые и относительно современные Г-5. Дело в том, что точно известны торпедные катера, доставленные в Лиепаю из состава 3-го Дивизиона торпедных катеров. Это №№ 133, 143, 153, 153, 173 и 183. Следует отметить специфику советской нумерации торпедных катеров в дивизионах. Последняя цифра обозначала номер дивизиона или отдельного отряда, к которому относился ТК, первая цифра или число – его порядковый номер в этом дивизионе или отряде. Например, ТК 153 – 15 катер 3-го дивизиона. Известно, что 3-й дивизион был составлен только из катеров Г-5.<sup>7</sup>

Приказом наркома ВМФ 3-й отряд 3-го дивизиона с 16 ноября 1939 года начал готовиться для перебазирования из Кронштадта в Либаву. К 19 ноября катера были установлены на кильблоки транспорта

«Волголес», который взял на борт также боезапас, топливо и всё необходимое для ремонта и обслуживания этих катеров, включая запасы продовольствия для команды.

Теплоход «Волголес», построенный в 1932 году в Ленинграде заводом им. А. Марти, стал головным в серии теплоходов-лесовозов. По жестокой иронии войны 22 июня 1941 года он был задержан германскими властями в Штеттине, захвачен и включён в состав германского флота в качестве транспорта под названием «Colmar». Торпедирован и потоплен 19 августа 1944 года у Киркенеса советскими торпедными катерами более современной конструкции, чем сам перевозил когда-то: «ТК-205» и «ТК-206».

20 ноября под охраной сторожевого катера «Волголес» начал переход из Кронштадта в Таллин, а оттуда 24-го прибыл в Либаву (Лиепаю). К 26 ноября все ТКА были приведены в боевую готовность № 1 и поставлены у причальной стенки. Приказом наркома ВМФ № 0718 3-й отряд 3 ДТКА был преобразован в Отдельный отряд торпедных катеров с постоянным базированием в Лиепае. Вероятно, именно тогда и изменилась нумерация катеров, так как известно, что на начало войны в Лиепае находившиеся ТКА имели номера 17, 27, 37, 47 и 67.

Не следует преувеличивать возможности торпедных катеров. По сути, они были большими поплавами от морской авиации. В разгар Первой мировой войны появилась концепция mosquito флота, согласно которой небольшие по размеру и дешёвые боевые катера, действуя одновременно большими группами, могут быть использованы для внезапной атаки кораблей противника, установки малых минных заграждений, высадки и переброски десанта и других боевых действий. Считалось, что «mosquito флот» в прибрежных районах способен противостоять броненосному флоту противника и может лишить его господства на море. Со временем жизнь опровергла эту теорию, но вновь создававшийся чуть ли не с нуля РККФ эту идею попытался воплотить в жизнь.

Лодки делали из лёгкого, но дефицитного дюралюминия. Стенки – тончайшие, поэтому даже обычный пулемёт представлял для ТКА серьёзную опасность. Но катер и не должен был вести затяжной бой. Он предназначался для неожиданной атаки двумя торпедами, после которой предстояло отходить, отстреливаясь из пулемёта. Ставка делалась на скорость. Максимальную скорость в 51 узел катер поддерживал в течение 15 минут, 47 узлов – в течение часа, 36 узлов – в течение семи часов с небольшим.

Вместо торпед на борт можно было взять десант численностью 20-22 человека, а с перегрузкой – до 50. Но только в кормовую часть, именно вместо торпед. На выгнутой палубе людям удержаться было невозможно.

Пулемёт (или два пулемёта) калибром 7,62 мм имел круговой обстрел, но был малоэффективен для

поражения морских целей, а максимальное возвышение на 60 градусов делало катера бессильными в борьбе с врагом в воздухе.

Четыре такие лодки прошли испытание войной в Испании, и жизнь показала малую эффективность торпедных катеров. Таким образом, торпедные катера были довольно ограничены в своих возможностях.

Командиром отряда торпедных катеров, расположенного в начале войны в Лиенае, был Сергей Александрович Осипов, в будущем Герой Советского Союза (1942) и контр-адмирал.

Сергей Александрович родился 31 декабря 1912 года в Риге в семье рабочего. В Харькове окончил 7 классов и школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). Работал слесарем на заводе «Серп и молот». С 1931 года – в рядах РККФ. После окончания в 1936 году Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе был назначен штурманом 3-го дивизиона бригады торпедных катеров Балтийского флота. В 1937 году находился в Испании.

Боевой опыт новой войны, а не войны гражданской, дорогого стоил, поэтому по возвращении Осипов стал командиром 3-го отряда 3-го дивизиона бригады торпедных катеров Балтийского флота. В этой должности участвовал в Советско-финляндской войне. Таким образом, к 22 июня он мог считаться одним из тех немногих командиров, которые имели за плечами определённый боевой опыт новой войны, а не Гражданской.

Согласно письму Героя Советского Союза Василия Марковича Жильцова от 29 октября 1974 года отряд торпедных катеров делился на два звена: первым звеном командовал Иван Сергеевич Иванов (Герой Советского Союза, погиб в 1944 году), вторым – сам В. М. Жильцов. Он отмечал, что к эвакуации из Лиенаи в первое звено входили два торпедных катера, во второе – три.

Почему на начало войны в Лиенае было пять катеров, а не шесть, выгруженных в порту в 1939 году, ещё предстоит выяснить. Александр Алексеевич Чернышев в книге «Балтийский флот в битве за Ленинград» писал, что в состав Либавской ВМБ входил отряд торпедных катеров в пять единиц, но уже через страницу – «отряд торпедных катеров (6 единиц)». По законам логики, если бы в отряде изначально было пять катеров, после 47-го должен был бы числиться 57-й, а не 67-й. То есть в каждом звене было бы по три катера. Но, как уже сказано, этот вопрос ещё предстоит прояснить.

Нет никаких данных о степени участия катеров в обороне города. База находилась в непростом положении, когда один полученный приказ противоречил другому. 23 июня командир ЛибВМБ получил приказ отходить с базы в случае отхода Красной армии, 25-го – город не сдавать, наконец, 26-го – медленно отходить.

После того, как было принято решение об оставлении Лиенаи и прорыве из окружённого города,



Торпедный катер № 47, захваченный немцами

ночью с 26 на 27 июня командующий Балтийским флотом В. Ф. Трибуц приказал командиру Прибалтийской ВМБ контр-адмиралу П. А. Трайнину отдать приказ Либавской ВМФ на имевшихся торпедных катерах оставить Лиенаю.<sup>8</sup>

В 2:30 были взорваны расстрелявшие свой боевой запас береговые артиллерии, а в три часа начался прорыв защитников Лиенаи на суше.

Согласно послевоенным воспоминаниям командира звена отряда торпедных катеров В. М. Жильцова<sup>9</sup> ночью 27 июня торпедные катера № 17, 47 и 67 под командованием капитан-лейтенанта С. А. Осипова вышли из Лиенаи. С. А. Осипов писал, что он эвакуировал штаб ВМБ вместе с документами на трёх катерах именно с этими номерами.<sup>10</sup> В. И. Савченко писал, что первые катера вышли в 3 часа 30 минут.<sup>11</sup>

На их борту находилась оперативная группа штаба Лиенайской военно-морской базы во главе с командиром базы М. С. Клевенским, «имея задачу перенестись в Вентспилс, организовать там командный пункт и установить связь с командованием дивизиона». <sup>12</sup> Кроме того, как теперь уже известно, на борту одного из этих катеров находился командир эсминца «Ленин» капитан-лейтенант Юрий Афанасьев, арестованный за якобы несанкционированный



подрыв своего корабля.

Почему раздробили звено В. М. Жильцова? Если нужно было отправить три катера, логичнее было бы отправить его звено, состоявшее из трёх катеров, но вместо этого, по воспоминаниям В. М. Жильцова, ему пришлось один катер из своего звена передать командиру другого звена И. С. Иванову. В итоге конвоировать транспорт с ранеными оставались два катера: № 27, командиром которого был Сафронов, и № 37, которым, помимо общего руководства небольшим звеном, состоящим теперь из двух катеров, командовал сам Жильцов.<sup>13</sup>

Тем не менее в исторической литературе имеются разночтения по поводу того, в какой очерёдности торпедные катера покидали Лиепаяу.

Согласно Александру Алексеевичу Чернышеву Клевенский со штабом покинул Лиепаяу на двух катерах, а транспорт с ранеными сопровождали три катера.<sup>14</sup>

Согласно Борису Соломонову и Константину Кулагину три советских катера, эвакуировавших штаб ВМБ, шли вместе.<sup>15</sup>

В. И. Савченко в книге «Семь огненных дней Лиепаяу» писал о том, что Клевенский уходил на трёх катерах, №№ 17, 47 и 67, причём сам Клевенский и начальник штаба базы капитан 3-го ранга М. Т. Радкевич находились на катере № 67, которым командовал старший лейтенант И. С. Иванов.<sup>16</sup>

Современный исследователь Мирослав Эдуардович Морозов, отталкиваясь от изученных им ар-

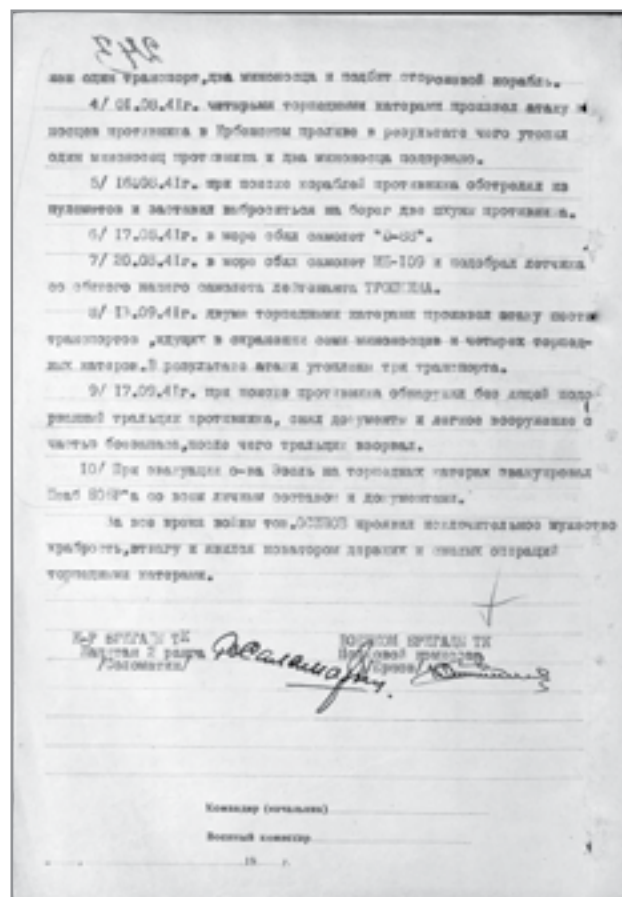
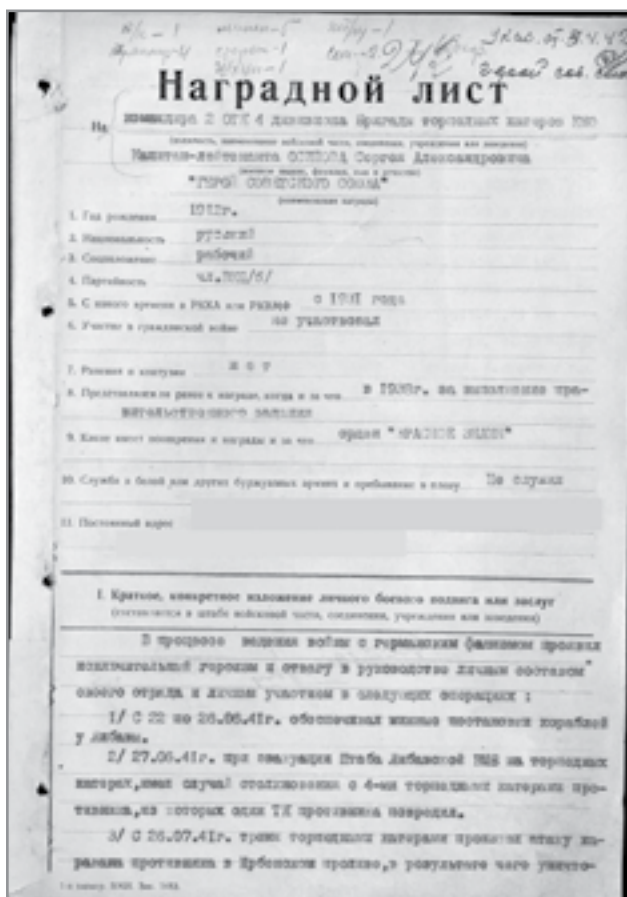


Сергей Александрович Осипов в годы войны

хивных материалов, считает, что «первыми ушли ТКА-67 (Клевенский на борту) и ТКА-47. ТКА-17 с НИШ Либавской ВМБ капитаном 3 р. Радкевичем был оставлен Клевенским в Либаве для организации эвакуации, но фактически ушёл спустя примерно полчаса после ТКА-67».

Что в сумме? Самое главное расхождение – в данных В. И. Савченко и М. Э. Морозова о том, где находился начальник штаба базы М. Т. Радкевич.

А остальные версии вполне могут быть просто разными штрихами общей картины, которая предстаёт тогда в следующем виде. Впрочем, нижеприведённая реконструкция является, скорее, весьма и весьма зыбкой гипотезой. Итак, похоже на то, что Клевенский покинул Лиепаяу на двух катерах,



Наградной лист на С. А. Осипова

оставив начальника штаба базы для общего руководства конвоированием транспорта с ранеными. Это хоть как-то объясняет, почему из подчинения Жильцова был изъят один катер. Катер № 17-й, на котором, по словам М. Э. Морозова, находился НШ Либавской ВМБ Радкевич, исходя из общей очерёдности номеров, входил в звено Жильцова. Возможно, что Клевенский и не планировал «разлучать» звено Жильцова, оставляя после себя три катера. Однако сам В. М. Жильцов достоверно мог знать только о действиях двух катеров, оставшихся под его командой, и действия Радкевича вполне мог считать изначальным планом. При этом С. А. Осипов вполне логично мог считать все три катера, эвакуировавшие штаб базы, находящимися в своём непосредственном подчинении, а мог просто не акцентировать внимание в послевоенном письме к школьникам-краеведам на действия начальника штаба. Характерно, что в беседе с писателем С. С. Смирновым С. А. Осипов, к тому времени контр-адмирал, рассказывая о том, как вскоре после оставления Лиепай принял бой с немецкими катерами, описывает действия двух своих шедших вместе катеров, а третий выпадает из воспоминаний: «...после выхода из Либавы на нас напали шесть немецких катеров, оторвали от меня катер № 47, и угнаться за ним я не мог».

Данное боевое столкновение прорывавшихся из Лиепай советских катеров с немецкими кораблями имели место у Ужавы близ Вентспилса.

В. И. Савченко, имея в виду три советских торпедных катера, эвакуировавших штаб, писал, что «в районе маяка Ужава эти корабли были атакованы четырьмя торпедными катерами противника».<sup>17</sup>

Борис Соломонов и Константин Кулагин также говорят о столкновении трёх советских ТКА с четырьмя германскими торпедными катерами из состава 3-й флотилии.<sup>18</sup>

Жанна (Жаннетта) Фёдоровна Попова, много лет посвятившая изучению обороны Лиепай, со ссылкой на отчёт командования ЛиБВМБ что «в 3:30 два торпедных катера № 47 и № 17 под командованием командира отряда торпедных номеров капитан-лейтенанта Осипова, имея на борту оперативную группу штаба и командира ВМБ», вышли в разведку в район Бернаты, затем повернули на север вдоль побережья к Вентспилсу и в районе Ужавы встретившись с шестью торпедными катерами противника, вступили в бой.<sup>19</sup> Следует иметь в виду, что населённый пункт Бернаты расположен к югу от Лиепай, в то время как общий курс был взят на Вентспилс, расположенный к северу. Разведка в сторону Бернаты не только увеличивала пребывание катеров в море при ограниченных запасах горючего, но и ничего не давала с практической точки зрения, если учесть, что официально штаб ВМБ эвакуировался из Лиепай в Вентспилс. Источник информации об этом заезде к югу Жанна Фёдоровна не назвала, но представляется, что это было некоторым преувеличени-

ем командования базы, вероятно, желавшего создать более выгодное впечатление о своих действиях.

В беседе с писателем С. С. Смирновым контр-адмирал С. А. Осипов был более откровенен, чем в письме к школьной учительнице Удрине, собиравшей вместе с учащимися материалы об обороне Лиепай. Описывая столкновение с немецкими катерами и то, что от оторвался от катера № 47, за которым не мог угнаться, далее он сообщал: «Клевенский начал трусливо кричать: „Давай, давай быстрее вперёд!“ А немецкие катера вели уже довольно сильный огонь. Полного хода мы дать не могли – катер был перегружен. Клевенский приказал выбросить торпеды. В результате катер прибавил несколько узлов хода. Мы оторвались от немецких катеров, которые давали не более 36 узлов, а у нас скорость стала около 50 узлов. Мы хотели направиться в Виндаву (Вентспилс), а Клевенский требовал: „Нет, давай прямо“. Ну, мы и пошли прямо. В Ирбенском проливе нас обстрелял немецкий эсминец...

По приказанию Клевенского я пошёл в Ригу. Не дойдя 12-15 миль, кончился бензин, катер остановился. С берега нас заметили рыбаки и прислали моторку. Клевенский спрыгнул в шлюпку и приказал: „Отправляюсь в Ригу, пришлю вам катер с бензином“. Ждали обещанного до вечера. Проголодались, замёрзли. Попросили у рыбаков шлюпку, съездили на берег. Взяли продуктов, развели костёр. Рыбаки предупредили, что катерников собираются арестовать айзсарги. Подошли три рыбацкие моторки и отбуксировали торпедный катер в Ригу. Там мы узнали, что Клевенский ушёл с эскадрой, а бензин мы достали у лётчиков...»<sup>20</sup>

По понятным причинам тот же ход событий у В. И. Савченко, не без труда издавшего свою книгу в 1985 году, причём не с первого раза, этот эпизод выглядит более мягко: «...катер № 67 под командой ст. лейтенанта И. С. Иванова, на борту которого находились командир базы М. С. Клевенский и начальник штаба базы капитан 3-го ранга М. Т. Радкевич, без потерь добрался до Рижского залива. На подходе к Риге запас топлива был израсходован, и катер стал на якорь у рыбацкого поселка Мерсрагс (приблизительно 50 км от Риги).

М. С. Клевенский с офицерами штаба сошли на берег и направились в Ригу. При помощи латышских рыбаков катер был отбуксирован в Прибалтийскую военно-морскую базу (в Ригу). Пополнив запас топлива, катер № 67 ушел в Пярну, где соединился с другими катерами».<sup>21</sup>



Герой Советского Союза  
Иван Сергеевич Иванов

Командир катера № 47, согласно Борису Соломонову и Константину Кулагину, при столкновении с немецкими катерами получил приказ отвлечь противника на себя, что он и сделал. Два катера оторвались от преследования, а 47-й получил много попаданий и потерял ход. Немецкие катера, увлечённые преследованием остальной добычи, удалились, что позволило советским морякам соорудить самодельный плот, на котором они достигли берега, но были взяты в плен. Брошенный катер спустя некоторое время был обнаружен и захвачен немцами и использовался ими, получив временно неофициальное имя «ANTON».<sup>22</sup>

Со ссылкой на фонд С. С. Смирнова, собиравшего воспоминания защитников Лиепаи, В. И. Савченко про катер № 47 писал: *«Командир 47-го катера старшина первой статьи Ф. Зюзин получил приказ отвлечь гитлеровцев в море. Используя скорость, искусно маневрируя, „47-й“ вступил в бой с врагом. Противники сблизались и обстреливали друг друга из пулемётов и пушек. Бой длился более часа. Замолчало орудие на одном из катеров противника, потерял ход другой. Гитлеровцы прекратили бой и ушли в море, но положение советского катера было тяжёлым: в корпусе оказалось несколько пробоин, был разбит компас, израсходовано горючее. Двое суток экипаж катера – Ф. Зюзин, В. Доронин, А. Палкин, Ф. Пухлов, В. Ехданов – и три офицера штаба базы дрейфовали в открытом море. На беззащитное судно напал вражеский истребитель, который пробил его пулеметными очередями. Началась трудная борьба с водой. Моряки соорудили из бензобаков плоты и утром 1 июля пристали к берегу в районе Вентспилса. Там уже рыскали айзсарги, которые схватили обессиленных моряков и передали их гитлеровцам».*<sup>23</sup>

Эпизод про заклинившее орудие противника – не преувеличение. На интернет-форуме «Цусима» М. Э. Морозов привёл боевой журнал немецких катеров, в котором описано их столкновение с советскими ТКА. Упомянутый далее Бакофен, а точнее, Бакгофен (Baskofen), – это район маяка Ужава, расположенного на подступах к Вентспилсу, если двигаться со стороны Лиепаи.

*«03.25 кв. 6727 у Бакофена*

*Впереди два русских ТКА. Приказ по УКВ: строй наружного уступа для артиллерийского боя, Антон Карл! Передовой из двух катеров уходит на запад, позже – на СЗ. Другой делает разворот и тоже уходит. Наш огонь ложится хорошо и по скорости вчетверо превосходит „помпы“ (2-см). Противник, однако, добился многочисленных осколочных попаданий по S.35 (5 легкораненых). Все автоматы, кроме S.31, работали хорошо. S.31 имел два разрыва снарядов в стволе, хотя уже и после 200 выстрелов.*

*3.40 Противник скрылся из виду. Флотилия собирается вместе и продолжает идти домой.*

*3.46 На S.59 ломается машина. Далее ход 15 уз.*

*4.25 кв. 6754 у Штайнорта*

*Одинокий русский ТКА впереди. Три боеготовых катера немедленно бросаются в погоню. Противник, однако, прорывается на запад, затем – на СЗ. Он даёт примерно 42 уз».*

Остаётся гадать, был ли это ТКА № 17 или вышедший из Лиепаи ещё позже катер В. Жильцова.

*«Катер № 17 благополучно прорвался в Пярну, а оттуда ушёл в главную базу Краснознамённого Балтийского флота – Таллин», – писал В. И. Савченко.<sup>24</sup> По всему выходит, что среди других моряков на нём находился командир эсминца «Ленин» капитан-лейтенант Афанасьев, которому предстояло стать козлом отпущения за уничтоженные 23 июня находившиеся в ремонте корабли.*

*Как отмечал контр-адмирал С. А. Осипов в беседе с писателем С. С. Смирновым, «Клевенского и Афанасьева я потом встретил в Хаапсалу. Афанасьев сказал мне, что его, наверное, расстреляют за то, что взорвал эсминец.*

*– Так тебе и надо! – сказал я. – Надо было получить письменный приказ.*

*– Конечно, – ответил он. – Я тогда не додумался, а сейчас ничем не могу доказать.*

*После этого Афанасьева я больше не видел».*<sup>25</sup>

Что же происходило с двумя торпедными катерами, оставшимися в Лиепае для конвоирования транспорта (-ов) с ранеными?

Как вспоминал В. М. Жильцов, оставаясь в Лиепае с двумя катерами, он получил от С. А. Осипова приказ ждать на выходе из гавани два транспорта и взять под охрану во время следования из города.<sup>26</sup>

Эвакуацию из Лиепаи В. М. Жильцов излагает довольно бегло, без подробностей. Используя современный сленг, можно сказать, что Герой Советского Союза гвардии капитан 3 ранга постарался быть политически корректным. Зато его бывший боцман торпедного катера № 37 М. В. Алексеев, после войны живший в Ленинграде, в письме от 12 августа 1973 года излагал события более подробно. По статусу он считался заместителем командира катера и при необходимости должен был взять команду на себя, так что на момент эвакуации из Лиепаи обладал определённым пониманием поставленных задач.

Он писал: *«27-го или 28-го июня 1941 года нам, торпедным катерам №№ 27 и 37, был дан приказ командира базы гор. Либава капитана 1-го ранга Тройнина пройти в Зимнюю гавань и дать приказ капитану транспорта, чтобы он немедленно снимался со швартовых и следовал за нами».*<sup>27</sup>

Здесь, в самом начале воспоминаний, необходимо сделать некоторые пояснения. Павел Алексеевич Трайнин (правильно через «а», а не через «о»), как записал В. М. Алексеев) действительно был командиром ЛибВМБ, но незадолго до начала войны в мае месяце, в связи с глобальным изменением устройства советских военно-морских баз на Балтийском море, был переведён в Ригу командиром Рижской

ВМБ КБФ в звании контр-адмирала, а командиром ЛиБВМБ на начало войны был Клевенский, незадолго перед войной ставший капитаном 1 ранга.

Очевидно, эти перестановки остались незамеченными для многих военнослужащих ЛиБавской ВМБ. Следует сказать, что такие случаи, когда начальником называли недавно переведённого на новое место старого командира, а не того, кто пришёл на его место, в мемуарах участников обороны Лиёпаи не единичны. Разумеется, это касается не командиров, которым авторы воспоминаний подчинялись непосредственно, а начальников, находившихся, что называется, на несколько ступенек выше.

Возможно также и другое. Накануне войны было принято решение о том, что ЛиБавская ВМБ будет расформирована и перебазирована под Ригу в Усть-Двинск, поэтому в Усть-Двинске уже была сформирована новая база. При этом ликвидировать ЛиБавскую базу в одночасье было невозможно, на это должно было уйти некоторое время. Мог ли в сложившейся ситуации Трайнин напрямую отдавать распоряжения В. М. Жильцову?

Так или иначе, но далее М. В. Алексеев вспоминал следующее:

*«Транспорт этот уже должен был закончить погрузку раненых и эвакуированных гражданского населения. Мы пошли, мой катер № 37 вошёл в гавань, а 27 остался при входе в гавань нас охранять. Мы прошли все транспорты, которые там стояли, они были без паров и команд, а того транспорта мы не нашли. Нам пришлось вернуться к своим катерам и доложить, что в Зимней гавани никакого транспорта нет. Конечно, ком. базы на нас кричал и обещал отдать под суд за невыполнение приказа, и тут же отдаёт вторично приказ идти в гавань. Мы пошли, и всё повторилось сначала. Подходили к каждому транспорту и кричали в рупор, но никакого ответа не было. И вот в глубине гавани в сумерках перед рассветом мы увидели на одном из транспортов мигание фонарём. Мы с командиром приняли как сигнал и стали подходить к нему. Хотели пришвартоваться, вдруг раздалась автоматная очередь по катеру, пули случайно не задели никого, просвистели мимо нас. Мы сразу дали ход и отошли от него, я сел за пулемёт, и стали наблюдать. Мы видели перебежку, а кто это был? Не знаем!*

*Продолжая наблюдение, мы видели, как к нам бегут по пирсу 2 человека, а мы стояли недалеко от пирса. Мы приготовились их встретить пулемётной очередью, но я не стрелял – ждал. И вот они стали кричать в нашу сторону: „Не стреляйте, мы – свои“. Мы, конечно, поверили им, подошли к пирсу, но с мушки их не спускали. Послали в разведку радиста Разумнова, и оказалось – действительно, наши, солдаты-подрывники. Они нам сообщили, что здесь уже немцы, а никакого транспорта нет. Мы с командиром Жильцовым посоветовались и решили идти обратно к своим катерам, доложить всё, как оно есть. А уже начался рассвет. Идём, и*

*что же видим? Выходит, наш транспорт, который мы искали в Зимней гавани, а он был в Минной гавани. Мы запросили по семафору капитана, он нам ответил: „Я вас ждал в Минной гавани“. Но на разговор времени не было, стали выходить из аванпорта в открытое море по направлению в Виндаву.*

*В это время наши катера №№ 17, 47, 67 ушли в Ригу, а мы – два катера 37 и 27 – стали прикрывать дымзавесой от береговой артиллерии наш транспорт, которая была по нему».*

Сейчас, конечно, уже нельзя уточнить, что имел в виду в последней фразе М. В. Алексеев. Можно предположить, что своя собственная советская береговая артиллерия не была предупреждена о выходе транспорта и начала бить по своим. Последнее в эти дни не было редкостью. Минные катера были обстреляны Виндавской (Вентспилской) береговой артиллерией при прохождении мимо неё.

Однако, как представляется, это речь всё же идёт о немецкой артиллерии. И тогда это свидетельство – ещё один аргумент, подтверждающий, что судно «Виениба» было потоплено не авиацией, а артиллерийским обстрелом с берега. Подробнее об этом – в отдельном рассказе, посвящённом трагической судьбе судна «Виениба», перевозившего раненых.

В изложении В. М. Жильцова, не упоминавшего о суматохе на пирсе и о поиске транспорта, который он должен был конвоировать, последующие события развивались следующим образом.<sup>28</sup>

Первым из военной гавани вышел транспорт «Виениба», взявший курс на запад. Произошло это около четырёх утра. Как вспоминал один из немногих спасшихся с «Виенибы» Михаил Николаевич Старожук (сержант 94 ЛАП, после войны – полковник), около полуночи раненых, которые могли передвигаться самостоятельно, построили и отправили в порт. *«Нас поместили, – пишет он, – на торговый (грузовой) корабль (которого названия я не знаю), и на рассвете была дана команда развести мосты, и наш корабль двинул в путь примерно в 3.45 или часа в 4.00».*<sup>29</sup>

Таким образом, с момента, когда Лиёпаю покинули три первых торпедных катера, прошло не более получаса.

Сафронов, командовавший катером № 27, получил от В. М. Жильцова приказ взять «Виенибу» под охрану. Сам В. М. Жильцов остался ждать второй транспорт, но при выходе «Виенибы» из гавани получил с неё сообщение о том, что второй транспорт потоплен фашистской артиллерией в порту. Судя по разрозненным воспоминаниям выживших в годы войны раненых из Лиёпаи, первоначально действительно предполагалось, что погрузка будет произведена на два транспорта, но в воспоминаниях смутно говорится о том, что по какой-то причине второй пароход то ли не подошёл к условленному причалу, то ли раненым и медперсоналу причал был указан неправильно, но в итоге погрузка всех раненых была

произведена на пароход «Виениба».

Жанна (Жаннетта) Попова отмечала, что второе судно, предназначенное для эвакуации раненых, не было загружено, *«так как на нём кем-то может быть диверсия или рядом была зажжена выпущенная из баков нефть. От горящей нефти, пылавшей по всему каналу, начал гореть и тонуть транспорт, предназначенный для эвакуации раненых»*.<sup>30</sup>

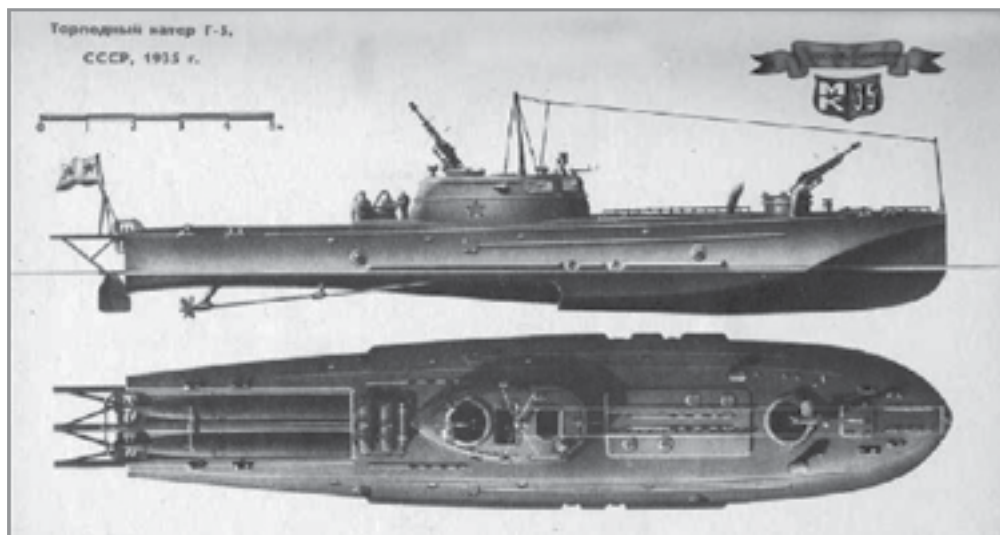
Таким образом, отпадала задача по его конвоированию. Дальнейшее сам В. М. Жильцов описывал так: «Я имел приказ от Осипова разыскать зама по политической части, который занимался эвакуацией. Я обошёл все причалы и пошёл по берегу от порта Либава, но зама нигде не нашли».

Возможно, замом по политической части для В. М. Жильцова в июне 1941 года был военный комиссар, начальник отдела политической пропаганды Либавской военно-морской базы КБФ полковой комиссар Павел Иванович Поручиков. Согласно различным воспоминаниям он был связан с отправкой раненых. Однако, когда немецкие передовые отряды прорвались к судоремонтному заводу «Тосмаре», расположенному в непосредственной близости от военного канала, у причала которого ещё происходила погрузка раненых, полковой комиссар собрал группу краснофлотцев штабной команды, экипажей катеров и кораблей и вместе с ними участвовал в ликвидации прорыва. В этом бою П. И. Поручиков был ранен.

Полкового комиссара П. И. Поручикова видели затем в рядах наступавших моряков во время прорыва на шкедском направлении. По отзывам очевидцев, здесь он и погиб. Числится пропавшим без вести.

Известно также, что *«26 июня был отдан приказ заместителю начальника отдела пропаганды батальонному комиссару Дьяченко вывести всех раненых из госпиталя и погрузить их на два транспорта»*.<sup>31</sup>

Ожидая второй транспорт или ответственное лицо, которое разъяснило бы его отсутствие, В. М. Жильцов видел, как «Виениба» отошла от берега на 6-7 миль, в небе над транспортом появились два немецких истребителя, которые *«сделали несколько залётов над транспортом и над катером Сафронова. С катера Сафронова поступил сигнал бедствия»*. Небольшие торпедные катера для координации действий во время молниенос-



Торпедный катер Г-5

ной атаки все были оснащены рациями, а один из шести членов экипажа выполнял обязанности радиста. Поэтому нет ничего удивительного в том, что, находясь на расстоянии в шесть-семь миль от повреждённого ТК № 27, В. М. Жильцов получил сигнал бедствия.

«Виениба» же не могла даже сигнал бедствия послать, так как на ней, по документам весны 1941-го года, радио не было.

Катер № 37 В. М. Жильцова подошёл к ТК № 27 и снял его личный состав. Далее В. М. Жильцов пишет: *«Самолёты-истребители сделали несколько заходов над моим катером. Погрозили кулаком, улетели на восток. Мне ясно стало, почему они не обстреляли мой катер. У них на самолётах-истребителях нет больше боезапаса (патронов). Этим мой катер остался в полной сохранности»*.

В. М. Жильцов рассказывал в письме, что он *«подошёл к транспорту «Виениба». Транспорт погружался в воду. По транспорту фашистская артиллерия вела обстрел. Оказать какую-нибудь помощь по спасению людей не было никакой возможности. Я взял курс на запад»*. Хотя это находится за пределами основного повествования, нельзя не отметить в рассказе Василия Марковича Жильцова упоминания об артиллерийском обстреле «Виенибы». Следует отметить, что в последнее время, после публикации монографии С. Булдыгина гибель парохода с ранеными объясняется именно артиллерийским обстрелом с берега, а не действиями авиации противника.<sup>32</sup>

Боцман М. В. Алексеев выход катера № 37 из лиепайской гавани описывал так: *«Когда мы стали уходить в глубь моря от берега, на нас налетели 2 самолёта мессеримитта. Завязался с ними бой. Но бой был неравный, катер 27-й сразу же получил много пробоин, стал тонуть. Были раненые. Мы еще вели бой с самолётами, но лётчики увидели транспорт и набросились на него, и с двух бортов стали обстреливать транспорт. На транспорте были видны хорошо красные санитарные кресты,*

но, несмотря на это, они его расстреливали в упор. Убитые и раненые падали за борт, так что зрелище было плохое и трагичное.

А мы в это время подошли к своему катеру, который тонул, и подобрал людей, и стали отходить в море, потому что мы заметили 6 торпедных катеров немцев. Они шли из Виндавы прямо на нас. Мы вступили с ними в бой, и с первой очереди я подбил головной катер. Немцы растерялись, стали расходиться, но увидели транспорт и пошли на него в атаку, а 5-й стал преследовать нас, потому что мы перестали отвечать на его огонь, они, видимо, подумали, что убили пулемётчика, а у меня просто заело пулемёт, и нас атаквали. Подошли очень близко, я в это время исправил пулемёт и открыл огонь с очень выгодной дистанции, и, конечно, катер тоже остановился и задымил.

Мы ушли в Таллин, а потом на Эзель и оттуда громили корабли противника...»<sup>33</sup>

В. М. Жильцов в свойственной ему более сдержанной манере последний этап перехода из Лиепаи вспоминал в следующих словах: «В районе Виндавы встретился с немецкими торпедными катерами. Катера открыли артогонь и пулемётный. Мой катер перегружен личным составом по спасению».

Чтобы повысить скорость катера и оторваться от немцев, Жильцов решил выбросить торпеды. Затем «я пошёл прямо на торпедные катера противника, в лобовую, на прорыв, – писал он, – этим я выиграл бой в свою пользу. Прорвался между катеров противника и благополучно вошёл в Ирбенский пролив. В Ирбенском проливе встретился с нашими миноносцами под командованием адмирала Дрозд, поступил в его распоряжение».<sup>34</sup>

На этом завершается рассказ о действиях торпедных катеров во время эвакуации Лиепаи, и начинается новое повествование.

В качестве же постскриптума следующая скупая статистика: из более чем 70 человек, находившихся на начало войны на лиепайских торпедных катерах, через всю войну прошли лишь семеро. Троице из них присвоено звание Героя Советского Союза.

Один из них – С. А. Осипов – одним из последних на торпедном катере оставил Лиепаю и одним из первых в мае 1945 году вернулся в город с победой.<sup>35</sup>

### Комментарии

- <sup>1</sup> В. И. Савченко. Семь огненных дней Лиепаи. – Рига: Зинатне, 1985.
- <sup>2</sup> В июне сорок первого. Страницы героической обороны Лиепаи. – Рига: Авотс, 1986.
- <sup>3</sup> П. В. Петров. Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 – весна 1941 г. – СПб.: Университет Дмитрия Пожарского, 2015.
- <sup>4</sup> П. В. Петров. Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 –

весна 1941 г. – СПб.: Университет Дмитрия Пожарского, 2015.

- <sup>5</sup> С. Б. Булдыгин. Моонзунд 1941. «Русский солдат сражается упорно и храбро...» – М.: Яуза: Эксмо, 2013, с. 82.
- <sup>6</sup> А. А. Чернышев. Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г. – М.: Вече, 2014, с. 69.
- <sup>7</sup> П. В. Петров. Балтийский флот. Финляндский гамбит. Приложение № 4 – Состав надводных сил КБФ в период советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг.
- <sup>8</sup> В. И. Савченко. Человек трудной судьбы. // Горизонт, 1983, № 7, с. 20–23.
- В. И. Савченко. Человек трудной судьбы. // В июне сорок первого. Страницы героической обороны Лиепаи.
- <sup>9</sup> Письмо В. М. Жильцова от 29 октября 1974 года.
- <sup>10</sup> Письмо С. А. Осипова, не датировано, получено в Лиепае 26 июля 1973 года.
- <sup>11</sup> В. И. Савченко. Семь огненных дней Лиепаи. – Рига: Зинатне, 1985, с. 196.
- <sup>12</sup> Там же.
- <sup>13</sup> Письмо В. М. Жильцова от 29 октября 1974 года.
- <sup>14</sup> А. А. Чернышев. Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г. – М.: Вече, 2014, с. 77.
- <sup>15</sup> Б. Соломонов, К. Кулагин. Торпедные катера серии Г-5. Armada, вып. № 19, 2001, с. 33
- <sup>16</sup> Там же, с. 196–198.
- <sup>17</sup> В. И. Савченко. Семь огненных дней Лиепаи. – Рига: Зинатне, 1985, с. 196.
- <sup>18</sup> Б. Соломонов, К. Кулагин. Торпедные катера серии Г-5. Armada, вып. № 19, 2001, с. 33.
- <sup>19</sup> Ж. Попова. О чём поведали архивы. // Коммунист, 3 июля 1986 года.
- <sup>20</sup> Г. Поляков. Гибель эсминца и судьба его капитана. – <http://www.nashapobeda.lv/1712.html> со ссылкой на статью капитана 1-го ранга в отставке Г. Полякова, напечатанную в латвийской газете «Советская молодёжь» в 80-е годы прошлого века.
- <sup>21</sup> В. И. Савченко. Семь огненных дней Лиепаи. – Рига: Зинатне, 1985, с. 197–198.
- <sup>22</sup> Б. Соломонов, К. Кулагин. Торпедные катера серии Г-5. Armada, вып. № 19, 2001, с. 33.
- <sup>23</sup> В. И. Савченко. Семь огненных дней Лиепаи. – Рига: Зинатне, 1985, с. 196–197.
- <sup>24</sup> Там же, с. 197.
- <sup>25</sup> В. Звягинцев. Трибунал для флагманов. – М., 2007., с. 348–370.
- <sup>26</sup> Письмо В. М. Жильцова от 29 октября 1974 года.
- <sup>27</sup> Письмо М. В. Алексеева от 12 августа 1973 года.
- <sup>28</sup> Далее по письму В. М. Жильцова от 29 октября 1974 года.
- <sup>29</sup> Письмо М. Н. Старожук от 23 декабря 1973 года.
- <sup>30</sup> Ж. Попова. О чём поведали архивы. // Коммунист, 3 июля 1986 года.
- <sup>31</sup> Там же.
- <sup>32</sup> С. Б. Булдыгин. Оборона Лиепаи. – СПб.: Гангут, 2012.
- <sup>33</sup> Письмо М. В. Алексеева от 12 августа 1973 года.
- <sup>34</sup> Письмо В. М. Жильцова от 29 октября 1974 года.
- <sup>35</sup> Коммунист, 1966, 2 апреля.

Фото предоставлены автором

## НЕЛЬСОН СТЕПАНЯН – КУРСАНТ И ИНСТРУКТОР БАТАЙСКОЙ ЛЁТНОЙ ШКОЛЫ

## NELSON STEPANYAN AS A STUDENT AND INSTRUCTOR OF BATAISK FLIGHT SCHOOL



*Владимир Александрович  
Гуркин  
Россия  
Ульяновск*



*Герой Советского Союза подполковник Нельсон Степанян. 1944 год*

Нельсон Степанян – знаменитый морской лётчик, дважды Герой Советского Союза, совершивший немало почти невозможных боевых вылетов. В этой статье я расскажу о его опыте, который он получил в гражданской авиации ещё в довоенные годы.

Он поступил в 1-ю объединённую школу пилотов и авиатехников ГВФ им. П. И. Баранова в Батайске в 1933 году. Основателем и первым начальником школы был Август Оттович Букан<sup>1</sup>, руководивший перед этим знаменитой военной школой морских лётчиков имени Троцкого в Севастополе. В январе 1934 года А. О. Букана сменяет новый начальник школы – Александр Семёнович Ривадин<sup>2</sup>, имевший уже двухлетний опыт по формированию 2-й авиашколы ГВФ в Тамбове.

Парк учебных самолётов в те годы насчитывал более 600 единиц техники, из них 79 самолётов П-5, 137 – У-2, 5 – К-5, 4 – «Либерти» и многие другие, среди которых были и такие известные как: АНТ-9, Г-1, самолёт-амфибия Ш-2. В школе к этому времени работали 121 пилот-инструктор и 52 преподавателя.

Чтобы лучше представить себе ощущения курсантов от первой встречи с авиашколой, обратимся к воспоминаниям П. В. Лебедеико, который стал курсантом Батайской авиашколы в 1936 году, т.е. в тот же год, когда Нельсон уже стал инструктором:

*«Деревянная арка была украшена алыми и голубыми знаменами, сверху большие рельефные буквы приветствовали будущих лётчиков:*

*„Добро пожаловать, дорогие друзья!”*

*Часовой на воротах проверял пропуска, и машины одна за другой въезжали на территорию первого летного училища Гражданского воздушного флота. Над парадным входом огромного учебного корпуса с массивными колоннами висел транспарант:*

*„Слава советским пилотам, храбрым соколам нашей Родины!”*

*Оркестр играл авиационный марш. На каменном парапете стояли начальник училища, командиры эскадрилий, командиры отрядов, курсанты в темно-синих кителях с голубыми петлицами и серебряными пропеллерами на руках.*

*Подъехала последняя машина с новичками. Курсанты старших курсов с трудом выстроили прибывших. Один из них громким голосом подал команду:*

*„Смир-рно! Р-равнение на середину!”*

*Оркестр смолк. К строю подходил начальник училища, пожилой уже, с седыми висками лётчик. Он приложил руку к козырьку и совсем молодым голосом поздоровался:*

*„Здравствуйте, товарищи будущие лётчики!”*

*Обойдя строй, начальник училища обратился к курсантам:*

*„Товарищи! Сегодня мы принимаем вас в свою дружную семью. Звание советского лётчика – высокое звание, и, чтобы носить его с честью, надо отдать учебе все силы, надо идти вперед и вперед, к вершинам знаний. Лётчики – это особого склада люди. Что прощается человеку на земле, не прощается в воздухе. Чтобы стать настоящим авиатором, надо закалять свою волю, воспитывать в себе смелость и выдержку. Вам предстоит нелегкий путь, прежде чем Родина доверит вам штурвал машины. Не останавливайтесь перед трудностями, товарищи! Смело преодолевайте их, и успех будет*

обеспечен. Славная плеяда советских соколов – Чкалов, Байдуков, Громов, Беляков и другие – показала всему миру, на что способны советские люди, воспитанные нашей партией. Будьте достойны своих старших товарищей, преумножайте славу нашей любимой Родины, идите вперед и вперед через все преграды!»<sup>3</sup>

Первоначально для большинства курсантов учеба в авиационной школе была овеяна романтикой. Однако, как вспоминает Лебедеко: «...уже через два-три месяца романтику сдуло боковым ветром. Десятки формул, вычислений, сотни дат, которые надо было прочно запомнить, сложнейшие задачи, которые можно было решить, только творчески размышляя над ними, жесткая требовательность преподавателей – все это повергло некоторых „романтиков” в уныние. Времени всегда было в обрез, каждая минута была на счету».

Личное дело курсанта Степаняна сохранилось в фонде Батайской школы в Государственном архиве Ростовской области (ф. 3364, оп. 104, д. 170). Особенно было интересно пролистать его полётную книжку. За скупыми строчками скрыты те переживания, которые впоследствии и превращают лётчиков в особенную породу, так легко узнаваемую и отличающую от всех других:

*«Приступил к обучению на учебном самолете – Май 1934*

*Окончил обучение на учебном самолете 22.10.34 г.  
Налет на учебном самолете: 104 полета, 16 час 43 мин*

*Самостоятельных 123 полета 29 час 35 мин  
Приступил к обучению на переходном самолете 22.04.1935 Налет: 96 полетов 15 час 28 мин*

*Качества курсанта, подмеченные инструктором: энергичный, решительный, выявилась незначительная самоуверенность.*

*На посадке высокогато выровнял, остальное нормально.*

*На посадке создал скок и исправил. Остальное все нормально.*

*При разбеге отклонился влево, после отрыва высоко выровнялся 25 м, при 1-м развороте скорость малая перебрал высоту 40 м. При посадке взмыл и ручку не отдал (не придержал) на посадке ручку не добирал».*

Первоначально оценки за лето и осень 1934 года – четвёрки и даже тройки, однако к концу практической подготовки весной 1935 года все замечания были исправлены, и мы видим только отличные оценки: «20 мая. Ночь. Самолет У-2. Задача 26 упр. 6. Самостоятельные полеты выполнены на отлично. 21 мая. Ночь. Контрольные полеты отлично. 22 мая. Самостоятельные полеты отлично. 23 – 25 мая. Полеты отлично. Всего сделано 40 посадок. Полетное время 5 час. 33 мин. Инструктор Шаров».

В личном деле курсанта Н. Г. Степаняна сохранились благодарности руководства школы: «за добросовестное отношение к порученной работе»,



Инструктор Нельсон Степанян в конце 1930-х годов

«за добросовестное отношение к матчасти» и «за хорошую организацию старта».

Нельсон закончил Батайскую школу в 1936 году и как один из лучших выпускников был оставлен в качестве инструктора.

9 июля 1936 года издаётся приказ по ГВФ за подписью начальника главного управления Ткачёва: «Учтем, успешно окончившим теоретическое обучение в 1-й Краснознаменной Авиашколе ГВФ имени Баранова и специально прошедшим практическое обучение ПРИСВАИВАЮ звание „Пилота ГВФ IV класса” и назначаю пилотами: Степаньян Нельсона Георгиевича в 1-ую Авиашколу ГВФ».

Каждому выпускнику выдавался на память альбом, к которому прилагалась Памятка Пилота. В предисловии к альбому говорится: «Цель альбома „Памятка Пилота” служить элементарным справочником по дисциплинам, изученным курсантом в школе.

Молодой пилот-выпускник должен помнить, что знания, приобретенные в школе, являются только азбукой летной науки. Это в равной степени относится как к теоретическим, так и к полетным знаниям.

Тот пилот, который считает, что опыт, заимствованный от инструктора и преподавателя школы, – это все, что необходимо для самостоятельной и успешной работы, неизбежно будет бит как отстающий».





Инструктор на КВЛП Нельсон Степанян в конце 1930-х годов

(...)

*Ежедневно изучать избранную специальность все глубже и шире, не упускать ничего из новинок: систематизировать свой опыт так, чтобы самому внести новое; развивать свой кругозор путем изучения смежных специальностей и знакомства с теми отраслями знаний, которые характеризуют хорошего гражданина нашей Великой Социалистической Родины; активно участвовать в политической жизни МОГУЧЕГО СОЮЗА – долг пилота, и только такие пилоты вправе будут носить звание: „Гордые соколы нашей страны”, звание, которым*

*наградил нас вождь народов – великий СТАЛИН.*

*Начальник школы ...»*

Интересно, что фамилии командира Ткачёва, начальника школы, начальника политотдела и председателя профкома оказались закрашены чернилами, что объясняется их трагической судьбой в 1937 году, когда руководство Батайской школы ГВФ, впрочем, как и сам начальник ГВФ командир Ткачёв, было арестовано по сфабрикованным обвинениям, объявлено «врагами народа» и большинство из них расстреляно. Все они были впоследствии реабилитированы.

Неудивительно, что после ареста руководства резко изменилась вся обстановка в школе. В отчёте нового начальника 1-й школы

ГВФ майора Бочкарёва за 1938 год говорится прямо: «...несмотря на ряд достижений, признать работу Школы как неудовлетворительную. Большая аварийность, катастрофы, большое количество поломок и вынужденных посадок, отсутствие оперативного планирования, связи между планом и использованием, отсутствие подлинной борьбы за экономию средств, перерасход сметы. Парк Школы стал перед фактом полного развала работы... При этом командный и инструкторский состав работал неплохо».



Учебные самолёты Р-5 на Батайском аэродроме

В итоге в 1939 году авиационная школа была закрыта, а аэродромы и вся инфраструктура школы были переданы ВВС РККА (Батайское лётное училище им. Серова). От школы остались лишь курсы высшей лётной подготовки (КВЛП).

Здесь следует сказать несколько слов о Курсах высшей лётной подготовки. По инициативе А. О. Букана, который занимал тогда должность начальника Управления учебных заведений ГВФ, было решено открыть краткосрочные курсы для переподготовки лётного состава на базе 1-й Батайской авиашколы.

Первым начальником Курсов высшей лётной подготовки стал Захар Пружинин (1936–1937 гг.), затем начальники менялись часто – до февраля 1941-го сменилось 6 начальников курсов (Иван Школьников, Иван Мишура, Иван Савельев, Андрей Молодцов, Виктор Гришин, Василий Петров).

После закрытия школы КВЛП были на короткое время переподчинены Батайскому лётному военному училищу. О характере работы в то время свидетельствуют следующие строчки отчёта: *«КВЛП в 1939 г. работали в исключительно тяжёлых условиях, т.к. основная база считалась Батайское летное училище (им. Серова), и, следовательно, руководство должно было исходить оттуда, но за время пребывания курсов, как в Батайске, так и в Минводах, никакого руководства и помощи от Батайского летного училища не получили»*. В результате Приказом по ГУ ГВФ 13.09. 1939 № 372 курсы высшей лётной подготовки (КВЛП) были выделены из состава Батайского лётного училища и подчинены непосредственно начальнику переподготовки и боевой подготовки ГУ ГВФ и переведены на аэродром в г. Минеральные Воды.

По отчётам за 1939 год на КВЛП было проведено 6 сборов (с 1 марта по 1 мая в Батайске, с 1 мая по 1 октября в Минводах), оттренировано вслепую на П-5 222 чел., по радиомаяку – 207 чел., ночью – 7 чел. Оттренировано на ПС-7 – 60 чел., на ПС-40 – 36 чел.

Среди инструкторов, которые перешли в КВЛП был и Нельсон Степанян. Сохранилось несколько



Нельсон Степанян, 1942 год (Ленинград, а/э «Гражданка»)

документов того времени, которые приводим с сохранением орфографии, принятой тогда:

*«Производственная характеристика  
На инструктора 2-го отряда курсов ВЛП  
Степаняна Нельсон Георгиевича*

*Год рождения 1913 г., армянин, член ВКП/б/ с 1932 г.*

*Общее образование – незаконченное среднее /8 гр./*

*В 1936 году окончил I-ю Авиашколу. В системе ГВФ с 1933 года. В должности инструктора с 1936 года. На курсах ВЛП работает с 1938 года. Летает на самолетах У-2, УТ-2, П-5. Имеет налет 1400 час. 39 мин. Из них слепой налет 68 час. 0,6 м., налет по р-маяку 207 час., 38 м., ночной налет 103 час. 20 мин. За время работы на курсах ВЛП в должности инструктора показал себя грамотным инструктором, отлично знающим материальную часть самолета и моторов и имеющим отличную технику пилотирования в открытом полете, в слепом, по радио-маяку и ночью.*

*Тов. Степанян работает с энтузиазмом. Знания свои передает подчиненным и обучаемым хорошо. Качество обучаемых пилотов отличное и хорошее.*

*Дисциплинирован. За время работы на курсах за хорошую работу неоднократно поощрялся. В 1939 году имел звание стахановца.*

*В общественной работе принимает самое активное участие. Взаимоотношения с товарищами хорошее. Политически и морально устойчив.*

*27/ III- 40 года*

*Командир 2-го отряда курсов ВЛП Гришин».*



Пропуск Н. Степаняна на территорию аэродрома. 1941 год



Занятия с курсантами по парашютной подготовке. Батайская авиашкола. 1930-е годы

Степанян был внимательным и доброжелательным к своим воспитанникам. Эта черта удивительно выделяла его из многих, что подтверждается рассказами людей, знавших его в военное время, когда он, уже будучи командиром полка, никогда не позволял себе грубого слова, а умел находить подходящие и тактичные слова для своих подчинённых и товарищей по оружию. Во времена своей работы инструктором он был и смелым, и выдержанным, что позволило ему не раз выходить из сложных ситуаций в воздухе. Вот, например, выписка из приказа, хранящегося в архиве Ульяновского института гражданской авиации.

Приказ № 18 от 22.06. 39. Лагерь Минводы.

«Во время ночных учебных полетов 15-го июня на взлете на высоте 140 м обрзал мотор и после стал давать хлопки и сильный запах бензина.

Инструктор Степанян приказал слушателю закрыть пожарный и бензиновый краны, что он и выполнил. Одновременно инструктор Степанян приступил к развороту на 180° на аэродром. Посадка произведена на посадочную полосу с фарой. Решения инструктора Степаняна совершенно правильны, который обеспечил безопасность посадки при сложных условиях, будучи под городом.

За правильное решение, что обеспечило безопас-



Учебная схема для занятий курсантов Батайской школы пилотов и авиатехников ГВФ

ность, инструктору Степаняну объявляю благодарность.

Начальник курсов ВЛП Молодцов».

За высокие показатели и большой безаварийный налёт пилот-инструктор КВЛП Степанян Нельсон Георгиевич приказом начальника ГУ ГВФ генерал-майора авиации Молокова в 1940 году был награждён нагрудным знаком ГВФ «За налёт 300 000 км». Этот знак был номерным и считался очень почётной наградой, с которой Нельсон никогда не расставался.

Приказ № 75 от 20.06. 41 гор. Мин-воды: «Пилоту-инструктору т. Степаняну Н.Г. с 1.07.41 установить надбавку за выслугу лет в системе ГВФ в размере 15% к месячному окладу.

Основание – приказ № 136 по ГУГВФ».

Однако эту надбавку он так и не успел получить, т.к. через два дня начинается война и Нельсона вместе с его друзьями-инструкторами отправляют на военные сборы. Первоначально предполагали, что это будут кратковременные сборы, поэтому в первом приказе говорится о том, что за призванными инструкторами сохраняется половина среднего заработка: «Ком. отряда т. Яремчук С.Л., ком звена т. Анкудинова А.А., пилотов-инструкторов т.т. Степаняна Н.Г., Румянцева Н.С., Фролова Н.Е., Цыганкова Г.Е. считать убывшими на военный сбор 23/VI-41г., сохранив за ними 50 % среднего заработка»<sup>4</sup>. Однако уже через две недели становится ясно, что это надолго и потому выходит следующий приказ: «Командиров отрядов тт. Клименко М.Г., Яремчук С.Л., командиров звена т. Анкудинова А.А., инструкторов-пилотов тт. Румянцева Н.С., Цыганкова Г.Е., Фролова Н.Е., Степаняна Н.Г. их списков личного состава курсов ВЛП исключить с 23.06.1941 г. в связи с мобилизацией их в ряды Красной Армии.

Основание: Отношение Мин-водского райвоенкомата от 10.07.41 г. за №3/1007»<sup>5</sup>.

Из семерых инструкторов КВЛП, ушедших в ряды Красной армии 23 июня, с войны вернулся только один – близкий друг Нельсона – Михаил Клименко.

<sup>1</sup> Букан Август Оттович (1897–1938) – начальник Военной школы морских лётчиков имени Троицкого и организатор Батайской лётной школы, впоследствии начальник учебных заведений Главного управления ГВФ, расстрелян на Бутовском полигоне.

<sup>2</sup> Ривадин Александр Сергеевич (1894–?) – один из организаторов Дальневосточного филиала общества «Добролет» (о Ривадине в этот период тепло отзывался М. В. Водопьянов в своей автобиографической книге «Полеты» (Л., 1937). В 1931–1933 годах Ривадин был начальником 2-й авиашколы ГВФ в Тамбове. Арестован и осужден в 1937 году на 10 лет. Дальнейшая судьба неизвестна.

<sup>3</sup> П. В. Лебедев. Навстречу ветрам. Ростов-на-Дону, 1973. Цит. по сайту ЛИТМИР: <https://www.litmir.co/br/?b=165278>

<sup>4</sup> Приказ по Курсам Высшей лётной подготовки № 77 от 24.06.41 г. Мин-воды.

<sup>5</sup> Приказ по Курсам Высшей лётной подготовки № 86 от 07.07.41 г. Мин-воды.

Иллюстрации предоставлены автором

## ТРАГЕДИЯ В НЕБЕ ПАКИСТАНА



*Сергей Викторович  
Ерёмкин  
Полковник запаса  
Россия  
Калининград*

Хочу поделиться своими размышлениями о причинах гибели 4.08.1984 года в небе Пакистана самолёта Ан-12 с группой майора Середина на борту.

### Предыстория

Гибель товарищей, сослуживцев, хороших друзей – всегда трагедия для любого нормального человека. А когда обстоятельства складывались так, что ты мог быть в числе погибших, воспринимаешь это как личное горе. Так случилось и со мной. Когда в эту злополучную командировку планировался личный состав, старшим группы инженерно-технического состава был запланирован я (до этого в Йемен в 1983 году летал один раз ст. авиационным техником корабля). Начал контролировать подготовку АТ и имущества, комплектование ЗИП. В конце мая сдал, как и вся группа, деньги начпроду группы на закупку продуктов. До сих пор не знаю, по какой причине и кем, но меньше чем за месяц до вылета авиагруппы в Эль-Анад меня заменили, и основным старшим группы назначили из резервного состава Юру Цепелева. Залётов у меня не было, в порочащих связях замечен не был, загранпаспорт был действующим. Никто тогда мне ничего внятного по этому поводу не сказал, а задавать вопросы тогда было не принято. Тем более, что интенсивность боевой подготовки в 145-й ОПЛАЭ была такова, что я не вылезал со стоянки АЭ даже в выходные: 4 лётные смены в неделю, не считая регулярных вылетов на разведку и поиск вражеских ПЛ на Балтике.

Я прекрасно понимал, что волею судьбы остался жить. До сих пор не знаю, кто мой благодетель... Но легче на душе мне от этого понимания тогда не стало, нет этого и сейчас. После похорон ребят на гарнизонном кладбище на поминках в лётной столовой я, честно говоря, напился. Тогда я с семьёй жил в городе. Не помню, как в таком состоянии добрался домой.

### Катастрофа

**4 августа исполнилось ровно 33 года со дня гибели экипажа и пассажиров советского воен-**

## TRAGEDY IN THE SKIES OF PAKISTAN



*Военно-транспортный самолёт Ан-12 в полёте*

**но-транспортного самолёта Ан-12 (бортовой номер СССР – 10232).**

Полностью согласен с выводом о причине гибели самолёта в статье Н. В. Гущина и Ю. Ю. Мелконова «Грозное небо 1984 года» («BALTFORT», 2013, № 23). Уверен, даже убеждён в том, что причиной катастрофы самолёта Ан-12 при перелёте по маршруту КАРАЧИ – ТАШКЕНТ мог быть только диверсионный акт.

Моё утверждение основано на следующих фактах и доводах.

В 1994 году я был назначен и приступил к исполнению обязанностей начальника 479-й летающей лаборатории инструментального контроля ВВС БФ. Такие лаборатории были сформированы в середине 60-х в каждой воздушной армии ВВС страны и на всех ВВС флотов. Одна из задач, стоявших перед лабораториями, – обязательное участие её офицеров в расследовании инцидентов (предпосылок) и авиационных (лётных) происшествий. Для этого специалисты лабораторий проходили специальное обучение в 13 Научно-исследовательском институте ВВС (Люберцы) и оснащались специальным оборудованием и литературой. Тогда я смог ознакомиться с секретным бюллетенем Службы безопасности полётов ВВС по авариям и катастрофам в военной авиации СССР за 1984 год. Версию комиссии практически дословно озвучил в своих воспоминаниях Н. В. Гущин: «На высоте 5800 метров самолёт Ан-12 попал в сильную турбулентность и град, который разрушил обтекатель антенны РЛС и повредил масляные радиаторы двигателей. Давление масла стало падать во всех 4-х силовых установках АИ-20М, и возникла аварийная ситуация останова и автоматического флюгирования всех СУ самолёта. Исходя из этого, экипаж двигателя № 1 и 3 выключил, а № 2 и 4 перевёл на режим малого газа. При аварийном снижении самолёт превысил допустимые скорость и перегрузку, в результате чего через 45 минут после взлёта на высоте 900 метров самолёт разрушился в воздухе. Экипаж и все пассажиры погибли». По этой катастрофе другой информации о параметрах

полёта в бюллетене было очень мало, но и из неё можно было сделать выводы и некоторые расчёты.

1. На место катастрофы самолёта в Пакистане из всей многочисленной и полноценной советской государственной комиссии по расследованию лётного происшествия, прибывшей в Пакистан меньше чем за сутки после катастрофы самолёта Ан-12, к месту падения был допущен только один председатель госкомиссии маршал авиации И. И. Пстыго (в то время начальник службы безопасности ВВС страны), и только на третьи сутки со времени катастрофы. Что может один маршал, без специалистов и вспомогательного персонала, сделать на месте катастрофы воздушного судна!? Н И Ч Е Г О!!! Я лично принимал участие в расследовании 2 катастроф самолётов Су-24 МА БФ (начиная с места крушения и до озвучивания причин катастроф). Скрупулёзная работа многих десятков людей по сбору обломков, их топографической привязке, идентификации останков – это адский труд, физический и интеллектуальный. Иногда от качества этой работы напрямую зависела объективность выводов комиссии. Почему допустили только одного, самого бесполезного, с точки зрения компетентности работы и поиска информации на месте крушения, специалиста? Ответ и вывод только один: БЫЛО, ЧТО СКРЫВАТЬ. По характеру повреждений на обломках планера самолёта можно безошибочно установить, было ли воздействие на элементы конструкции извне (высокая температура, ударная волна, осколки и т. д.) или нет. Это знают ВСЕ.

За 3 суток можно подчистить не только место крушения, но и перенести место крушения в другой район. Однако пакистанская сторона, видимо, не особенно напрягалась в этом плане, либо технические возможности пакистанской стороны в условиях высокогорья и бездорожья не позволяли выполнить это. Маршал зафиксировал, что хвостовая часть самолёта Ан-12 находилась на расстоянии более 1 км от места нахождения основной части фюзеляжа с кабиной и центропланом. Поэтому комиссия установила и зафиксировала факт начала разрушения самолёта ещё в воздухе.

2. На месте катастрофы были найдены конспекты наших офицеров по марксистско-ленинской подготовке (естественно, с их фамилиями и воинскими званиями). Они были переведены пакистанской стороной и предъявлены советской комиссии как доказательство того, что СССР нарушил договорённость и условия пролётов транспортных самолётов через воздушное пространство Пакистана без наличия на борту самолётов грузов военного назначения и военнослужащих ВС СССР. Наша сторона пилюлю проглотила. Тем более, что 4 августа «Голос Америки» вечером (слышали многие рижане) сообщил, что в Пакистане потерпел катастрофу военно-транспортный самолёт Ан-12 с советскими диверсантами на борту. Объективно: следующая группа ИТС, летевшая через 4 месяца после катастрофы на самолё-



*Военно-транспортный самолёт Ан-12 при заходе на посадку*

те Ан-12, свои конспекты по МЛП по категорическому распоряжению сверху перевозила на боевых бортах. Они лично каждым сдавались замполиту группы, тот собирал их в пачку и передавал на один из Ил-38. Утверждаю это, поскольку я был старшим группы ИТС в той группе.

После такой оплеухи уже было не до поиска истинных причин падения Ан-12, которые, я думаю, были известны всем членам советской комиссии. Надо было искать приемлемую для всех заинтересованных сторон причину катастрофы. И она была найдена. Вход в мощно-грозовую облачность, повреждение ВМР двигателей, останов 1-го и 3-го двигателей, перевод 2-го и 4-го на режим МГ, экстренное снижение, превышение допустимой перегрузки и, как следствие, разрушение планера самолёта (хвостовой части фюзеляжа) на высоте около 1000 метров, падение обломков на землю. Такая ЦЕПОЧКА устроила все заинтересованные стороны.

Тем более эту удобную для советской и пакистанской сторон версию как бы подтверждали материалы объективного контроля, в частности, запись на МС-61 переговоров экипажа и параметров полёта на МСРП-12 (скорость и высота) и работы двигателей (в первую очередь обороты). Расшифровка переговоров внутри экипажа прилагалась. Я её читал. Самолёт действительно зашёл в грозовую облачность и пытался обойти её по высоте и месту. Град был. По поводу причин выключения СУ и самому факту выключения ничего внятного в расшифровке я не нашёл. Двигатели были переведены на МГ, самолёт снижался. В переговорах – мат и выкрики, но по лексике – не паника. На высоте около 900 метров переговоры резко прекращаются. Сделан вывод, что в этот момент самолёт разрушился. Данные расшифровки магнитных носителей МСРП-12 к материалам приложены не были. Наложить их по времени на переговоры возможности не было. В материалах расследования было сказано, что за несколько лет до этого данный Ан-12 совершил грубую посадку на Новой Земле и по этой причине на нём выполнялись специальные и исследовательские работы. Поэтому якобы на фюзеляже самолёта могла быть остаточная деформация и концентраторы напряжений, которые способствовали разрушению планера в небе Пакистана. Вот так, всё чинно и гладко, технически и научно обоснованно.

3. В связи с вышеизложенным возникают во-

просы.

Самолёт после грубой посадки был отнивилен, досконально с приборами неразрушающего контроля осмотрен совместно представителями авиаремонтного завода и представителями КБ Антонова. КАК РЕЗУЛЬТАТ, получил официальное разрешение КБ на дальнейшую эксплуатацию без каких-либо ограничений и уменьшения его назначенного ресурса. Это ФАКТ. В противном случае (при наличии повреждений или остаточной деформации планера) самолёт и мог быть допущен к эксплуатации, но его назначенный ресурс однозначно бы уменьшился.

По имеющейся в моей летлаборатории методике 13 НИИ ЭРАТ ВВС, используя немногочисленные представленные в секретном отчёте (по результатам расследования) объективные данные: скорость полёта самолёта на высоте 6000 метров, высота и параметры работы СУ (изменение их по времени) я ещё в 1994 году произвёл расчёт скорости снижения и, соответственно, перегрузки. Результат: самолёт Ан-12, летевший на крейсерской скорости на высоте около 6000 метров, при останове 2-х СУ и флюгировании их винтов, при переводе 2-х других СУ на режим МГ и начавший экстренное снижение с высоты 6000 метров до 1000 метров даже по самой крутой траектории не мог ускориться до скорости выхода на предельно допустимую перегрузку. Более того, все самолёты ВВС СССР всегда проектировались и изготавливались по нормам общих технических требований (ОТТ ВВС), в частности, по требованиям прочности планера воздушного судна. В ОТТ ВВС реальная прочность планера военно-транспортных воздушных судов, заложенная при проектировании и изготовлении воздушного судна, превышает допустимую (указанную в ИЛЭ), если мне не изменяет память, в 1,4–1,5 раза. Простым языком, при выходе самолёта на предельно допустимую перегрузку (указана в инструкции лётному экипажу) самолёт разрушаться не будет. Деформация – да, потеря управляемости – скорее, да, выход на режим сваливания – возможно. Но не разрушаться в воздухе, если этому разрушению не помочь извне.

То, что самолёт Ан-12 в момент разрушения (а

факт разрушения самолёта в воздухе официально признан государственной комиссией) не пикировал, а находился в относительно пологом снижении свидетельствует и тот факт (тоже официально признан комиссией), что на месте катастрофы хвостовая часть фюзеляжа самолёта находилась на расстоянии более 1000 метров от центроплана. Это возможно только тогда, когда горизонтальная составляющая скорости снижения самолёта в момент начала разрушения планера больше её вертикальной составляющей.

4. Примерно через 4 месяца (начало декабря 1984 года) после этой катастрофы (авиагруппа, сменившая в Эль-Анаде группу майора Середина, на боевой службе находилась не 2, а 4 месяца) я с группой ИТС 145 ОПЛАЭ на самолёте Ан-12 ВВС БФ летел по маршруту ТАШКЕНТ – КАРАЧИ – ЭЛЬ-АНАД. Пассажиры в Ан-12 в этих рейсах сидят в кабине экипажа. Над местом крушения наших ребят (указал командир экипажа Ан-12, кажется, п/п-к Колотов) мы все прильнули к иллюминаторам. Видимость была, как говорят, миллион на миллион. Что я лично увидел? Горную местность, но её почти прямо, с небольшими извилинами прорезало русло реки (как мне показалась, высохшее) с пологими и широкими ровными берегами. Это было очень хорошо видно. Я не лётчик, но насколько понимаю, в критической ситуации командир мог бы совершить грубую, но посадку на русло или берег этой реки. Но судя по всему, командиру Остафьевского Ан-12 такая возможность не предоставилась.

5. Почему я утверждаю, что была совершена диверсия. Отвечаю.

У самолёта Ан-12 при тех параметрах полёта разрушиться фюзеляж в полёте физически не мог. При ударе самолёта о землю хвостовая часть фюзеляжа, даже если была бы оторвана от основной части фюзеляжа и центроплана самолёта, находилась бы рядом (максимум в десятках метров) от места разброса основных обломков, но не на удалении более 1000 м;

Повреждение сот ВМР градом, при работающих ТВД АИ-20М, мягко говоря, спорно. А версия о якобы обнаруженном льде в сотах воздушно-масляных радиаторов (ВМР) двигателей Ан-12 – полная чушь. И не только потому, что температура воздуха в районе крушения в августе превышает +40 град. Цельсия, а соты радиаторов для осмотра были предъявлены советской стороне (если это было на самом деле) только на третьи сутки. И не только потому, что температура маслосмеси (25 % МС-20 и 75 % МС-8) в радиаторе работающего двигателя АИ-20М превышает +90 град. Цельсия. А ещё и потому, что через повреждённые градом соты входного устройства ВМР под давлением будет выходить горячая маслосмесь и рассеиваться под дав-



Мемориал погибшим лётчикам на Гарнизонном кладбище в Риге

лением набегающего воздушного потока плотным слоем по всему сечению канала сот радиатора и по всей его длине. А на замасленном металле, даже холодном, лёд не образуется и не задерживается!!!

Грозная облачность – это не причина катастрофы, а, скорее всего, сопутствующий ей фактор. В аварийном бюллетене сказано, что ТУ-154 Аэрофлота, совершавший полёт по той же трассе впереди Ан-12, доложил пакистанскому диспетчеру о фронте и получил разрешение на его обход. Что касается командира и переводчика Ан-12, то в материалах расследования сказано, что они якобы не поняли (неправильно перевели) предупреждение на английском языке диспетчера управления воздушным движением о фронте и разрешении самолёту Ан-12 на его обход. Странно, не раз и не два, а много раз (регулярно) этот экипаж из Остафьево летал по этому маршруту и не только в Йемен, но и в Эфиопию с тихоокеанцами на борту и всегда всё понимал, а именно в этот раз ничего не понял?!

В декабре 1984 года после посадки в Карачи я более внимательно (чем в предыдущие прилёты) смотрел (насколько позволял обзор из иллюминатора), что происходит под самолётом Ан-12. Из самолёта вышли только командир, штурман и борттехник. Командир и штурман убыли за условиями, борттехник стал ждать ТЗ. Под самолёт сразу был выставлен часовой с винтовкой времён Первой мировой. Он стоял и ходил галсами в 10 метрах позади фюзеляжа самолёта. Подъехал ТЗ, борттехник подсоединил рукав и начал осуществлять контроль заправки. В это время водитель ТЗ ходил под плоскостями самолёта, переходил под рампой с одной стороны на другую практически бесконтрольно, т. к. борттехник был занят заправкой, а другие члены лётного экипажа Ан-12 сидели в самолёте.

6. Считаю, что скрытые перевозки пассажиров на борту транспортных Ан-12 в нарушение условий договорённостей с пакистанской стороной мешали должному контролю и проведению лётными экипажами подготовки самолётов к повторному вылету, как того требует РТО самолётов Ан-12 на внебазовых аэродромах. Внешний осмотр планера в моём случае никем из членов лётного экипажа вообще не выполнялся, что и создавало лёгкую возможность проведения диверсии на воздушном судне.

С учётом международной обстановки (отношения СССР и США), войны в Афганистане (в июне 1984 года в Афганистан через Пакистан были доставлены первые ПЗРК «Стингер») первых сбитых «Стингерми» летом 1984 наших вертолётов предполагаю:

1. Во время дозаправки самолёта Ан-12 в Карачи в районе створок рампы (хвостовой части фюзеляжа) было установлено взрывное устройство с часовым механизмом. Исполнитель – водитель топливозаправщика или его сопровождающий. Возможно, что



Командир 145-й авиаэскадрильи подполковник Н. В. Гуцин у памятника сослуживцам, погибшим 4.08.1984 года в небе Пакистана

диверсия была спланирована и проведена спецслужбами США в обход пакистанских спецслужб. По сценарию, время взрыва, скорее всего, было рассчитано и установлено в механизме так, чтобы подрыв взрывного устройства произошёл на большой высоте над горной местностью в небе Афганистана. Тогда разрушение самолёта в воздухе и его гибель объяснялись бы просто попаданием «Стингера», выпущенного моджахедами по самолёту. Тем более горизонтальная дальность прицельного пуска ракеты у ПЗРК «Стингер» – около 5000 метров. С учётом горной местности 1000 метров над уровнем моря – вот и досягаемость поражения самолёта, летящего на барометрической высоте 6000 метров.

2. Вмешалась природа – мощный грозовой фронт. Командир экипажа стал пытаться обходить его по высоте и по месту. Именно из-за этих потерь времени при попытках обхода грозовой облачности самолёт не успел выйти из воздушного пространства Пакистана. Пошло не по сценарию спланированной диверсии. Самолёт упал в Пакистане, хоть и совсем рядом с афганской границей. Далее обнаружение трупов пассажиров, о наличии которых в сопроводительных документах на воздушное судно не было ни слова, и установлена принадлежность погибших к ВС СССР. Пиар – шумиха во всех враждебных «голосах» и печатных изданиях о советских диверсантах. Далее, необходимость у советской стороны сохранить своё лицо, что и было сделано к глубокому удовлетворению сторон. Мы не объявляем о теракте и обнаружим удобную всем причину катастрофы. Взамен Пакистан разрешает нам продолжать полёты Ан-12 с посадкой на дозаправку в Карачи, но уже официально с пассажирами на борту. И, естественно, ни слова об имевшем место нарушении СССР договорённости с Пакистаном.

Фото Сергея Мелконова

## ВETERАНУ БАЛТИКИ МАЯКУ РУХНУ – 370 ЛЕТ

## RUHNU LIGHTHOUSE, THE VETERAN OF THE BALTIC SEA – 370 YEARS



*Евгений Михайлович  
Данилов  
Капитан 2 ранга  
в отставке  
Гидрографическая секция  
Таллинского Клуба  
ветеранов флота  
Эстония  
Таллин*

*Просто нужно очень верить этим  
синим маякам.*

*И тогда нежданный берег из тумана  
выйдет к вам.*

*Булат Окуджава*

Маяк Рухну (Белл-Рокка, Одберг, Руно) находится на острове Рухну, расположенном приблизительно посередине Рижского залива.

В 1561 году в результате распада Ливонского ордена острова Рижского залива, и среди них Рухну, перешли во владение Швеции. Для развития торгового мореплавания в этом районе шведский риксдаг решил построить на них маяки.

На о. Рухну (по-шведски Ruho) маяк был построен и начал действовать в 1646 году. Его установили на северо-западной оконечности острова на поросшем хвойным лесом холме Хаубьерре (Хейберге) и назвали Белл-Рокка (позже он был переименован в Одберг). Маяк представлял собой деревянную восьмигранную усечённую пирамиду высотой 23,7 м, наверху которой в железном тагане жгли дрова. Простоял этот маяк более 160 лет. Его современник – деревянная церковь, построенная там же, на краю хутора, – стоит до сих пор.

В 1721 году по Ништадтскому мирному договору между Швецией и Россией остров и маяк перешли к России и стали называться Руно.

В 1809 году по инициативе директора Балтийских маяков Л. В. Спафарьева вместо старого разваливавшегося был построен новый, такой же деревянный, маяк.

Начиная с 1830 года, в связи с увеличением высоты леса, стали поступать жалобы и предложения от лоцманов и мореплавателей об увеличении высоты маяка Руно. В Гидрографический департамент поступало много предложений о строительстве маяка на новом месте, о строительстве двух новых маяков, об увеличении высоты старого маяка и т.д. Все эти соображения доложили государю императору, который дал указание: «На острове Руно все оставить без изменений».



*Маяк на острове Рухну*

Во время Крымской войны в феврале 1854 года английская эскадра кораблей вошла в Балтийское море. На маяк поступило указание: замаскировать башню (перекрасить в серо-зелёный цвет) и спрятать оборудование. На маяке Руно краски не оказалось, и смотрители маяка обложили башню мхом. Не исключено, что это спасло башню от артобстрела и разрушения.

К вопросу строительства нового маяка вернулись только в 1857 году. Для строительства маяка выбрали новое место – холм Хогберг в юго-восточной части острова. В 1859 году построили новый маяк на каменном основании – деревянную башню в виде пирамиды высотой 34,8 м. Установили новый светооптический аппарат с керосино-калильной установкой.

В соответствии с 16-летним (1875–1891) планом постройки и переоборудования маяков на морях Российской империи новый маяк Руно решили строить с железной башней и металлическим фонарным сооружением. Одной французской строительной компанией предлагался проект из железных труб. Есть версия, что в разработке такого проекта, принимал участие сам Гюстав Эйфель, автор знаменитой Эйфелевой башни в Париже.

Основу башни в проекте составлял металличе-



кий цилиндр с тремя опорами-трубами. Простота конструкции и невысокая стоимость сразу привлекли внимание. Однако директор маяков Балтийского моря контр-адмирал Баженов Р. И. усомнился в прочности конструкции. И вскоре представил свой проект морскому техническому комитету. В основу своего проекта он положил идею французского проекта, только цилиндр у него поддерживался не тремя, а четырьмя опорами, прочно связанными между собой. Внутри цилиндра диаметром 2 м располагалась винтовая лестница с площадками. Особенностями башни были её небольшой вес и более высокая прочность.

10 июня 1875 года проект был утверждён. Башню заказали во Франции на заводе Le HAVRE, и в июне 1876 года она в разобранном виде была доставлена в Ревель, а затем – на остров Руно. В 1876 году собрать башню не удалось.

Маяк начал действовать только 22 сентября 1877 года. Извещением в «Лощманских записках» номер 304 Гидрографический департамент объявил, что «В Рижском заливе, на острове Руно построен новый железный маяк красного цвета. Огонь маяка постоянный, белый, находящийся на возвышении 122 футов (1 фут – 30,5 см) от основания и 198 футов над уровнем моря. Маяк Руно установлен в юго-восточной лесистой высоты острова, называемой Хогберг».

С началом Первой мировой войны маяк оказался в зоне боевых действий. В ночь с 17 на 18 апреля 1915 года маяк был обстрелян германскими кораблями «Аусберг» и «Любек». Затем на остров был высажен десант. Смотрители маяка успели спрятать лишь два Андреевских флага. Немцы разрушили светооптический аппарат, взорвали верхнюю часть башни и склад керосина. После чего вернулись на корабли, забрав с собой в плен четырёх маячников.

С 1918 года остров и маяк стали называться Рухну (в переводе с латышского гоци – тюлений).

Во время Второй мировой войны остров Рухну находился в руках фашистов и маяк был опять повреждён. После окончания войны маяк был капитально отремонтирован.



Дом маячника на острове Рухну



Мемориальная доска: «Маяк Рухну. В ознаменование 100-летия со дня постройки. 1877–1977 г.»

В 1950 году был переведён на электропитание, в 1963 году на нём установлен новый современный светооптический аппарат. В 1977 году на башне маяка была установлена мемориальная доска: «МАЯК РУХНУ. В ОЗНАМЕНОВАНИЕ 100-ЛЕТИЯ СО ДНЯ ПОСТРОЙКИ. 1877–1977 г.». Вид 140-летней (2017 год) башни сохранился до настоящего времени. Много лет на маке работали А. П. Аникин, А. П. Палкин, Б. М. Рейнем, Х. О. Веттик и др.

В советское время остров принадлежал Эстонии, а маяк обслуживали гидрографы из Риги. Никаких интересных случаев на маяке никто не помнит. А вот один эпизод был: в одну из суровых зим на остров по льду перешёл медведь-шатун. И его передвижение по льду наблюдали многие островитяне. А когда, куда и как он пропал, никто не видел.

В настоящее время маяк Рухну высотой 40 м от основания и высотой огня 65 м от уровня моря работает в автономном режиме и обеспечивает дальность видимости огня 11 миль. С 1993 года маяк находится в ведении Эстонии. По решению Международной организации маяков и морских знаков (IALA) маяк Рухну, один из шести маяков Эстонии, взят под охрану государства и занесён в фонд культурного наследия ЮНЕСКО. Почётная 370-летняя вахта маяка РУХНУ продолжается!

### Литература

1. Маяки России (исторические очерки). СПб, 2001.

Фото из архива автора и Интернета

## ОПЕРАЦИЯ «ГИНДЕНБУРГ»

## OPERATION «HINDENBURG»



**Ян Янович**  
**Аматс**  
**Латвия**  
**Екабпилс**

Германско-русский фронт вдоль Даугавы пришёл в движение, когда 1 сентября 1917 года соединения германской 8-й армии (с 22.04.1917 года командующий – генерал от инфантерии Оскар фон Гутьер (Oskar von Hutier) (1857–1934) начали операцию «Северная защита» (Nord Abwehr). У Икшкиле форсировали Даугаву и прорвали русский фронт до Малой Юглы, где были остановлены героическим и самоотверженным сопротивлением латышских стрелковых полков. Это создало угрозу окружения

корпусов 12-й армии (с 20.07.1917 года командующий – генерал-лейтенант Дмитрий Парский (1866–1921) на Рижском плацдарме.

Началось стремительное отступление русских войск с фронта под Ригой и эвакуация города Риги. Ещё незаконченные позиции второй линии обороны 12-й армии спешно заняла 2-я Латышская стрелковая бригада под командованием полковника А. Лиелгалвиса. В последний момент она преградила германской 2-й гвардейской пехотной дивизии путь в Ропажу, куда устремился противник, чтобы зайти в тыл 12-й армии.

1-я Латышская стрелковая бригада вела бои в районе Олайне совместно со 2-м Сибирским стрелковым корпусом. Судьба 12-й армии по большому счёту решалась в боях у Малой Юглы. Начальник штаба Восточного фронта генерал-майор Макс Гофман сказал: *«Серёзное сопротивление нашему напору встретили у Малой Юглы, однако скоро оно было переломлено».*



Карта Der Weltkrieg 1914–1918



Генерал-лейтенант граф Эгон фон Шметов (1856–1942)

Самоотверженно защищались 5-й Земгальский, 6-й Тукумский, 7-й Бауский и 8-й Валмиерский латышские стрелковые полки 2-й Латышской стрелковой бригады.

В стрелковых полках были большие потери. За проявленную храбрость Георгиевскими крестами наградили 642 стрелка 5-го

Земгальского стрелкового полка и группу офицеров. Упорство в боях латышских стрелков под Малой Юглой спасло 12-ю армию от полного разгрома.

3 сентября 1917 года германские войска захватили оставленную русскими войсками Ригу.

1-й генерал-квартирмейстер германского Генерального штаба генерал от инфантерии Эрих Людендорф (1865–1937) в своей книге «Мои воспоминания о войне 1914–1918 гг.» записал: *«1 сентября состоялось форсирование Западной Двины у Икскюля, юго-восточнее Риги. Ввиду сильной неприятельской позиции 8-я армия генерала фон Гутьера, начальником штаба которой был генерал фон Зауберцвейг, основательно подготовила операцию, в чём ей помогло высшее командование. Переправа удалась. Русские оставили предместные укрепления на левом берегу реки. /.../ Я облегчённо вздохнул, когда удар, наконец, свершился».*

Но предпринятое германскими войсками наступление на Петроградском направлении было остановлено. Германское командование было вынуждено спешно несколько соединений 8-й армии направить на Западный фронт.

В ходе Рижской операции 8-я армия под командованием генерала Гутьера захватила 15 000 пленных, 273 орудия, 246 пулемётов.

Две недели после захвата Риги германская 8-я армия провела ещё одну наступательную операцию – операцию «Гинденбург».

Операция была направлена против русской 5-й армии (командующий армией – генерал-лейтенант Василий Болдырев (1875–1932)) Северного фронта на Якобштадтском (Екабпилсском) плацдарме с целью ликвидации предместных укреплений и захвата города Якобштадта (Екабпилс).

После захвата Риги командование 8-й армии решило укрепить свои войска на фронте Якобштадтского плацдарма. Для руководства и проведения операции «Гинденбург» образовало «Генеральное

командование 58» (Generalkommando 58) – 58-й армейский корпус, командовать которым было приказано генералу от кавалерии графу Эгону фон Шметову (1856–1942), который до этого командовал 1-м кавалерийским корпусом.

От занятого плацдарма под Ригой на Якобштадтский плацдарм была передислоцирована 14-я Королевская Баварская пехотная дивизия (командир дивизии – генерал-лейтенант Отто Риттер фон Раухенбергер), которая была там главной ударной силой рядом со 2-й гвардейской пехотной дивизией. 14-я Королевская Баварская дивизия на Якобштадтском плацдарме расположилась на центральном участке фронта восточнее озера Пикстере у имения Эвалден. В район х. Макули в Селпилсе прибыла германская 4-я кавалерийская дивизия (командир дивизии – генерал-майор Георг Гартман фрейгер Тумб фон Нойбург) и сменила 41-ю пехотную дивизию 20-го армейского корпуса. Генерал Нойбург свой штаб разместил в Сеценском пасторате.

На направлении главного удара против правого фланга русской 5-й армии на Селпилсском участке Якобштадтского плацдарма германское командование сконцентрировало 250 артиллерийских орудий и 130 миномётов. Германское артиллерийское наступление планировал и командовал наступлением специально прикомандированный с Рижского фронта артиллерийский специалист полковник артиллерии Георг Брухмиллер (1863–1948), в дальнейшем – командующий артиллерией 8-й армии.

Германцы открыли непродолжительный, но очень концентрированный артиллерийский огонь по русским позициям, которые были хорошо разведаны в течение двух лет позиционной войны. В обстреле они использовали также химические боеприпасы. Тяжёлый туман способствовал воздействию ядовитых газов.

Уже в ходе Рижской операции с 1 по 6 сентября артиллеристы 8-й армии этот способ применили при артиллерийской подготовке наступления и форсирования реки Даугава в районе Икшкиле. Многодневный обстрел позиций противника мешал реализовать момент внезапности наступления. Поэтому генерал Гутьер решил открыть артиллерийский ураганный огонь химическими снарядами, длившийся всего несколько часов. Германское командование признало этот способ целесообразным и впоследствии применяло его при организации всех прорывов фронтов.

21 сентября 1917 года подразделения германской 8-й армии после «прогазирования» позиций русских артиллерийских батарей и пехоты, а также обстрела химическими снарядами перешли в наступление против западного сектора Якобштадтского плацдарма. Цель наступления – захват города Якобштадт (Екабпилс) и ликвидация Якобштадтских предместных укреплений Российской армии.

Германское командование воспользовалось также фактором, что войска русской армии были «уостав-

шими» от непрерывных митингов с лозунгами против войны. Ситуацию с дисциплиной и настроением в частях русской армии на Якобштадском плацдарме характеризует то, что 27 мая 1917 года выстрелом из строя 6-й роты 734-го Прешканского пехотного полка 184-й пехотной дивизии был убит командир дивизии генерал-майор Пётр Носков (1867–27.05.1917) перед строем вверенной ему дивизии.

Якобштадтские предместные позиции обороняли войска Российской императорской армии (справа на лево): 60-я пехотная дивизия (начальник дивизии – генерал-майор Стефан де Лятур (1862–1923) в составе: 237-й Гайворонский, 238-й Ветлужский, 239-й Константиноградский и 240-й Ваврский пехотные полки; 184-я пехотная дивизия в составе: 733-й Девмерский, 734-й Прешканский, 735-й Сенахский и 736-й Авлиарский пехотные полки; 1-я Кавказская стрелковая дивизия (начальник дивизии – генерал-лейтенант Константин Беков (1856–?) в составе: 1-й, 2-й, 3-й и 4-й Кавказские стрелковые полки; 4-я кавалерийская дивизия в составе: 4-й драгунский, 4-й уланский, 4-й гусарский и 4-й Донской казачий кавалерийские полки; части 50-й стрелковой дивизии 28-го армейского корпуса (командир корпуса – генерал от инфантерии Владимир Слюсаренко (1857–1933) 5-й армии.

Русским войскам на Якобштадском плацдарме противостояли германские части 4-й кавалерийской дивизии (командир дивизии – генерал-майор Георг Гартман фон Нойбург), которая заняла позиции 41-й пехотной дивизии (командир дивизии – генерал-лейтенант Гейнрих Шмидт фон Кнобелсдорф) в составе: 18-й, 59-й, 148-й, 152-й пехотные полки, 10-й драгунский полк, 41-я бригада полевой артиллерии; 9-й полк ландштурма, 105-я пехотная дивизия (командир дивизии – генерал-майор Георг Шаер) в составе: 21-й, 122-й 129-й пехотные полки, 5-й гусарский полк, 209-й полк полевой артиллерии; 29-й полк ландесвера, 147-я пехотная бригада, части 8-й кавалерийской

дивизии в составе: 22-я, 25-я и 7-я Королевская Баварская кавалерийские бригады; на фронте от Робекрогса у Даугавы на севере до Ливенгофа (Ливаны) тоже у Даугавы на юге.

Командующий 58-м армейским корпусом генерал граф Шметов в наступление поднял свои лучшие подразделения. Основные бои развернулись на Селпилском участке фронта. Наступлению в центре плацдарма против города Якобштадт (Екабпилс) мешало искусственное озеро на Биржских лугах.

Ночью проходы в русских проволочных заграждениях проделали сапёры 18-го сапёрного и Баварского запасного сапёрного батальонов.

В 6:30 утром 21 сентября 1917 года германские штурмовые атаки начались в трёх главных направлениях от Даугавы до искусственного озера перед Якобштадтом.

Южнее Яунселпилского имения у Рудзайте позиции 734-го пехотного Прешканского полка 184-й пехотной дивизии прорвали подразделения германской 105-й пехотной дивизии при поддержке 10-го штурмового батальона. Основное направление наступления было: Рудзайте – Лиелпорес – Кайцумкрогс – Павули – Вецселпилское имение. В Вецселпилсе находился штаб и командование 60-й пехотной дивизии.

Вспомогательный удар от х. Мурниеки был направлен на Виеситский фольварк – Викозеро – Боляны – Таборкалнс. Одно из подразделений 105-й пехотной дивизии наступало южнее озера Балтыни – Апераны – Гретес – Судрабкалнс.

Атакующей 4-й кавалерийской дивизии путь на Вецселпилское имение, где располагался штаб 60-й пехотной дивизии, преградили основные силы 60-й пехотной дивизии, которые здесь находились в резерве. Штурмовые отряды только к 11 часам смогли достигнуть железнодорожной линии Крустпилс – Елгава, где были остановлены сильным огнём русской артиллерии.

Цель атаки – берег реки Даугава у Плявиняс – Штокмансгоф и переправы русских войск. Продвижению германских частей мешал также проливной дождь, который размочил дороги. Под прикрытием артиллерии русская 60-я пехотная дивизия отступила на правый берег Даугавы по трём мостам, которые сожгли за собой.

На участке Ошаны – Элкшню крогс в атаку пошли подразделения 14-й Королевской Баварской пехотной дивизии при поддержке 11-й и 14-й Баварских штурмовых рот. Прорыв расширяли 4-й и 25-й Баварские пехотные полки в направлении Густыни – Мелнсила калнс, где была вторая линия обороны с разветвлённой системой окопов



Окопы под Якобштадтом

и блиндажей. Около 11 часов было сломлено сопротивление на господствующей высоте у имения Ренеберга, прежде чем туда подоспела сильная колонна русских войск.

Далее баварцы наступали через фольварк Малкалны на хутора Аузаны – Санкали. На острове Гольмгоф (Salasmūižas sala) в районе хуторов Аузаны – Скудрас находился штаб 184-й пехотной дивизии русской армии.

Баварский штурмовой отряд также выполнил задание: по железнодорожной линии Крустпилс – Елгава от станции Даугава прорваться до железнодорожного моста у Зельки и захватить мост невредимым. Однако защитники моста и сапёры успели мост взорвать. С каждым часом росло сопротивление подразделений русской армии. Особенно жёстко сопротивлялась русская артиллерия. У орудий стали офицеры.

Как нападавшие, так и оборонявшиеся несли большие потери.

Сегодня линию германско-русского фронта на Якобштадтском плацдарме обозначают братские кладбища павших солдат обеих противоборствовавших сторон, заросшие окопы и блиндажи, бетонные бункеры и огневые точки.

Если кладбища германских солдат обозначены бетонными крестиками и гранитными памятниками, то братские могилы русских воинов в большинстве случаев заросшие и необозначенные.

Отмечены гранитными плитами братские кладбища русских воинов в Селпилсской волости у хуторов Аузаны и Аманьеки, восстановлено в 2014 году воинское братское захоронение Асоте в Крустпилском крае, где 28.06.2014 года торжественно перезахоронили останки 218 русских воинов, эксгумированных в 2013 году у х. Лиелнорас-Лиелпурвес силами поисковой организации «Патриот».

В городе Екабпилсе есть два братских кладбища с памятниками – у Екабпилсской гимназии и на кладбище по улице Капу. В августе-октябре 2017 года велись работы по эксгумации на братском воинском кладбище Российской императорской армии времён Первой мировой войны в дорожной защитной полосе автодороги Екабпилс – Яунелгава у железнодорожной станции Даугава и подняты останки 260 русских воинов, из них 21 известен, они будут преданы земле на воинском братском кладбище Асоте.

Силами рабочих групп немецкого бундесвера восстановлены германские братские кладбища Заса, Гретес, Элкшни-1, Элкшни-2, Элкшни-3.

Из района у хутора Иепукни в наступлении перешла 4-я кавалерийская дивизия германских войск в направлении Ризгас – Наудидзаны против второй линии обороны 60-й пехотной дивизии с целью окружить часть сил у корчмы Муцас и захватить русские переправы в районе Штокмансгофа (Плявиняс) через Западную Двину (Даугава).

Третий прорыв русского фронта состоялся в дефи-



Екабпилс во время немецкой оккупации в 1917 году

ле между болотами Ошану и Гаргродес где германские позиции имели выступ в сторону русских позиций – «Уткин нос» (Entenschnabel). Здесь на позиции 736-го пехотного Авлиарского полка 184-й пехотной дивизии наступали и фронт прорвали 427-й пехотный

полк 14-й Королевской Баварской пехотной дивизии и Баварская штурмовая рота.

Только к вечеру баварские подразделения вышли с боями к переходу через реку Сусея и стали устраивать переправу. В дальнейшем оттеснили русские заставы и к четырём часам утра 22 сентября просочились в город Якобштадт со стороны Муцениеки.

Левый фланг атакующих 105-й пехотной и 14-й Королевской Баварской пехотной дивизий прикрывала 4-я кавалерийская дивизия, а правый фланг обеспечивала 29-я бригада ландесвера со стороны Биржи и наступала на Гаргроде, Ошаны. В направлении Пиешаны – Сканстниеки – Якобштадт прорывались баварские подразделения, которым приходилось преодолевать упорное сопротивление полков 1-й Кавказской стрелковой дивизии.

В город Якобштадт германские части со стороны Биржи вошли 22 сентября 1917 года. Сопротивление кавказских стрелковых полков не позволило германским частям форсировать Даугаву и сходу захватить и город Крейцбург (Крустпис) на правом берегу.

Несмотря на то, что Якобштадтский плацдарм был хорошо укреплен, защищавшие правый фланг 60-я и 184-я пехотные дивизии и 1-я Кавказская стрелковая дивизия 28-го армейского корпуса 5-й армии не выдержали чрезвычайно сильный ураганный артиллерийский огонь германских батарей – Trommelfeuer – и давление свежих пехотных частей, которое сопровождала газовая атака.

Германские части 22 сентября заняли весь плацдарм, который два года прикрывал железнодорожный узел Стукмани – Плявиняс и Крустпилс. Не прошло и 24 часов от начала германского наступления, как Якобштадтский плацдарм русской армии полностью был в руках германцев. С тяжёлыми потерями были разбиты три русские дивизии, в германский плен попали 32 офицера и 4700 солдат, были захвачены 55 орудий и множество разных материалов.

Линия фронта между германскими и русскими войсками установилась по берегам Даугавы и просуществовала до 18 февраля 1918 года, когда германские войска в ходе операции Faustschlag («Удар кулаком») форсировали реку Даугава и оккупировали территорию Латвии.



*Шоссе у Якобштадта*



*Екабпилс в 1918 году*



*Екабпилс в 1918 году*

*Иллюстрации предоставлены автором*

## ДЕТИ КРАСНОЙ РОЗЫ. КУТУМБЭЛО

## CHILDREN OF THE RED ROSE. CUTUMBELO



*Игорь Юрьевич  
Шмидт  
Россия  
Ростов-на-Дону*

Группа советских специалистов, и я в её составе, прибыла в эту африканскую страну с очередной поставкой партии боевых вертолётов.

Гражданская война, поддерживаемая, с одной стороны, СССР и Кубой, с другой, США и ЮАР, продолжалась уже более 10 лет. За это время борьбы между двумя партиями МПЛА и УНИТА за светлое будущее своей страны уровень жизни катастрофически снизился. Промышленность работала на 5 %, а сельское хозяйство – на 8 % от дореволюционного уровня.

На улицах городов можно было увидеть молодых людей – калек-инвалидов боевых действий. В стране население страдало от разных заболеваний, в том числе от лихорадки и холеры.

Большинство простых людей, особенно в провинциях, с трудом выживало. Голод, страх потерять близких людей, отчаяние матерей, не имеющих возможности накормить и обеспечить своих детей, – вот, что мы удивили там в 1986-м году. Ангола занимала 1-е место в мире по детской смертности. И это была страна, которую до революции, когда она была колонией Португалии, называли жемчужиной западного побережья Африки.

Наш грузовик ГАЗ-66 зарулил на площадку перед базаром. За ней начиналась небольшая эвкалиптовая роща, где находился базар. Под деревьями на земле торговцы расставляли свой товар в тазиках. Торговля велась на тазики: тазик томатов, тазик лимонов, тазик картошки, и так продавались почти все овощи и фрукты.

В городе Уамбо, центре провинции Уамбо, в месте нашего постоянного базирования, было много разнообразных фруктов, овощей, и стоили они намного дешевле, чем в столице. За городом находились фазенды, и из окрестных сёл крестьяне везли на базар свои продукты.

К нашему ГАЗу бежали мальчишки – наши помощники. Все они были в дырявых майках и штанах, худющие, голодные, но в глазах у них был ого-

нёк надежды, что сегодня они смогут что-то заработать и лечь спать неголодными.

Ко мне подбежал маленький чёрный мальчуган, такой же оборванный, как и все остальные. Звали его Кутумбэло.

С первого дня посещения нами базара он взял надо мной «опеку». Сказал, что будет мне помогать выбирать лучшие продукты и по хорошей цене, и почти всегда, когда я приезжал на базар, мы ходили с ним по рядам и выбирали продукты. Он нёс мою корзину, подходил к торговкам, разговаривал с ними с серьёзным видом, а потом советовал мне, покупать у неё или нет.

На самом деле, и это меня поразило, Кутумбэло, да и другие ангольские мальчишки, не кланчил, не просил с протянутой рукой подать им милостыню, а старался заработать вот таким своим нехитрым способом. Мы помогли им, чем могли. Давали немного денег, угощали конфетами. Это мальчишкам доставляло радость, впрочем, и нам тоже.

Меня поражали жизнелюбие и открытость этих детей. Как-то я заехал на базар купить сигарет, и получилось так, что денег у меня не осталось. Не смог я порадовать Кутумбэло, но он не обиделся. Он улыбнулся своей весёлой и хитрой улыбкой и сказал:

– Ничего, в другой раз.

Время шло. В ангольских школах начался учебный год. В очередной раз я приехал на базар, Кутумбэло мне помогал и получил от меня немного денег. Когда он собирался уходить, я его спросил:

– Почему ты не в школе?

Кутумбэло, как всегда, улыбнулся и ответил:

– У меня нет денег на тетрадки, ручки и карандаши, а без них в школу не пускают.



*Игорь Шмидт на торговой площади в г. Уамбо. Ангола. 1986 год*

Я дал ему денег на тетради, ручки и карандаши и попросил, чтобы он купил всё, что нужно, и школу не пропускал. Он сказал «обригадо» («спасибо» по-португальски) и, счастливый, побежал с рынка.

Через неделю я его снова встретил на базаре.

– Кутумбэло? Ты почему не в школе?

Мальчишка засмутился, но честно все рассказал:

– Шёл я в магазин покупать всё необходимое для школы и почти уже дошёл, но тут на пути у меня оказалась булочная. Так вкусно запахло свежим хлебом и булками! А ты знаешь, Игорь, сколько у меня братьев и сестёр? Очень много, и все голодные, вот я и зашёл в булочную и купил на все деньги, что ты мне дал, булочек и хлеба. Принёс домой, и все ели, и я был героем дня.



Африка, Ангола, провинция Уамбо, город Уамбо. 1986 год



И. Шмидт возле торговых рядов в г. Уамбо



Советские специалисты у своего боевого вертолётa



Студенты МАИ И. Шмидт и Ю. Мелконов на военной практике. Маркулешты. Молдавия. 1972 год

Кутумбэло было 10 лет, а выглядел он, как дошкольник. Маленький чернокожий мальчишка, на голове пружинки волос, худой, в рваной майке и порванных штанах, но на лице почти всегда улыбка. Мы чем могли, помогали этим ангольским детям, а они были рады и счастливы любому пустяку и вниманию к ним с нашей стороны.

Три года я жил и работал в Анголе. Был со своими товарищами на фронте, восстанавливая вертолёты. Там, на юге Анголы, в районе Квито-Квановале, Менонге в 1987–1988 годах шли ожесточённые бои. Не раз мы переживали нападения, находясь под огнём боевиков УНИТА в Квито-Квановал и Уамбо. В 1989 году мы вернулись домой в СССР.

Несмотря на то, что в стране шла перестройка и в России были не лучшие времена, глядя на наших детей, я понимал, что они намного защищённей и счастливей, чем дети Африки; и слава нашему российскому народу, что он смог сделать это для своих детей.

Прошло 30 лет с того времени, как я расстался с Кутумбэлой. Где ты сейчас, Кутумбэло? Кем ты стал? Как живёшь в мирной Анголе? Я надеюсь, ты окончил школу. Стал большим и красивым мужчиной. Работаешь или служишь в армии? Я также надеюсь, что у тебя всё хорошо, что твои дети ложатся спать накормленные и счастливые.

Дай Бог вам счастья, бывшие и теперешние дети Анголы! Ведь у вас прекрасная страна Ангола, в переводе на русский язык это означает «Красная Роза».

2016 год

Фото предоставлены автором



# ЛИЧНЫЙ ФРОНТОВОЙ ДНЕВНИК Л. С. БРАТАНОВИЧА. 1914–1915 ГОДЫ

# PERSONAL FRONT-LINE DIARY OF L. S. BRATANOVICH. 1914–1915



*Составитель публикации  
Олег Васильевич Морозов  
Подполковник запаса  
Военный историк  
Латвия  
Рига*

**БРАТАНОВИЧ Леопольд Станиславович (1877–1936).**

*Офицер 97-го пехотного Лифляндского полка в 1902–1917 годах.*

*Родился 3 июля 1877 года. Из мещан Ковенской губернии. Римско-католического вероисповедания. Общее образование получил в Рижском Петро-Павловском училище. 11 ноября 1895 года вступил в службу вольноопределяющимся рядового звания. 5 августа 1901 года после окончания курса Виленского пехотного юнкерского училища по 2-му разряду был произведён в подпрапорщики 97-го пехотного Лифляндского полка. 3 марта 1902 года был произведён в подпоручики своего полка. 23 апреля 1904 года назначен батальонным адъютантом 2-го батальона.*

*13 ноября 1904 года в составе полка убыл в Маньчжурию. Участник Русско-японской войны 1904–1905 годов. Участвовал в сражении под Мукденом. 25 февраля 1905 года в бою был контужен снарядом в левую сторону поясицы и эвакуирован для лечения в 3-й Харбинский сводный госпиталь. 28 июля 1905 года переведён в 3-й госпиталь Красно-го Креста в город Маймайкан. 8 сентября 1905 года награждён орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом приказом по войскам 2-й Маньчжурской армии за отличие в делах против японцев (награждение утверждено 5 октября 1906 года). 19 сентября 1905 года прибыл в полк по выздоровлению. В 1905 году награждён орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» (награждение утверждено 15 июля 1907 года). В сентябре 1905 года командирован в Двинск для обучения молодых солдат. 20 сентября 1906 года произведён в поручики (старшинство 3 марта). 15 августа 1907 года награждён орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом за боевые отличия. С 10 октября 1907 года по 2 февраля 1908 года находился в составе полка в командировке в Прибалтийском генерал-губернаторстве. 20 сентября 1910 года произведён в штабс-капитаны (старшинство 3 марта). На 1 января 1914 года состоял младшим офицером в 3-й роте.*



*Л. С. Братанович. Литва. 1928 г.*

*Учаcтннк Великой войны 1914–1918 годов. В июле 1914 года при объявлении мобилизации был назначен заведующим хозяйством 16-го военно-санитарного поезда. Осенью 1914 года был откомандирован на формирование 239-го пехотного*

*Константиноградского полка (60-я пехотная дивизия 2-й очереди). 30 января 1915 года был ранен в сражении. Эвакуирован для лечения в Киев. В 1915 году был произведён в капитаны за боевые отличия. 19 ноября 1915 года был причислен к 2-му классу Александровского комитета о раненых. Зачислен в списки 1-го запасного пехотного полка в Петрограде с оставлением в списках 97-го пехотного Лифляндского полка. 8 января 1917 года произведён в подполковники (старшинство 6 августа 1916 года). Весной 1918 года вернулся в Ковно, где проживал с семьёй. Служил ревизором в банке.*

*Скончался 19 июня 1936 года от сердечного приступа. Был похоронен на Ковенском городском кладбище. Был женат на девице Иде-Амалии-Марии Мейсснер (уроженка Ковенской губернии, лютеранского вероисповедания). Дети – Александр-Эдуард-Евгений (родился в 1907 году) и Константин-Вильгельм (родился в 1909 году).*

*Список офицеров и чиновников 97-го пехотного Лифляндского полка по старшинству. 1914 год.*

**Моему дорогому другу, славному, хорошему, незабвенному другу, жёнушке.**

*Нашедшему эти строки, убедительно прошу отослать или передать по принадлежности по следующему адресу: Гомель, Миллионная улица, дом Лисовского, квартира капитана Дагжа, для Марии Фёдоровны Братанович или Двинск, 97-й пех. Лифляндский полк для передачи М. Ф. Братанович.*

**19.XI.1914.** Львов. Расстались с Тобоем, мой сердечный друг 18-го ноября. Спасибо Тебе большое за то счастливое время и за те счастливые минуты, которые Ты мне подарила в продолжение 8½

лет. Молю Бога, чтобы Он облегчал Твои душевные страдания в течение нашей разлуки, а если мне не будет суждено возвратиться, то облегчил бы и осчастливил бы Твою жизнь в дальнейшем.

Во Львов приехал я 19-го ноября в 2½ дня. Досадно было, что плохо рассчитал время дороги и, таким образом, я как бы украл у себя почти двое суток, т. к. нужно явиться к моему новому начальству только 22-го ноября; но что же делать, теперь уже не вернёшь прошедшее – боялся опоздать, т. к. долг мой перед родиной должен быть выполнен мною прежде всего, в ущерб своих личных интересов.

Завтра узнаю окончательно, где находится штаб 11-й армии, куда я должен явиться для получения дальнейшего назначения. В вагоне слышал, что штаб находится не в самом Львове, а в окрестностях его и, таким образом, пока доберусь до него, и пройдут те два дня, которые я считаю похищенными у себя.

До Аунинца со мною ехал тот высокий чиновник, которого ты видела в Гомеле, гуляющего на платформе с пожилой дамой; ты даже спросила меня, не казак ли это? Это казначей бывшего Абхазского полка, но при формировании полка вто-

рой очереди попадает на укомплектование его и в настоящее время находится в креп. Осовец. Рассказывал о бомбардировке этой крепости немцами, которая продолжалась 4 дня, и как мужественно отстаивал гарнизон крепости свои позиции. В то время в Осовце был только их один полк и крепостная артиллерия в незначительном количестве, а против них наступали немцы в числе 2½ дивизий. Чтобы скрыть настоящую численность своего гарнизона, они делали ночные вылазки на довольно широком фронте, а артиллерия открывала возможно частый огонь, и благодаря этому немцы были введены в заблуждение и не осмелились атаковать крепость без предварительной подготовки, а на пятый день подошло подкрепление и германцы были отброшены. Рассказал очень интересный эпизод: несколько снарядов германской тяжёлой артиллерии попало в крепостную церковь, разрушили часть стены, и от силы взрыва вылетели и разбились все оконные стёкла; стеклянный же колпак, прикрывающий дарохранилище, остался совершенно цел, а следовательно, не пострадал. «Святые Дары». Возьмём же, мой друг, второй пример, описанный в Бирусовке одним полковником, где образ с изображением Вечери Христа остался висеть на голом гвозде, несмотря на то, что весь дом был разбит неприятельскими снарядами, а также остались живыми и невредимыми его обитатели. Разве это не чудо? И я повторю слова полковника, что будь я закоренелый неверующий, после этих примеров уверовал бы во Всевышнего. Но мы же, дорогой дружок, ведь уж не такие неверующие, ведь верим в Господа Бога и его святые деяния и отдадимся Его воле, не ропща на свою судьбу. Да будет Воля Твоя, Господи.

Приехал во Львов в 2½ дня. Уже издали был замечен город, раскинутый на гористой местности. Вокзал напоминает вокзал Виленский, такие же подземные сообщения между платформами, и над всеми платформами возвышается стеклянная крыша. Пока выбрался из вагона, прошло порядочно времени, т. к. вагон был переполнен пассажирами-военными, у которых была масса багажа, и трудно было протолкнуться к двери. Штатских было только несколько человек, т. к. въезд во Львов разрешается только имеющим пропуск, и вещи их в Бродах проверяет жандармский офицер. С помощью носильщика и Игнатия (*Скорее всего, денищик. – Прим. сост.*) я выгрузился, и пошли к выходу вокзала. Извозчиков на вокзале не было, их в городе ограниченное количество, и пассажиры их быстро разбирают. Пришлось послать носильщика в город за извозчиком, и пока он его привёл, прошло добрых ½ часа. Все имеющиеся во Львове извозчики – парные, экипажи хорошие, но лошади представляют из себя скелет, обтянутый кожей. В вагоне я узнал от офицеров, бывших уже в этом городе, что большинство военных останавливается в гостиницах «Жорж» и «Сити».



Семья Братановичей



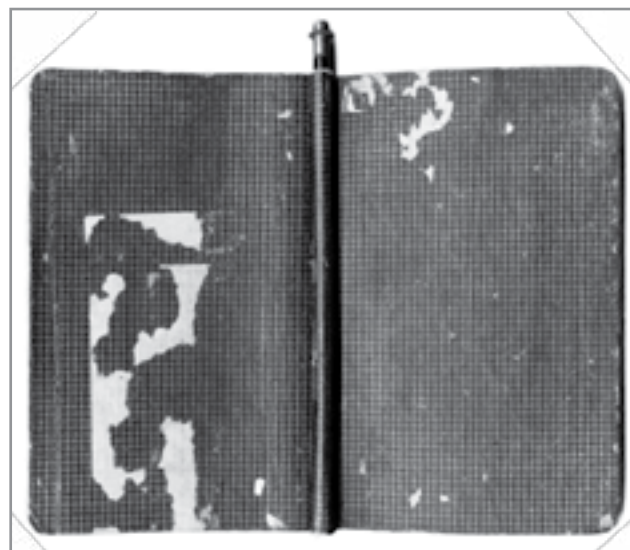
Львов. Открытка

Приказал везти себя в гостиницу «Жорж». От вокзала пришлось ехать довольно долго, т. к. эта гостиница находится в центре города. Улица довольно длинная. Но кривая с красивыми домами старинной архитектурой. Много магазинов, все они открыты, над ними вывески с польскими и немецкими надписями, и видел даже на одной вывеске еврейскую надпись. Сами по себе магазины незначительных размеров, и даже можно, скорее, назвать маленькими, но большинство из них с большими и красиво уставленными витринами.

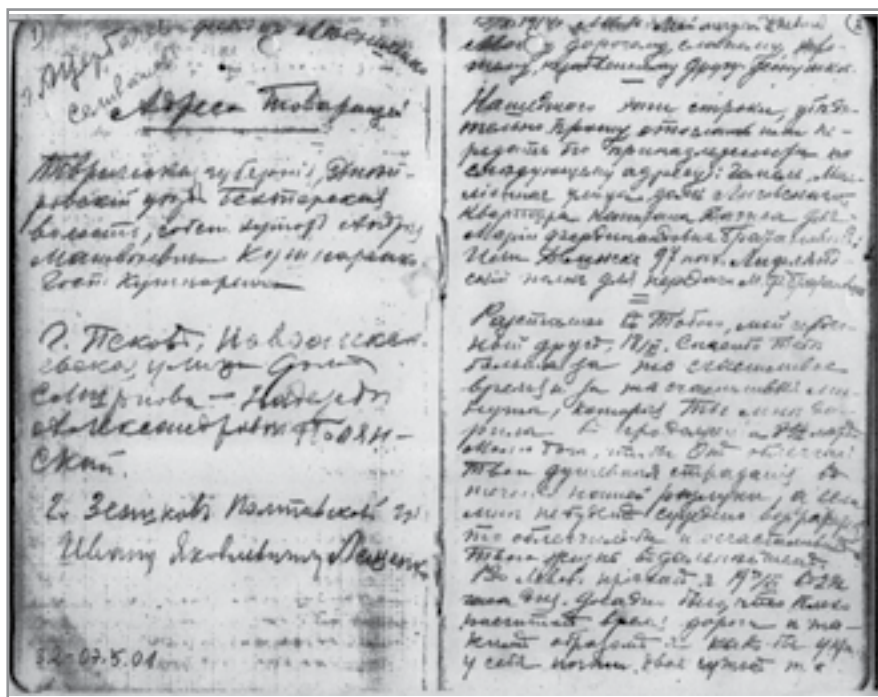
В гостинице «Жорж» не нашёл подходящего номера, т. к. самый дешёвый был в 2 руб. 40 коп. Поехал в «Сити», здесь нашёл только один свободный № 12 в 1 руб. 80 коп., который и оставил за собой. В другое время, может быть, он мне показался бы и уютным, но в настоящий момент этот номер мне показался пасмурным и холодным. Чувство одиночества ещё больше дало себя знать, комок горечи подступил к горлу, и если бы не присутствие денщика, которого стало совестно, готов был разреветься. Избавь тебя, мой дорогой дружок, от таких испытаний, когда-либо подобного чувства. Не знал, за что приняться, что делать, ни души знакомой. Мне кажется, я полжизни отдал бы за то, чтобы попасть в свой родной, дорогой для меня полк. Я схватил одну из данных Тобой открыток и стал писать Тебе, единственному понимающему меня незабвенному другу, но боялся излить свою больную душу, чтобы этим ещё больше не опечалить тебя. Написав несколько строк, избегая всяких распространений, побежал в город, чтобы бросить открытку в ближайший почтовый ящик. В коридоре встретил горничную и тут вспомнил, что мой номер очень холодный, приказал ей протопить, но она сказала, что на дрова ей надо дать 30 коп., т. к. иначе хозяин не выдаст дров. Я дал ей требуемую сумму и вышел на улицу.

Невдалеке от гостиницы на углу увидел почтовый ящик, подошёл к нему и хотел уже опустить открытку, но меня удержала чья-то рука. Я обернулся. Передо мной стоял незнакомый господин и по-польски сказал, что из почтовых ящиков на улицах корреспонденция не вынимается и моя открытка может здесь пролежать неопределённое время, а для того, чтобы она скорее пошла к месту своего назначения, нужно бросить её на Главном почтамте, и предложил свои услуги показать здание почты. Я поблагодарил его и принял его предложение. Почтамт был на другой улице за несколько кварталов, и по дороге мы разговорились. Спросил я его,

кто он такой? Он ответил, что он бывший приказчик одного большого магазина, хозяин которого убежал в Вену, рассчитав служащих, и что он теперь находится без должности. Начал говорить, что таких, как он, много, терпят нужду, что все богатые жители оставили город, а осталась одна беднота. Тем временем мы дошли до Главного почтамта. Здание грандиозное, красивой архитектуры. Когда вошёл в середину, мне показалось, что я вошёл не на почту, а в писчебумажный магазин. Передо мной открылся зал с несколькими большими витринами, где продавались разного рода письменные принадлежности, газеты, журналы, книги, открытки и проч. Наверху хоры, в глубине которых виднелись окна, за которыми сидели почтовые чиновники. С левой стороны входной двери у стены стоял большой деревянный ящик красивой работы наподобие фисгармонии с особым отверстием широких размеров для вбрасывания писем; отверстие это прикрывалось снаружи рядом продолговатых мелких металлических пластинок



Записная книжка-дневник штабс-капитана Л. С. Братановича



Страницы из дневника Л. С. Братановича

лей. Такие туфли, как когда-то покупала Софья Ивановна за 10 руб., тут стоят 8 крон – 2 руб. 40 коп. (крона – 30 коп.). Провизия довольно дорогая: масло кухонное – 65 коп., столовое – 80 коп., вермишель – 20 коп. фунт. Что, судя по этим предметам, можно вообразить стоимость и остальных продуктов. Шведская куртка на меху – 40 руб., а тёплые брюки – 24 руб., сапоги на тёплой толстой хорошей подкладке, до половины обшитой кожей, – 13 руб.

Почерпав все эти сведения, пошёл в свою гостиницу побеседовать о сегодняшнем дне с тобою, моя радость. По дороге купил телеграммку от таких же выкрикивающих мальчишек на русском языке, как и у нас в Гомеле и в Двинске. На углах

наподобие бахромы. Бросив открытку, я ещё раз поблагодарил незнакомца за его любезность в надежде, что он, кончив свою миссию, оставит меня, но он, кажется, не понял меня и стал повторять, что таких, как он, благодаря убежавшим владельцам магазинов, в городе много и терпят нужду. Мне стало непонятно – как же так: на всех улицах, которыми мы проходили, и на главной улице Карла Людвига все магазины поголовно открыты и превосходно торгуют, а он твердит – много таких, как он. Всё это я ему высказал. Он как-то неопределённо ответил, что только витрины красиво уставлены, а что в магазинах товара нет, т.к. только из одной России может быть подвоз. Решив окончательно от него отделаться, т.к. он на меня после этих разговоров произвёл впечатление афериста, протянул руку, попрощался и вошёл в первый попавшийся магазин. Этот магазин оказался писчебумажный, и я начал вспоминать, что мне такое нужно. Вспомнил, что дома я забыл свою маленькую записную книжку, а затем выбрал себе книжку побольше – ту, на которой в настоящее время я беседую с тобою, мое золотко, и отдыхаю душевно, радуясь, что могу свободно со своим дорогим другом поболтать. Ещё взял ручку с пером, наполняющуюся чернилами, и за всё заплатил 68 коп. Мне показалось, что эти предметы достались дёшево: у нас, вероятно, за всё это пришлось бы заплатить 1½ руб. За одну ручку пришлось бы заплатить около рубля, если не больше. На обратном пути стал глазеть на витрины и на выставленные цены на каждом предмете. Меня поразила страшная дешевизна дамской обуви: изящные дамские туфельки – цена начинается от 6 до 10 крон, что на наши деньги по существующему в настоящее время курсу равняется от 1 руб. 80 коп. до 3-х руб-

стояли польские женщины с пачками газет и телеграмм, очевидно, они только в настоящее время взялись за это ремесло для облегчения своего существования. Ещё по дороге ко мне подбежал маленький мальчишка в возрасте 8-9 лет с вопросом – не желаю ли я видеть «ладных паненок», но я его цукнул так, что он, вытаращив испуганные глазёнки на меня, шариком покатился на другую сторону улицы. Спасибо тебе, мой друг, за те несколько часов, которые я провёл с тобою за этой тетрадкой, и которые облегчили мою душу. Спокойной ноченьки. Боже Тебя храни.

**20.XI.1914.** Сегодня утром отправился к коменданту этапа, чтобы узнать, как отправиться в 11-ю армию. По дороге зашёл на почту бросить открытку своей Манюше. Добрался до управления пешком, спрашивая дорогу у городских. В управлении этапа большая сутолока – нижних чинов и офицеров масса. Явился к коменданту, но тот удивлённо спросил, почему я к нему являюсь, когда я имею прямое назначение в 11-ю армию. Я ответил, что пришёл узнать у него, где таковая находится и каким путём попасть. Кто-то из офицеров перебил наш разговор, комендант этапа куда-то пошёл, и я остался без определённых указаний. Наконец, один из присутствующих офицеров посоветовал обратиться за справками в управление начальника передвижения войск. Ко мне присоединился один доктор, который также не мог добиться справки в этапном управлении, и мы поехали к нач. передвижения войск. Там я узнал, куда ехать, – до станции Мостиска, оттуда укажут мне дальнейшее направление. Доктор же и тут не мог узнать расположение 124-го полевого запасного госпиталя и решил дать телеграмму своему начальству, откуда полу-

чил предписание. Я ему посоветовал расспрашивать врачей, попадающихся нам навстречу. И действительно, таким путём он узнал расположение госпиталя. Оказалось, что нам нужно ехать до одной станции и что поезд отходит в 12 час. ночи. До 12 часов ночи оставалась масса времени в нашем распоряжении. Врач пошёл к своим знакомым, оказавшимся во Львове, я пошёл бродить по улицам и глазеть на выставки в окнах. Пришлось проходить мимо базара около городского театра, поинтересовался ценами на продукты. По местным условиям нашёл, что цены сравнительно недорогие:

1 фунт сала – 95 коп., чайная колбаса – 35 коп., ветчинная колбаса – 45 коп., мука пшеничная, мерка приблизительно в один фунт, – 7 коп., крупа пшеничная такой же мерки – 14 коп., яйца, 10 штук, – 30 коп., булка, хлеб приблизительно в фунта три-четыре – 15 коп. и 17 коп., сыр красный – 50 коп. фунт. Тут же на базаре какая-то торговка устроилась на телеге и продавала суп из фасоли и капусты по 3 коп. две суповые миски; в супе попадалось незначительное количество мяса. Около телеги толпится масса бедноты и ждёт очереди на маленькие мисочки, которые тут же опоражнивают; некоторые из них подставляют свои жестянки и, получив положенную порцию, уходят в свои конуры.

К 3 часам дня возвратился в свой номер, дабы рассчитаться и отправиться на вокзал. Здесь я узнал, что за эту плату я могу остаться до 6 часов вечера. Этим временем я воспользовался и стал беседовать со своим родным другом – Манюшкой.

В 6 часов вечера поехал на вокзал. Проходя мимо почты, бросил Манюшке открытку. Выходя с почты, обратил внимание на номер извозчика – 213, как-то больно стучало сердце. Говорят, что число 13 – роковое, может быть, но я на себе не испытал, даже наоборот. В 1913 году я получил дорогой для меня подарок от своих товарищей (часы), а также саблю от запасных нижн. чинов, которых пришлось обучать, следовательно, цифра 13 для меня уж не такая роковая, как говорят. Зато носильщик, снимавший вещи с извозчика и погружающий на поезд дальнейшего моего следования, попался № 16 – это любимое число моей Манюшки, следовательно, если число 13 и было роковое, то 16 парализовало его до некоторой степени.

Зашёл к коменданту станции, чтобы получить предложение на проезд до станции Мостиске, но он сказал, что этот поезд этапный и билетов не выдают. Справился у него, можно ли посторонним лицам приезжать во Львов, т.к. ты, мой друг, хотела навестить меня, если бы мне пришлось ког-



*Русские войска перед Львовским вокзалом*

да-либо быть во Львове. Он ответил, что на право жительства во Львове нужно получить разрешение от губернатора графа Бобринского. Пошёл в зал 1-го класса ожидать поезда. Там много офицеров, врачей, сестёр милосердия и чиновников. Ни одного знакомого лица, не с кем словом перекинуться. Тут опять почувствовал я своё одиночество, вспомнил свой родной полк, своих товарищей и друзей. Боже! Помогите же мне вернуться в свою дорожную, родную, полковую семью. Сколько бы тогда прибавилось во мне энергии, и если бы Верховный главнокомандующий это знал и чувствовал – наверное бы, меня откомандировали к вам, мои дорогие товарищи. В зал сразу нахлынуло несколько десятков пленных австрийских офицеров, потом я узнал от коменданта станции, что их прибыло сегодня 115 человек и ещё ожидается около этого числа. Пленные офицеры расположились за столы закусывать и пить кофе. Почти все в младших чинах. Их молодые лица сияющие, довольные, вероятно, рады, что попали в плен. Среди них не было ни одного раненого. Я смотрел на их сияющие лица с сожалением, поставил себя на их место, пошарил у себя в душе и не нашёл в ней доброжелательного к ним отклика. Как-никак, а я, если бы не дай Бог, был в их положении, не знал, куда глаза деть от стыда, они радуются, смеются.

Невдалеке от меня сидят два наших офицера. Один возвращается с позиции для поправления своего здоровья, другого ждут на позиции. Первый рассказал своему соседу такой случай: сидят они в окопах, видят, что к ним со стороны противника направляется австрийский солдат без ружья, по нему не было открыто огня, и ждали, что будет дальше. Наконец, он подошёл к нашим окопам и спросил, кто тут старший начальник? Ему указали на ротного командира. Австриец подошёл к командиру роты и сказал, что он денщик и что его офицер спрашивает, можно ли ему сдаться в плен? Наш ротный командир ответил, что пусть



Вид на Перемышль

приходит. Австрийский солдат вернулся обратно и вскоре привёл своего господина. Если это правда, а не анекдот, то с такой деморализованной армией двуединое государство долго не продержится. Тот же самый офицер рассказывал: австрийцы таким же образом сдавались десятками, приходили и спрашивали, куда надо идти, чтобы их забрали в плен. Им указывали на тыл армии, и они без всякого конвоя сами направлялись в глубь нашего расположения. Конвой не давался, чтобы не обессилить себя. Мне кажется, что отправление их без конвоя довольно рискованно. Мало ли, каких они бед могут натворить. Под видом сдачи в плен они могут, забравшись в тыл, взорвать железнодорожные мосты, телеграфные и телефонные сообщения и проч.

**21.XI.1914.** В 12 часов подали, но тут и мы начали укладываться в вагоны. Был только один вагон IV-го класса для офицеров, 2 теплушки для нижн. чинов, а остальные вагоны должны были грузиться разными предметами для войск. В вагоне была теснота, т. к. количество пассажиров превышало имеющиеся места. Располагались на верхних полках и даже на полу, на своих вещах. До Мостиски было около 60 км. Несмотря на такое незначительное расстояние, на место назначения до ст. Мостиски прибыли около 6 час. утра, благодаря повреждённым мостам по пути следования и только на скорую руку починенным. Через каждый такой мост поезд шёл черепашим шагом. В вагоне ехало несколько офицеров с позиций из-под Перемышля. Рассказывали о последнем штурме крепости с 3 по 7 октября, который стоил около 25 тысяч жизней доблестных русских воинов. Штурм был произведён без всякой артиллерийской подготовки; на неразрушенные железобетонные форты посылались люди с голыми руками, без штурмовых лестниц, ручных гранат и недостаточного количества ножниц для резки проволочных

заграждений, да и имеющиеся ножницы совершенно не были годны для резки толстой проволоки, под каковой сооружено это заграждение, а ручки ножниц не были изолированы. Подползавшие штурмовые колонны при наложении ножниц на проволоку тут же и застывали, поражённые сильным электрическим током, пропущенным через все заграждения. Наши войска, идущие на штурм, гибли целыми массами от пулемётного и артиллерийского огня, но всё-таки мужественно шли

на явную гибель без ропота, повинуюсь приказанию высшего начальства. Счастливые, добравшиеся до самых фортов, были в безопасности от огня противника, т.к. попали в так называемое мёртвое пространство. Но не могли ничего сделать – не было штурмовых лестниц, по которым могли забраться на форт. Наши артиллерийские снаряды, попадающие в стены фортов с целью разрушения их, отскакивали от железобетонной массы, как мячики, разрывались и осколками поражали цепи воинов, достигших, благодаря счастливой случайности, самых фортов.

Наступление велось ночью, но было светло, как днём. Вся местность освещалась с фортов прожекторами и ракетами, которые огненным дождём осыпали наши цели. Офицер-австриец, впоследствии попавший в плен, рассказывал, что картина была величественной, но жуткой. Они восхищались доблестью и мужеством русских войск и только удивлялись распоряжению того полководца, который посылал на явную гибель такую массу храбрецов. Они первоначально не поняли, что такое хотят сделать русские, никогда не предполагали, что русские будут штурмовать крепость, не разрушив тяжёлой артиллерией стен фортов. Не понимая этого маневра, они сначала не открывали огня по нашим войскам, но потом, увидав приближающуюся такую огромную силу, открыли убийственный огонь. К сожалению, в то время под Перемышлем не было тяжёлой артиллерии, которой можно было разрушить форты, но командир Блокадной армии генерал Щербачёв решил взять крепость живою силой вопреки всяким правилам тактики и стратегии. Говорят, что ген. Щербачёв был введён в заблуждение австрийцами, попавшими в плен, будто бы они говорили, что в крепости свирепствовали холера и гарнизон готов сдать, если только русские начнут штурмовать крепость.

На эту ловушку попался наш полководец, пожертвовав жизнью 25 тысяч храбрецов. Ещё не-

простительная ошибка была с его стороны та, что он в полдень отдаёт приказ об отступлении. Конечно, те части, которые сейчас начали приводить приказ в исполнение, ещё больше несли потери, чем при наступлении, но потом сами приостановили отступление, выжидая ночной темноты. Ночью также отступали одиночными людьми, избегая лучей прожекторов; отступление велось около трёх дней, несмотря на то, что расстояние до наших окопов было 3-4 версты.

Около 6 час. утра прибыли на ст. Мостиска. Кто приехал с позиций, того поджидали подводы. Я же и ещё несколько офицеров пошли к коменданту станции, который нам указал помещение. Пошли. Две маленьких комнатки, грязные, холодные. Там уже ночевали человек десять офицеров, приехавших на станцию с вечера за разными надобностями. В комнатах было темно, и мой карманный фонарик оказал мне немалую услугу. Игнатий расставил кровать, и я, не раздеваясь, лёг. В 9 час. утра проснулся, расспросил офицеров, где находится штаб 11-й армии. Оказалось, недалеко, в верстах двух. Оставив вещи на вокзале, пошёл в штаб. Явился к дежурному генералу, тот взял моё предписание и сказал, что я не числюсь в их списках офицеров, прибывающих на укомплектование. Я обрадовался и попросил, чтобы меня откомандировали в мой родной полк. Дежурный генерал пошёл к начальнику штаба и, возвратившись, сказал, что назначают в 239-й пех. Константиноградский полк. Полк этот должен проследовать ночью

через местечко Мостиска, где я и должен был присоединиться к полку. Я пошёл к начальнику этапа. Начальник этапа распорядился относительно доставки моих вещей от вокзала на этапный пункт. Он оказался участником штурма Перемышля, подтвердил все вышеуказанные мною и с горестью в душе отзывался о ген. Щербачёве. В 5 часов утра подошёл Константиноградский полк. Меня разбудили, и я вышел ему навстречу, чтобы представиться командиру полка. Командира во главе полка встретил невдалеке от этапа, он разговаривал с начальником этапа. В темноте я не разобрал, где командир. Офицеры мне указали, и я явился к нему. Командир произвёл на меня благоприятное впечатление, сказал, что я могу до утра остаться на этапе, а утром перейти в район расположения полка. Около 10 час. утра пошёл в штаб полка. Штаб был расположен в маленьком каменном доме, занимал две комнаты. Когда вошёл, то мне представилась следующая картина: в первой комнате было расставлено несколько чемоданов-кроватьей. Некоторые офицеры и врачи ещё почивали, другие одевались, пили чай. Тут же был и священник, о чём-то беседовавший с врачом. Я поздоровался и спросил, где могу видеть командира. Мне указали на соседнюю комнату. Но в это время вышел оттуда сам командир. Это среднего роста господин, тёмный блондин с рыжеватым оттенком волос, усы чуть торчат вперёд, без бороды. От левого плеча висел свободный рукав – в Японскую кампанию потерял руку. На вид очень бравый и энергичный. Поздоровавшись со мною, спросил о моём старшинстве в чине и, узнав, что старшинства у меня скоро 5 лет, сказал, что мне, вероятно, придётся принять батальон, т. к. есть штабс-капитаны моложе меня, командующие батальоном. Затем он добавил, что в полку у них такое правило: не отнимать у прапорщиков и поручиков роты, хотя бы они были и моложе вновь пришедшего офицера. Таким образом, мне приходится ждать открытия вакансии даже при таких условиях.



Полковник П. А. Носков, командир 239-го пехотного Константиноградского полка в 1914–1915 гг.



Письмо-открытка адъютанта 97-го пех. Лифляндского полка шт.-капитана В. И. Зверева капитану Л. С. Братановичу. 4.04.1915 г.

Продолжение следует

Фото предоставлены О. В. Морозовым

## ДЕТСКИЙ ХОСПИС СВЯТОЙ СОФИИ НУЖНА ПОМОЩЬ МАТИНУ!

## CHILDREN'S HOSPICE OF ST. SOPHIA. MARTINS NEEDS HELP!

Мартину сейчас 4 года. Он дружелюбный компанейский мальчик, любит общаться с другими детьми, хотя и делает это без слов. У него детский церебральный паралич.

Примерно в год стало заметно, что ребёнок отстаёт в развитии, в это же время начались и приступы эпилепсии. В течение последних нескольких месяцев, благодаря увеличению дозы лекарств, приступы не появлялись, а раньше они мучили Мартина практически через день.

На данный момент мальчик не ходит, умеет лишь ползать, с трудом сидит. У него повышен тонус мышц ног, усугубившийся за последнее время. Стопы Мартина сильно деформированы. Раньше он мог ходить с поддержкой, а теперь и это ему

не по силам. Ребёнок посещает специализированный детский сад, но и эти занятия не улучшают его состояние.

Мартин не разговаривает, однако легко

находит общий язык с другими детьми. Как все мальчишки, любит играть в машинки и смотреть мультики. Ручки у него работают хорошо, поэтому он активно ими пользуется!

Первое, что необходимо сделать – устранить дефор-

мацию стоп Мартина. А затем можно будет провести процедуру электростимуляции спинного мозга и назначить соответствующий курс реабилитации. Эти мероприятия будут проводиться в Санкт-Петербурге, и на поездку нужно собрать довольно большую сумму – около 3600 евро.



Мартин Кугис

Жертвовать быстро и просто можно непосредственно на сайте фонда [www.deti-help.com](http://www.deti-help.com), а также, используя указанные ниже банковские счета с пометкой «Martins Kugis»:



Получатель: **Labdarības fonds «Ticība, Cerība, Mīlestība»**,  
рег. № 50008173931

**Swedbank**

LV05HABA0551037000771

**Luminor Nordea**

EUR — LV19NDEA0000083088858

USD — LV72NDEA0000083088874

RUB — LV12NDEA0000083088887

На сайте можно также посмотреть видео о Мартине.

Пока мальчик ещё маленький, ему нужно оказать максимальную помощь, потому что чем старше он будет становиться, тем сложнее будет добиться хорошего результата. Его состояние ухудшается, и действовать надо быстро.