Военно-исторический журнал
ОРЛОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК
№ 1 (30), 2015 год

Ñäà÷à Ï îðò-Àðòóðà – ïðîëîã ê òðàãåäèÿ ì Ðîññèè

УДК 82-1+94(47)+355/359+908(470+571)
ББК 84(2р)6
О-66

ISSN 2409–871X

Серийное оформление обложки: Александр Ухин

Редакционная коллегия: С.А. Ветчинников (главный редактор)
В.Я. Воробьёва
А.И. Кондратенко
С.В. Широков

«Орловский Военный Вестник», № 1(30), 2015 год

О-66 Сдача Порт-Артура – пролог к трагедиям России / Военно-исторический журнал / – Орёл: ПФ «Картуш», 2015. – 152 с.

Первый номер журнала за 2015 год рассказывает о событиях января в ретроспективе от 1700 года до современности. Большие статьи посвящены открытию Антарктиды экспедицией Беллинсгаузена и Лазарева, 110-й годовщине падения Порт-Артура, особенностям работы «Дороги жизни» в осаждённом Ленинграде…

УДК 82-1+94(47)+355/359+908(470+571)
ББК 84(2р)6

На обложке:

Лицо: – Маковский Владимир. 9 января 1905 года. На Васильевском острове

Оборот: – Открытка «Последние минуты **Порт-Артура** и славная смерть души обороны Порт-Артура генерала **Кондратенко** и его помощников в момент заседания Военного Совета».

– **На передовых позициях у Порт-Артура:** «Русский солдат выносит на руках с поля битвы раненого японского офицера». По наброску с натуры Ф. Виллерса, рисунок Г. Коккока; «Наши войска отбивают атаку японцев». Рисунок Ф. Матания.

© ПФ «Картуш», 2015

Взгляд в былое

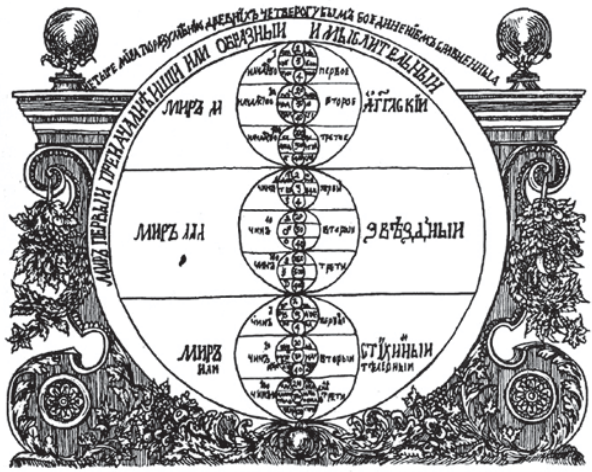
Взгляд в былое... Он как застывающий воск
На погасшей свече, не набравший разбега.
Сергей Яворский

Хронология событий января

1 января 1700 г. В России введён Юлианский календарь 5
3 января 1850 г. в Санкт-Петербурге состоялась инсценировка казни петрашевцев 6
4 января 1943 г. погибла Марина Раскова – советская лётчица-штурман, майор, Герой Советского Союза 7
5 января 1905 г. в ходе русско-японской войны капитулировала крепость Порт-Артур 8
7 января 1910 г. родился Константин Заслонов – советский партизан, герой Великой Отечественной войны 9
7 января 1942 г. завершение контрнаступления под Москвой 10
7 января 1935 г. родился Валерий Кубасов – советский лётчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза 13
8 января 1849 г. родился Степан Осипович Макаров – русский флотоводец, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель 15
8 января 2015 г. умер Легостаев Виктор Павлович – советский и российский специалист в области управления движением и навигации космических аппаратов, кораблей и орбитальных станций 17
10 января 1970 г. умер Павел Беляев – советский лётчик-космонавт, полковник, Герой Советского Союза 21
11 января 1752 г. Елизаветой Петровной был подписан указ «Об учреждении гусарских и двух пандурских полков, о даче им земель, жалованья, привилегий и прав, о наименовании новозаселённой ими страны Новою Сербией, а сделанного там укрепления крепостью Святой Елизаветы» 22
11 января 1957 г. в СССР было принято Постановление Правительства о создании военного объекта "Ангара", послужившее началом рождения космодрома "Плесецк" 24
11 января 1960 г. в СССР создан Центр подготовки космонавтов, носящий сейчас имя Ю.А. Гагарина 27
12 января 1907 г. родился Сергей Королёв – советский учёный, основоположник практической космонавтики 28
12 января 1942 г. погиб Владимир Петляков – советский авиаконструктор 29
12 января 1945 г. началась Висло-Одерская операция 1945 года 30

13 января 1940 г. завершился героический дрейф в льдах Арктики ледокола «Георгий Седов» 32
14 января 1909 г. умер Зиновий Рожественский – русский флотоводец, вице-адмирал 34
14 января 1952 г. созданы трубопроводные войска России 35
15 января 1725 г. родился Пётр Александрович Румянцев-Задунайский — русский государственный деятель, граф, генерал-фельдмаршал 37
19 января 1995 г. российские войска захватили президентский дворец Джохара Дудаева в Грозном 40
20 января 1925 г. СССР и Япония установили дипломатические отношения, подписав Пекинский договор 41
21 января 1775 г. казнён Емельян Пугачёв – донской казак, предводитель Крестьянской войны в России (1773-1775) 42
22 января 1905 г. «Кровавое воскресенье» в Санкт-Петербурге 43
25 января 1935 г. умер Валериан Куйбышев – советский политический и партийный деятель, революционер 47
25 января 1955 г. формальное окончание войны между Германией и СССР – День издания ВС СССР указа «О прекращении состояния войны между Советским Союзом и Германией» 48
25 января 1995 г. едва не началась ядерная война 50
27 января 1944 г. снятие 900-дневной блокады Ленинграда 51
27 января 1945 г. Советские войска освободили узников Освенцима 54
28 января 1725 г. в России наступила «эпоха дворцовых переворотов» 56
28 января 1820 г. открытие Антарктиды Беллинсгаузеном 57
28 января 1945 г. погибла Роза Шанина – советский снайпер, участница Великой Отечественной войны 67
29 января 1730 г. умер Пётр II – император всероссийский (1727–1730), внук Петра I 67
31 января 1910 г. родилась Валентина Гризодубова – советская лётчица, Герой Советского Союза 68
31 января 1921 г. началось крестьянское восстание в Сибири 69
31 января 1970 г. умер Михаил Миль – советский учёный и конструктор вертолётов 71

1 января 1700 г. (315 лет назад)
В России введён Юлианский календарь — Пётр I перенёс начало года на 1 января



Брюсов календарь. Рисунок с изображением системы вселенной в календаре елизаветинской эпохи («Книга, именуемая брюсовский календарь», год издания не указан)

Первый русский календарь 1709 года издания – Брюсов календарь

20 декабря 7208 года был подписан и обнародован именной указ Петра I, по которому вводилось новое начало года – от 1 января, и новая эра – летосчисление от Рождества Христова. **Царь предписал вместо 1 января 7209 года «от Сотворения мира» считать 1 января 1700 года «от Рождества Господа Бога и Спаса нашего Иисуса Христа».** Год 1699-й, таким образом, оказался для России самым коротким, поскольку длился лишь четыре месяца – с сентября по декабрь.

Точность Юлианского календаря невысока: каждые 128 лет накапливается один дополнительный день. К середине 20 века практически все страны мира пользовались григорианским календарём. В России он был введён после Октябрьской революции декретом СНК РСФСР от **24 января 1918 года**, в соответствии с которым была введена поправка в 13 суток. Год в григорианском счислении длиннее тропического на 26 секунд, и разность в сутки накапливается в течение 3323 лет.

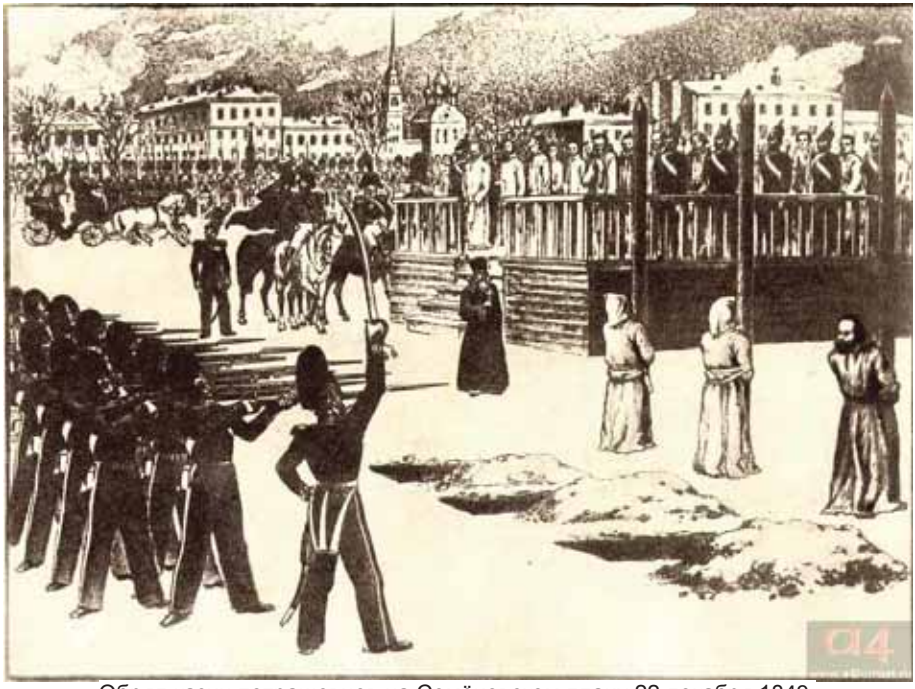
Разница между старым и новым стилями составляет для XVI века 9 суток, XVII века – 10 суток, XVIII века – 11 суток, для XIX века – 12 суток и для XX века – 13 суток*. Дни недели в обоих календарях совпадают, и поэтому при переходе от одного из них к другому день недели сохраняется. Исправленный календарь получил название «нового стиля», а за старым юлианским укрепилось название «старый стиль».

Русская Православная церковь, сохраняя традиции, живёт по юлианскому календарю.

Источник: http://www.calend.ru/event/5531/

* К сожалению, это правило не учитывалось при принятии Федерального закона № 32-ФЗ от 13 марта 1995 г. "О днях воинской славы и памятных датах России". Подробнее об этом – на стр.130. (Прим. ред.).

3 января 1850 г. (165 лет назад)
В Санкт-Петербурге состоялась инсценировка казни петрашевцев



Обряд казни петрашевцев на Семёновском плацу 22 декабря 1849.
Неизвестный художник

В истории литературы 19 века так называемое дело Петрашевского, или петрашевцев, занимает видное место. Не последнюю роль в этом играет то, что ни в одном из русских политических процессов не участвовало столько литераторов и учёных. Кроме самого Петрашевского, издавшего под псевдонимом Кириллова замечательный «Словарь иностранных слов», были замешаны писатели – Достоевский, Плещеев, Пальм, Дуров, Толь, химик Львов, гигиенист Ахшарумов. Их участие свелось к тому, что они бывали на пятницах Петрашевского и были там переписаны.

А ещё кружок Петрашевского вошёл в историю из-за необычного, поразившего современников обряда инсценировки приготовлений к публичной казни, которому подверглись осуждённые, не знавшие о том, что они помилованы.

(22 декабря 1849) 3 января 1850 года из Петропавловской крепости (после 8 месяцев заключения) двадцать членов антиправительственного кружка Михаила Петрашевского были привезены на петербургский Се-

мёновский плац, где им был оглашён смертный приговор. Среди приговорённых, стоявших в погребальных саванах, ожидал смертной казни и Фёдор Достоевский – инженер-поручик, ещё начинающий, но уже известный писатель. Приговор был оглашён. Около 10 минут ожидания раскаяния приговорённых успехом не увенчались. Была отдана команда: «К заряду!». В этот момент на плац ворвалась карета, из которой вышел офицер. Он объявил царское помилование всем – смертный приговор был заменён каторгой. В частности, Михаилу Петрашевскому расстрел заменили каторгой без срока, а Фёдору Достоевскому – четырёхлетней каторгой с последующей отдачей в солдаты, а также он лишался всех прав и состояния. Достоевскому было на ту пору всего 28 лет.

Источник: http://www.calend.ru/event/4120/

4 января 1943 г.(72 года назад)
Погибла Марина Раскова – советская лётчица-штурман, майор, Герой Советского Союза

Марина Михайловна Раскова

Марина Михайловна Раскова родилась **28 марта 1912 года** в Москве. В 20 лет она стала лаборанткой аэронавигационной лаборатории Военно-воздушной академии им. Жуковского. Именно с этого времени началось её «увлечение авиацией». Она начала самостоятельно изучать высшую математику, физику, радиотехнику, топографию, астрономию и другие науки.

По окончании в 1934 году Ленинградского института Гражданского воздушного флота Раскова стала первой женщиной-штурманом в нашей военной авиации. В 1935 году она окончила школу пилотов Центрального аэроклуба и продолжала работу в Военно-воздушной академии в должности инструктора-лётнаба. Участвовала она и в подготовке нескольких Первомайских воздушных парадов, во время которых сама она летала на флагманском корабле и шла впереди всей воздушной армады.

В 1930-е годы Марина Раскова была очень известна в СССР, ей принадлежали несколько мировых авиационных рекордов на дальность перелётов. Особенно она прославилась в сентябре 1938 года, совершив беспосадочный перелёт Москва – Дальний Восток на самолёте АНТ-37 «Родина», где она участвовала в качестве штурмана. За выполнение перелёта и проявленные при этом мужество и героизм Расковой было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

С началом Великой Отечественной войны Раскова приложила все свои усилия и связи, чтобы добиться разрешения на формирование отдельной женской боевой части. Осенью 1941 года с официального разрешения правительства она приступила к созданию женских эскадрилий. Раскова разыскивала по всей стране воспитанниц аэроклубов и лётных школ, в состав авиаполков – от командира до обслуживающего персонала – подбирались только женщины. Под её руководством были созданы и отправлены на фронт авиаполки – 586-й истребительный, 587-й бомбардировочный и 588-й ночной бомбардировочный. Позднее Раскова была назначена командиром 587-го бомбардировочного авиаполка, который во время войны был переименован в 125-й гвардейский пикировочно-бомбардировочный, а также удостоен почётного наименования «Борисовский» и награждён орденами Суворова и Кутузова 3-й степени.

Сама **Раскова – одна из первых женщин, удостоенная звания Герой Советского Союза** – была награждена двумя орденами Ленина и орденом Отечественной войны 1-й степени. Ещё она автор книги «Записки штурмана».

Советская лётчица-штурман, майор Марина Михайловна Раскова умерла 4 января 1943 года, близ Саратова. Она погибла при исполнении служебных обязанностей – вылетев на фронт к месту дислокации во главе новой эскадрильи, самолёт Расковой в сложных метеоусловиях потерпел аварию, и весь экипаж погиб. Похоронена Раскова в Москве на Красной площади у Кремлёвской стены. В годы войны её имя было присвоено 125-му Гвардейскому бомбардировочному авиаполку. Также имя Расковой носит Тамбовское высшее военное авиационное училище лётчиков (где установлен бюст героини) и улицы во многих городах страны.

Источник: http://www.calend.ru/person/5556/

5 января 1905 г. (110 лет назад)
В ходе русско-японской войны капитулировала крепость Порт-Артур*

Порт-Артур – китайский город Люйшунь на берегу Жёлтого моря, который возник в 80-х годах XIX века на юге полуострова Ляодун.

Для укрепления сухопутных и береговых позиций Россия арендовала Порт-Артур у Китая на 25 лет, начиная с 1898 года.

В 1901 году началось строительство Порт-Артурской крепости. На рейде встала 1-я Тихоокеанская эскадра адмирала Старка (7 броненосцев, 9 крейсеров, 24 миноносца, 4 канонерские лодки и другие суда). Главной задачей гарнизона и флота была защита русских владений в Китае от нападения японских войск.

(27 января) 9 февраля 1904 года началась Русско-японская война. Японский флот внезапно атаковал Тихоокеанскую эскадру, стоявшую на рейде

* Подробнее об этом на стр. 77.

без боевого охранения. Японские миноносцы повредили три русских корабля и заперли флот до прихода своих главных сил в гавани Порт-Артура.

Осада Порт-Артура стала самым продолжительным сражением Русско-японской войны. Во время осады широко применялись такие новые виды оружия как 11-дюймовые мортиры, скорострельные гаубицы, пулемёты Максим, заграждения из колючей проволоки, ручные гранаты. Порт-Артур стал местом рождения нового оружия – миномёта.

Порт-Артур стоил противнику колоссальных жертв. Сильно поредевший гарнизон крепости, оставшийся почти без боеприпасов и продовольствия, изрядно потрепал силы противника – японцы потеряли более 110 тысяч человек и 15 боевых кораблей.

(20 декабря 1904) **2 января 1905 года** генерал Стессель заявил о своём намерении вступить в переговоры о сдаче. (23 декабря 1904) **5 января 1905 года** была заключена капитуляция, согласно которой гарнизон сдавался военнопленными со всеми запасами боевого снаряжения.

Героическая оборона Порт-Артура продолжалась 329 дней. В борьбе за город японцы потеряли более 110 тысяч человек и 15 боевых кораблей. Заключённый после войны Портсмутский мирный договор аннулировал права России на город и передал их Японии.

Русский флот потерял почти всю Первую Тихоокеанскую эскадру. Стратегическое значение обороны Порт-Артура было огромным. Гарнизон крепости сковывал армию в 200 тысяч человек и почти весь флот противника. Но падение крепости позволило японцам освободить 3-ю армию, уничтожить русский флот, захватить 610 орудий, взять в плен 32 тысячи человек, включая больных и раненых. А через несколько недель после падения Порт-Артура в России началась революция.

Источник: http://www.calend.ru/event/5564/

7 января 1910 г. (105 лет назад)
Родился Константин Заслонов – советский партизан, герой Великой Отечественной войны

Константин Сергеевич Заслонов родился **7 января 1910 года** в Осташкове Тверской губернии, в семье рабочего. В 1930 году окончил Великолукскую железнодорожную профтехшколу. С 1937 года Заслонов был назначен начальником паровозного депо станции Рославль, а с 1939 года – паровозного депо Орша.

В октябре 1941 года по собственной инициативе был отправлен в тыл врага в составе группы железнодорожников. Заслонов создал подпольную группу. Участники этой группы путём применения «угольных мин» – это мины, замаскированные под каменный уголь – за три месяца подорвали 93 немецких паровоза. В марте 1942 года над Заслоновым нависла угроза ареста, он вместе с группой покидает Оршу и организует партизанский отряд. Его отряд провёл ряд успешных боевых рейдов в

районе Витебск – Орша – Смоленск, уничтожив большое количество вражеских солдат и техники. А с октября 1942 года он командовал всеми партизанскими силами оршанской зоны.

К.С. Заслонов

14 ноября 1942 года Константин Заслонов геройски погиб в бою с карательным отрядом у деревни Куповать Сенненского района (Белоруссия). Заслонов был награждён двумя орденами Ленина и медалями. Ему было посмертно присвоено звание «Герой Советского Союза» за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство. В Орше Заслонову установлен памятник, его именем названо местное паровозное депо. Также памятник герою установлен на привокзальной площади в Осташкове. Во многих городах России, Украины, Белоруссии есть улицы его имени. Также именем К.С. Заслонова названы тепловоз ТЭП70-0379 Белорусской железной дороги, детская железная дорога в Минске и одна из её станций, Великолукский техникум железнодорожного транспорта.

Источник: http://www.calend.ru/person/3387/

7 января 1942 г. (73 года назад)
Завершение контрнаступления под Москвой

После того как в конце ноября — начале декабря упорной обороной и контрударами были сорваны последние попытки германской армии прорваться к Москве, инициатива действий стала переходить к советским войскам. Немецкие войска понесли тяжёлые потери в живой силе и технике, их боевой дух был надломлен. Создались условия для перехода Красной Армии в контрнаступление.

Замысел советского командования заключался в том, чтобы разгромить и отбросить ударные группировки противника дальше от столицы. Основная задача в контрнаступлении возлагалась на Западный фронт (командующий — генерал армии Г. К. Жуков). Севернее и южнее наносили удары войска Калининского (командующий — генерал-полковник И.С. Конев) и Юго-Западного (командующий — Маршал Советского Союза С.К. Тимошенко, с 18 декабря 1941 года — генерал-лейтенант Ф.Я. Костенко) фронтов.

Значительную роль в контрнаступлении сыграли авиация Резерва Верховного Главнокомандования и партизаны, действовавшие на занятой противником территории.

Красная Армия должна была начать контрнаступление в трудных условиях, когда численное превосходство в живой силе, артиллерии и танках было ещё на стороне противника.

В советских войсках под Москвой к началу декабря насчитывалось около 720 тысяч человек, 5900 орудий и миномётов, 415 установок реактивной артиллерии, 670 танков (в том числе 205 тяжёлых и средних) и 760 самолётов (из них 590 новых конструкций). Немецкие войска в это время имели 800 тысяч человек, около 10 400 орудий и миномётов, 1000 танков и свыше 600 самолётов.

Контрнаступление под Москвой

Ставка Верховного Главнокомандования в своих планах сделала расчет на измотанность войск противника, отсутствие у них подготовленной обороны и оперативных резервов, их растянутость на 1000-км фронте, неподготовленность к ведению боевых действий в зимних условиях, высокий моральный дух советских войск и их выгодное оперативное положение по отношению к крыльям немецкой группировки. Скрытное сосредоточение 1941г.стратегических резервов на направлениях главных ударов и правильный выбор времени их нанесения должны были обеспечить внезапность контрнаступления и в известной мере компенсировать недостаток сил и средств.

Контрнаступление началось без оперативной паузы 5—6 декабря 1941 года на фронте от Калинина до Ельца. Боевые действия сразу же приняли ожесточённый характер. Несмотря на отсутствие превосходства в силах и средствах, на сильные морозы, глубокий снежный покров, войска левого крыла Калининского и правого крыла Западного фронтов уже в первые дни контрнаступления прорвали оборону противника южнее Калинина и северо-западнее Москвы, перерезали железную дорогу и шоссе Калинин — Москва и освободили ряд населённых пунктов. Одновременно с войсками, наступавшими северо-западнее Москвы, перешли в контрнаступление войска левого крыла Западного и правого крыла Юго-Западного фронтов.

Сильные удары войск Красной Армии по фланговым группировкам группы армий «Центр», предназначенным для окружения Москвы, заставили немецкое командование принять меры по спасению своих войск от разгрома. 8 декабря Гитлер подписал директиву о переходе к обороне на всем советско-германском фронте. Группа армий «Центр» получила задачу любой ценой удерживать важные в стратегическом отношении районы.

9 декабря советские войска освободили Рогачево, Венев, Елец, 11 декабря — Истру, 12 декабря — Солнечногорск, 13 декабря — Ефремов, 15 декабря — Клин, 16 декабря — Калинин, 20 декабря — Волоколамск. К началу января 1942 года войска правого крыла Западного фронта вышли на рубеж рек Лама и Руза. К этому же времени войска Калининского фронта вышли на рубеж Павликово — Старица. Войска центра Западного фронта 26 декабря освободили Наро-Фоминск, 2 января — Малоярославец, 4 января — Боровск. Успешно развивалось контрнаступление на левом крыле Западного фронта и в полосе Брянского фронта (воссоздан 18 декабря 1941 года, командующий — генерал Я. Т. Черевиченко).

25 декабря советские войска на широком фронте вышли к Оке. 28 декабря был освобождён Козельск, 30 декабря — Калуга, в начале января 1942 года — Мещовск и Мосальск. Войска Брянского фронта во взаимодействии с войсками левого крыла

Западного фронта к началу января 1942 года достигли рубежа Белев — Мценск — Верховье. Это создавало благоприятные условия для окружения группы армий «Центр», однако достаточных сил у наступающих советских войск для этого не было. Темпы контрнаступления замедлились.

Активную помощь наземным войскам оказывала авиация, владевшая на западном направлении оперативным господством в воздухе[*]. Всего в ходе контрнаступления она совершила около 16 тыс. самолётовылетов, из них около половины — на уничтожение живой силы и боевой техники врага[**]. Массированные авиационные удары по узлам сопротивления, по отступавшим группировкам противника, его пунктам управления, тылам и коммуникациям создавали благоприятные условия для ускорения темпов наступления. Но отсутствие крупных танковых соединений в составе наступавших войск не позволяло в полной мере использовать эти условия.

В начале января 1942 года контрнаступление на западном стратегическом направлении было завершено. В ходе боев были разгромлены основные силы немецких 2-й, 3-й и 4-й танковых армий и соединения 9-й армии. Войска Калининского, Западного и правого крыла Юго-Западного (с 24 декабря — Брянского) фронтов, разгромив ударные соединения группы армий «Центр», прорвавшиеся к ближним подступам Москвы с севера и юга, успешно выполнили задачу, поставленную перед ними Верховным Главнокомандованием. Выйдя на рубеж Селижарово, Ржев, Волоколамск, Руза, Мосальск, Белев, Мценск, Новосиль, они отбросили противника от Москвы на 100 — 250 км. Угроза столице Советского государства и Московскому промышленному району была снята.

[*] Об этом подробнее – стр. 99. (Прим. ред.)

[**] Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг., стр. 87.

В ходе контрнаступления советские войска освободили свыше 11 тыс. населённых пунктов, ряд городов, в том числе Калинин и Калугу, и ликвидировали угрозу окружения Тулы. Общие потери только сухопутных войск вермахта за месяц наступления Советской Армии составили более 168 тыс. человек*. За это время были разбиты 11 танковых, 4 моторизованные и 23 пехотные дивизии. На полях Подмосковья немецко-фашистские захватчики оставили тысячи орудий, пулемётов, автомашин, сотни танков и самолётов. Таков итог огромного по своим масштабам и напряжённости контрнаступления под Москвой.

Разгром ударных группировок, наступавших на Москву, вызвал растерянность германского командования. Были сняты со своих постов главнокомандующий сухопутными войсками генерал-фельдмаршал В. фон Браухич, командующий группой армий «Центр» Ф. Бок, командующие 2-й и 4-й танковыми и 9-й армиями Х. Гудериан, Э. Гепнер, А. Штраус и другие — всего 35 генералов.

В ходе контрнаступления под Москвой советские войска сорвали авантюристический план «молниеносной войны», развеяли миф о «непобедимости» германской армии, вырвали из рук немецкого командования стратегическую инициативу.

Источник: http://www.itishistory.ru/1m/2_voina_31.php

7 января 1935 г. (80 лет назад)
Родился Валерий Кубасов – советский лётчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза

Валерий Николаевич Кубасов

Валерий Николаевич Кубасов родился **7 января 1935 года** в городе Вязники Владимирской области, в семье служащего. В 1958 году он окончил Московский авиационный институт. В 1958–1966 годах был инженером, старшим инженером, начальником группы ОКБ-1 (ныне РКК «Энергия»). Занимался проектированием пилотируемых космических кораблей.

В 1966-1993 годах Валерий Кубасов состоял в отряде космонавтов, а **11–16 октября 1969 года** он совершил свой первый космический полёт в качестве бортинженера космического корабля «Союз-6» (в экипаже с Георгием Шониным) продолжительностью почти пять суток. Космонавты принимали участие в первом групповом полёте трёх космических кораблей (совместно с «Союзом-7» и «Союзом-8»), во время которого прово-

* B. Mьller-Hillebrand. Das Heer 1933 — 1945, Bd. 3, S. 206.

дилось их сближение и маневрирование. Во время полёта впервые в мире прошёл эксперимент по сварке в условиях космоса. За успешный полёт и проявленные при этом мужество и героизм лётчику-космонавту Валерию Кубасову 22 октября 1969 года было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

15–21 июля 1975 года Кубасов совершил второй космический полёт в качестве бортинженера космического корабля «Союз-19» продолжительностью почти шесть суток. В полёте удалось выполнить первую в мире стыковку двух космических кораблей разных стран – «Союза-19» (СССР) и «Аполлона-18» (США). **Валерий Кубасов** работал на орбите вместе с **Алексеем Леоновым**, **Томасом Стаффордом**, **Вэнсом Брандом** и **Дональдом Слейтоном**. За успешный полёт и проявленные при этом мужество и героизм космонавта наградили второй медалью «Золотая Звезда» и орденом Ленина.

С 26 мая по 3 июня 1980 года Кубасов совершил третий космический полет в качестве командира экипажа на космическом корабле «Союз-36» и орбитальной станции «Салют-6» продолжительностью 7 суток 21 час. Он возвратился на Землю на космическом корабле «Союз-35».

За три «рейса» Валерий Кубасов провёл в космосе 18 дней 17 часов 59 минут 22 секунды.

После ухода из отряда космонавтов Валерий Николаевич продолжил работать в НПО «Энергия» в должности заместителя руководителя одного из отделений Главного конструкторского бюро, а с 1997 года – научным консультантом в РКК «Энергия» имени С.П. Королева. Кубасов был женат на Людмиле Кубасовой, старшем инженере конструкторского бюро автоматических систем управления. У них родились две дочери.

Валерий Николаевич Кубасов скоропостижно скончался **19 февраля 2014 года** в Москве, был похоронен на Троекуровском кладбище столицы.

Источник: http://www.calend.ru/person/7321/

8 января 1849 года (166 лет назад)
Родился Степан Осипович Макаров – русский флотоводец, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель

Контръ-адмиралъ С. О. Макаровъ I.
Съ фотогр. Здобнова, грав. Шюблеръ.

Степан Осипович Макаров (27 декабря 1848 (8 января 1849) г. Николаев — 31 марта (13 апреля) 1904, близ Порт-Артура) — русский военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал (20 августа 1896). **В 1895 году разработал русскую семафорную азбуку.**

Окончил Мореходное училище в Николаевске-на-Амуре (1865). Учёный и военно-морской теоретик, герой русско-турецкой войны 1877—1878 гг., во время войны **впервые в мире успешно применил торпедное оружие,** потопив турецкое сторожевое судно «Интибах», участник Ахалтекинской экспедиции (1880—1881), организовывавший доставку снабжения водным путём из Астрахани в Красноводск. Возглавлявший экспедицию генерал Скобелев обменялся с ним георгиевскими крестами (своеобразный вариант братания у георгиевских кавалеров), с этим крестом Макаров и погибнет в 1904 г.

Командовал пароходом «Тамань» (1881—1882), фрегатом «Князь Пожарский» (1885), корветом «Витязь» (1886—1889), на котором совершил кругосветное плавание. С. Макаров внёс значительный вклад в раз-

витие отечественной океанографии, в том числе и аппаратных исследований Мирового океана, им был сконструирован один из первых надёжных батометров*.

Исполняющий должность главного инспектора морской артиллерии (1891—1894). На этом посту он изобрёл новые наконечники к бронебойным снарядам («макаровские колпачки»), которые, однако, так никогда и не были внедрены в практику русского флота, хотя и повышали бронепробиваемость снаряда при прочих равных на 10–16 %. Они представляли собой наконечник из мягкой нелегированной стали, которая сплющивалась при ударе, одновременно заставляя твёрдый верхний слой брони трескаться. Вслед за этим твёрдая основная часть бронебойного снаряда легко пробивала нижние слои брони — значительно менее твёрдые. Шестидюймовые снаряды с такими наконечниками пробивали 254 мм броню (в упор). Очевидно внедрение этих снарядов радикально изменило бы картину русско-японской войны: достаточно сказать, что в чемульпинском бою «Варяг» смог бы пробить броню «Асамы» — своего основного противника.

Макаров внёс множество предложений по совершенствованию флота, буквально заваливая рапортами военно-морское министерство и руководство флотом, однако лишь немногие из них получили развитие. Более того, некоторые реализовались частично, что принесло скорее вред чем пользу. В частности он настоял на значительнейшем снижении веса корабельных снарядов. Идея была красива — снаряды существенно легче, а значит дешевле в производстве и занимают меньше места в трюме, значительно меньше изнашивают ствол при схожей баллистике. Кроме того, при меньшей массе они имели соответственно большую начальную скорость, что повышало бронепробиваемость на малых и средних дистанциях. Более тихоходные, чем японские, русские корабли не имели возможности в русско-японскую войну вести бой на выгодных для облегчённых снарядов дистанциях.

Не менее, а скорее и более важной его разработкой была теория непотопляемости корабля. Степан Осипович настаивал на выделении непотопляемости в отдельную научную дисциплину.

Младший флагман Практической эскадры Балтийского моря (1894). Командующий эскадрой в Средиземном море (1894—1895), при угрозе войны с Японией (1895) перевёл корабли на Дальний Восток. Командующий Практической эскадрой Балтийского моря (1896—1898).

Один из инициаторов идеи использования ледоколов для освоения Северного морского пути. Руководитель комиссии по составлению технического задания для строительства ледокола «Ермак» (1897—1898). В 1901 году, командуя «Ермаком», совершил экспедицию на Землю Франца-Иосифа.

* Бато́метр (греч. bathos — глубина и metron — мера) — гидрологический прибор для взятия проб воды с различных глубин водоёма, основной прибор для получения проб воды в океанографических экспедициях. (Прим. ред.).

Главный командир Кронштадтского порта, губернатор Кронштадта (6 декабря 1899— 9 февраля 1904). В этом качестве составил за четыре дня до начала русско-японской войны записку с предупреждением о неизбежности начала японцами войны в ближайшие дни, равно как и о недостатках русской противоторпедной обороны, которые позже и были использованы японцами при атаке на рейд Порт-Артура **26 января 1904 г.**

После начала русско-японской войны (1904—1905) назначен 1(14) февраля командующим Тихоокеанской эскадрой и 24 февраля (8 марта) прибыл в Порт-Артур. Руководил действиями кораблей при обороне Порт-Артура, но вскоре погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на мине: 31 марта (13 апреля) 1904 г. в 9 часов 43 минуты у правого борта "Петропавловска" раздался взрыв. Над броненосцем мгновенно вырос громадный, раза в два превышающий его высоту, столб черно-бурого дыма и пламени, который совершенно окутал корабль. Затем под мостиком корабля раздался ещё один взрыв — более мощный и звучный. Из середины "Петропавловска" выплеснулась масса огня с жёлто-зелёным и бурым дымом. Фок-мачта всей тяжестью обрушилась на развороченный мостик, где ничком лежал в крови вице-адмирал Макаров. В 9 часов 45 минут броненосец начал быстро уходить под воду объятый пламенем…

По заключению Морского технического комитета, броненосец коснулся мины (или минной банки — нескольких мин сразу), что привело к первичному взрыву и последующей детонации в снарядах и минах самого корабля. **Россия потеряла будущее своего флота и уже 31 марта проиграла русско-японскую войну…**

Источник: http://coins.su/forum/index.php?showtopic=47121&page=70

8 января 2015 года (несколько дней назад) Умер ЛЕГОСТАЕВ Виктор Павлович – советский и российский специалист в области управления движением и навигации космических аппаратов, кораблей и орбитальных станций

ЛЕГОСТАЕВ Виктор Павлович – Вице-президент, первый заместитель генерального конструктора Ракетно-космической корпорации "Энергия" имени С.П. Королева, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР и РФ, член-корреспондент Российской академии наук, заслуженный деятель науки и техники РФ.

Родился 6 июня 1931 года в Москве.

После окончания школы в 1949 году В.П. Легостаев поступил в Московское высшее техническое училище имени Н.Э. Баумана на факультет "машиностроение", которое окончил с отличием в 1955 году. Молодого специалиста распределили в Научно-исследовательский институт № 1 Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике (руководитель – академик М.В. Келдыш). В период с 1955 по

1960 годы, работая в НИИ-1 над проблемой устойчивости крылатых ракет с учётом упругости их конструкции, В.П. Легостаев начал заниматься теорией управления космическими аппаратами. Этой работой в НИИ-1 руководил Б.В. Раушенбах (впоследствии академик Академии наук СССР). В стенах института коллективом, возглавляемым Б.В. Раушенбахом, была разработана, изготовлена и испытана первая с стране система активной ориентации космических аппаратов – система ориентации межпланетной станции "Луна-3", передавшая в 1959 году впервые в мире на Землю изображение обратной стороны Луны.

ЛЕГОСТАЕВ
Виктор Павлович
(1931-2015)

В 1960 году В.П. Легостаев в составе группы специалистов, возглавляемой Б.В. Раушенбахом, был переведён в Опытно-конструкторское бюро №1 (главный конструктор - академик С.П. Королев). В это время в ОКБ-1 полным ходом шли работы по подготовке и запуску космического корабля "Восток" с человеком на борту. В.П. Легостаев сразу же активно включился в работу по созданию системы управления корабля. Логика управления, предложенная им, могла реализовать как непрерывный режим работы исполнительных органов, так и импульсный, т.е. режимы поиска Солнца (как ориентира) и поддержания положения ориентации были объединены.

С 1961 по 1974 год В.П. Легостаев проходит трудовой путь от заместителя начальника отдела до заместителя начальника комплекса Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения (после преобразования ОКБ-1 в ЦКБЭМ). При его участии были созданы системы ориентации и управления движением многих космических аппаратов, в числе которых автоматические межпланетные станции "Марс" и "Венера", космический корабль "Восток" и др. В этот период он активно участвует в работе по созданию системы управления космических аппаратов, кораблей и орбитальных станций. Высокая теоретическая и техническая подготовка позволила В.П. Легостаеву быстро стать одним из ведущих специалистов отрасли по разработке новых принципов управления движения сложных систем. К основным результатам научной и производственной деятельности на этом этапе следует отнести решение сложнейших проблем, возникавших впервые в мировой практике в процессе создания систем управления и навигации космических аппаратов, в числе которых: разработка научных основ теории проектирования систем управления космических аппаратов; построение структур и анализ динамики автоматических систем ориентации космических аппара-

тов и ручных систем управления пилотируемых космических кораблей и орбитальных станций, анализ и синтез систем автоматического и ручного сближения и причаливания космических кораблей; исследование динамики и формирование законов управления космических комплексов с гиросиловыми системами стабилизации (гиродинами); анализ устойчивости движения больших упругих конструкций в гравитационном поле сил применительно к многомодульным орбитальным комплексам; построение принципов создания современных систем управления космических аппаратов, кораблей и орбитальных станций, включая максимальную автоматизацию, комплексирование и модифицируемость.

В 1974–1989 годах В.П. Легостаев возглавлял комплекс Головного конструкторского бюро Научно-производственного объединения "Энергия" (после преобразования ЦКБЭМ в НПО "Энергия"). Под научным руководством и при непосредственном участии В.П. Легостаева были получены результаты, значительная часть которых была реализована на практике при создании новых систем, ставших приоритетными в мировой космонавтике, в их числе: система автоматического управления сближением и причаливанием на орбите ИСЗ космических кораблей "Союз". "Прогресс", орбитальных станций "Союз", "Мир"; система управления пилотируемого корабля "Союз-19" для советско-американской программы "Союз - Аполлон" на основе первой в практике отечественной космонавтики бесплатформенной системы; комплексная, многофункциональная, адаптируемая и практически безрасходная система управления постоянно наращиваемого орбитального пилотируемого комплекса "Мир" на основе бесплатформенной инерциальной системы и системы гиросиловых стабилизаторов (гиродинов). Оригинальная система управления ориентацией многомодульного комплекса "Мир" обеспечила надёжное управление его ориентацией в течение 15 лет.

В качестве руководителя рабочей группы по системам управления от советской стороны В.П. Легостаев внёс большой вклад в успешное осуществление в 1975 году советско-американской программы "Союз - Аполлон". В последнее десятилетие он активно участвовал в сохранении и развитии уникального научно-технического потенциала отечественной космонавтики, являясь одним из руководителей ряда национальных и международных проектов, в числе которых "Мир – Шаттл", Международная космическая станция, ракетно-космический комплекс морского базирования ("Морской старт"), система спутниковой связи "Ямал" и др.

В 1989 году в плане выполнения конверсионной программы предприятия В.П. Легостаеву было поручено возглавить работы по созданию протезно-ортопедических изделий, соответствующих мировому уровню. Огромный опыт решения сложных научно-технических проблем сразу же дал о себе знать: он поручил сотрудникам своего бывшего отдела создать абсолютно новый аппарат для определения формы культи совре-

менными методами. Такое компьютерное устройство, гарантирующее изготовление индивидуального изделия, было создано и сыграло большую роль в успешном решении поставленной задачи. За участие в работе по созданию на базе космических технологий комплекса средств протезирования В.П. Легостаеву в 1999 году была присуждена Государственная премия Российской Федерации.

В корпорации В.П. Легостаев возглавлял научную школу, творчески решающую сложнейшие проблемы создания уникальных систем управления движением и навигации перспективных космических аппаратов, кораблей и станций, которая насчитывает более 20 докторов и кандидатов наук. Наряду с активной научно-производственной деятельностью профессор В.П. Легостаев много лет вёл плодотворную педагогическую работу в Московском физико-техническом институте. Он также активно участвовал в научно-общественной жизни как член экспертного совета Высшей аттестационной комиссии, заместитель председателя научно-технического и диссертационного докторского советов РКК "Энергия" имени С.П. Королева.

В.П.Легостаев – доктор технических наук, профессор, автор и соавтор свыше 250 научных работ и изобретений. Он избран членом-корреспондентом Российской академии наук (1997) и действительным членом Российской академии космонавтики имени К.Э. Циолковского. Международным признанием заслуг В.П. Легостаева в развитии космонавтики явилось избрание его действительным членом Международной академии астронавтики.

В.П. Легостаев – лауреат Ленинской премии (1966 г., за создание системы управления космических кораблей "Восток" и "Восход"), Государственной премии СССР (1989, за создание системы управления орбитальной станции "Мир") и Государственной премии Российской Федерации (1999), награждён орденами Ленина (1976), Трудового Красного Знамени (1961), медалями. Ему присвоено звание Заслуженного деятеля науки Российской Федерации. В 1995 году президиум РАН присудил ему премию имени Б.Н. Петрова**.**

Умер **8 января 2015 года** в Москве после продолжительной болезни. Учёный-конструктор ушёл из жизни в возрасте 83 лет. Известно, что Легостаев скончался после продолжительной болезни. Его похоронили **13 января** на территории столичного Николо-Архангельского кладбища.

Попрощаться с главным конструктором РКК «Энергия» Виктором Легостаевым пришло несколько тысяч человек. Среди них была замечена дочь Сергея Королева, астронавт Борис Волынов, глава ФКА Олег Остапенко.

Источник:

http://www.biograph.ru/index.php?id=660:legostaev&Itemid=29&option=com_content&view=article

10 января 1970 г. (45 лет назад)
Умер Павел Беляев – советский лётчик-космонавт, полковник, Герой Советского Союза

Павел Иванович Беляев

Павел Иванович Беляев родился **26 июня 1925 года** в селе Челищево Рославльского района Вологодской области. В 1942 году после окончания десятилетки поступил на завод. В 1943 году Павел добровольно вступил в ряды Советской Армии и был направлен в Ейское военное авиационное училище лётчиков, которое окончил в 1945 году. Лётчиком-истребителем участвовал в советско-японской войне (август–сентябрь 1945 года). Затем проходил службу в частях Военно-воздушных сил СССР.

С 1956 года Беляев учился в Военно-воздушной академии (ныне имени Ю.А. Гагарина), которую окончил в 1959 году. В 1960 году был зачислен в отряд космонавтов. Проходил подготовку к полётам на кораблях типа «Восток» и «Восход». В 1965 году ему было присвоено воинское звание «полковник». **18–19 марта 1965 года** Павел Беляев совершил космический полет в качестве командира корабля «Восход-2». Во время полёта второй пилот корабля А.А. Леонов совершил первый в мире выход в открытый космос*. При посадке корабля «Восход-2», из-за отклонений в работе системы ориентации корабля на Солнце, Беляев вручную сориентировал корабль и включил тормозной двигатель. Эти операции были выполнены впервые в мире. Полет продолжался 1 сутки 2 часа 2 минуты 17 секунд.

В последующие годы проходил подготовку к полётам на кораблях типа «Союз». Герой Советского Союза. Награждён орденом Ленина, орденом Красной Звезды и медалями. Герой Социалистического Труда Народной Республики Болгария, Герой Труда Социалистической Республики Вьетнам, Герой Монгольской Народной Республики. Награждён многими иностранными орденами и медалями. Награждён золотой медалью имени К.Э. Циолковского АН СССР. Был избран почётным гражданином городов Калуга, Пермь, Вологда, Снежинск.

П.И. Беляев скончался **10 января 1970 г.** в Москве от перитонита. Похоронен на московском Новодевичьем кладбище.

Источник: http://www.calend.ru/person/84/

* Об этом уникальном эксперименте и о самом полёте – в мартовском номере нашего журнала (Прим. ред.).

11 января 1752 года (263 года назад)
Елизаветой Петровной был подписан указ «Об учреждении гусарских и двух пандурских полков, о даче им земель, жалованья, привилегий и прав, о наименовании новозаселённой ими страны Новою Сербией, а сделанного там укрепления крепостью Святой Елизаветы»

Со второй половины XVIII века для России начался новый этап в укреплении её могущества. На первый план выступили широкомасштабные задачи по освоению приграничной полосы в Северном Причерноморье, подчинение запорожских казаков центральной власти и заселение этого региона антитурецки настроенным населением.

В первую очередь российское правительство хотело вернуть себе те земли, которые поляки в нарушение трактата 1739 года заняли и заселили беглыми крестьянами из России. Также предполагалось заложить на границе с Турцией и Южной Украиной земляную крепость под названием Святая Елизавета. Требовалось более чётко определиться и с территориями, контролируемыми Запорожской Сечью, так называемыми Вольностями Войска Запорожского. Располагавшиеся на западе от реки Синюхи и на востоке до реки Кальмиус, они, хотя в конце XVII века и перешли под юрисдикцию России, фактически оставались самоуправляемыми.

Медаль «В память Учреждения поселений в Новой Сербии 1754 г.»

Тогда-то и возникло решение поселить в Новороссии военных колонистов из числа сербов, молдаван, валахов с целью заселения районов, примыкавших к границе с Османской империей и запорожскими землями. Исходило это решение из уже известных петербургскому двору фактов о демилитаризации австрийским правительством пограничного участка в Среднем Подунавье, где роль гранычар выполняли сербы.

На тот период сербское население, живя в пределах империи Габсбургов, не имело компактной территории проживания. Большая часть переселенцев, спасаясь от османского гнёта, осела в южных районах Венгерского королевства, которое находилось под юрисдикцией Вены. В 1750 году сербы Т. Воич, Д. Перич и П. Текелия от имени российского правительства совершили поездку по австрийским территориям, агитируя славянское население, которое ранее перешло из Турции в Австро-Венгрию, эмигрировать в Россию. Российское правительство посчитало, что славянская колонизация будет иметь не только военно-стратегическое, но и политическое значение, так как усилит симпатии к России христианских подданных Турции. Поэтому русское командование от имени императрицы Елизаветы Петровны распространило манифест в империи Габсбургов, по которому приглашались «единоверные христианские народы» на поселение в Россию. Обещались богатые земельные пожалования, повышение по военной службе, высокие должностные оклады и различные привилегии.

Желающих оказалось немало. Так, на елизаветинский манифест откликнулся полковник австрийской службы, серб по национальности, И.С. Хорват. В поданном им российскому послу М.П. Рюмину-Бестужеву на имя Елизаветы Петровны прошении «На каком основании православные народы сербские, македонские, болгарские и волошские оружием и кровью служить желают» предлагалось набрать четыре регулярных полка по одной тысяче каждый для службы на русско-турецкой границе. Хорват обещал один полк в тысячу человек полностью снабдить обмундированием, амуницией и лошадьми, содержать в дороге на полном коште. В обмен за свои усилия полковник просил чин генерал-майора пожизненно.

Сербам предписывалось селиться в Заднепровье, от устья реки Каменки и от устья реки Омельника до Днепра, отступив от польской границы вглубь на 20 вёрст. Первую партию переселенцев разместили на специально отведённой территории, в верховьях рек Ингулец, Ингул и Синюхи. Поначалу были сформированы один гусарский и один пандурский полки, состоявший из 20 рот каждый. В соответствии с указом для рот были выделены отдельные территории с укреплёнными поселениями. Кроме того, одну роту поселили недалеко от польской границы, пять — в 55 верстах от турецкой на расстоянии 15 вёрст друг от друга.

11 января 1752 года Елизаветой Петровной был подписан указ «Об учреждении гусарских и двух пандурских полков, о даче им земель, жалованья, привилегий и прав, о наименовании новозаселённой ими страны Новою Сербией, а сделанного там укрепления крепостью Святой Елизаветы».

В 60-е годы XVIII века дальнейшее комплектование полков Новой Сербии и Славяносербии происходило прежде всего за счёт русских и украинских крестьян, которые бежали за границу, а затем под видом иностранцев возвращались и приписывались к сербским поселениям. Не сумев набрать соплеменников в нужном количестве, И. Хорват, И. Ше-

вич, Р. Прерадович записывали в полки местных крестьян, беглых и всяких случайных людей.

В 1762 году по факту приписок к полкам началось следствие. По переписи в декабре 1763 года из 26 740 переселенцев на территории Новой Сербии только 1043 человека были сербами, в Славяносербии вместо числившихся 4264 «ополченцев» в полках состояло 1264 человека.

Давая общую оценку сербской колонизации, Екатерина II отметила неудовлетворительное состояние Новой Сербии. За 10 лет освоения этого региона (с 1752 по 1762 г.) на переселение сербов было потрачено 700 тыс. рублей. Сами жители Новой Сербии и Славяносербии жаловались на тяжёлые условия жизни. Некоторые, так и не адаптировавшись на новом месте, вернулись на родину.

В 1763 году комиссией под руководством генерала Мельгунова был подготовлен проект реформы Новой Сербии, которая преобразовалась в Новороссийскую губернию. Военное управление подчинялось военной коллегии, гражданское — Правительствующему Сенату. Указом от **11 июня 1764 года** Славяносербия перестала существовать как административная единица. В том же году Новосербские и Славяносербские полки вошли в состав образованной в этом же году Новороссийской губернии. В дальнейшем некоторые полки были реорганизованы: гусарский полк — в Чёрный, пандурский — в Жёлтый. Всего на территории Новороссии насчитывалось 8 гусарских полевых полков численностью до 1000 человек каждый.

11 января 1957 года (58 лет назад) **в СССР было принято Постановление Правительства о создании военного объекта "Ангара", послужившее началом рождения космодрома "Плесецк"**

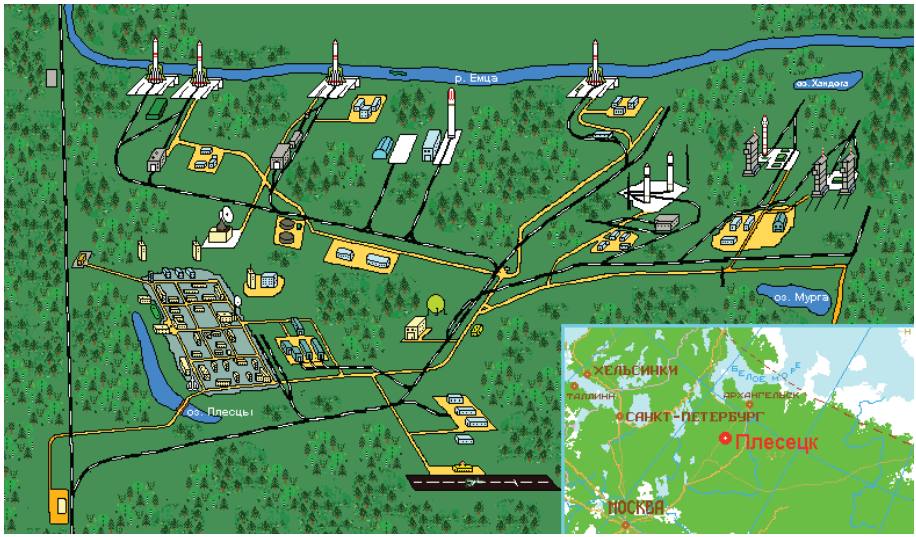
Свою историю космодром ведёт с 11 января 1957 года, когда было принято Постановление Совета Министров СССР о создании военного объекта с условным наименованием «Ангара». Космодром создавался как первое в СССР войсковое ракетное соединение, вооружённое межконтинентальными баллистическими ракетами Р-7 и Р-7А.

Формирование соединения начато **15 июля 1957 года**. В этот день первый командир «Ангары», полковник Григорьев М.Г., подписал приказ № 1 о своём вступлении в должность. Теперь этот день отмечается как ежегодный праздник космодрома Плесецк. Выбор места позиционного района во многом определялся тактико-техническими характеристиками МБР Р-7. В первую очередь, учитывались:

– досягаемость территорий вероятных противников;

– возможность проведения и контроля испытательных пусков в район Камчатки;

– необходимость в особой скрытности и секретности.



Исходя из этих соображений лучше всего подходил данный малонаселённый район на северо-западе РСФСР.

С 1957 по 1964 год на севере в кратчайшие сроки были возведены стартовые и технические позиции и поставлены на боевое дежурство ракетные комплексы с межконтинентальными баллистическими ракетами. В **феврале 1959 года** объект «Ангара» переименовывается в «3-й Учебный артиллерийский полигон». До конца 1964 года были построены, введены в эксплуатацию и поставлены на боевое дежурство четыре пусковых установки ракет Р-7А, три пусковых установки для ракет Р-9А и семь пусковых установок для ракет Р-16У. В начале 1960-х годов возникла необходимость расширения масштабов космической деятельности СССР.

В январе 1963 года постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР создается «Научно-исследовательский испытательный полигон ракетного и космического вооружения МО СССР» рядом со станцией Илеза Вельского района Архангельской области. Летом 1963 года руководством государства принимается решение об использовании стартовых комплексов в Плесецке для запусков космических аппаратов. В сентябре 1963 года постановлением Совета Министров СССР 3-й УАП и НИИП преобразованы в «53-й Научно-исследовательский испытательный полигон». На нём сформированы три испытательных управления, занятых несением боевого дежурства, испытаниями ракетно-космических комплексов, проведением и обработкой телеметрических и траекторных измерений. А с 1964 г. на базе ракетного соединения нача-

лось создание Научно-исследовательского испытательного полигона ракетного и космического вооружения. Такому преобразованию послужили удачное географическое расположение и значительное количество уже развернутых комплексов (к концу 1964 на боевом дежурстве стояли: четыре пусковые установки Р-7А, семь ПУ Р-16У и три ПУ Р-9А. С тех пор полигон развивался по двум направлениям: ракетному и космическому.

Начало космодрома положено **17 марта 1966 г.** стартом РН «Восток-2» с искусственным спутником Земли «Космос-112».

4 ноября 1966 года 53-й НИИП проявил себя в новом качестве — как испытательный полигон стратегических ракетных комплексов: начались лётные испытания первой отечественной твердотопливной ракеты РТ-2 межконтинентальной дальности.

Начиная с 1968 года космодром включился в выполнение международных космических программ. 4 апреля 1972 года впервые в СССР с космодрома был запущен малый французский космический аппарат МАС-1. В 1970–80 гг. здесь производилось до 40 % мировых космических запусков. Всего с космодрома Плесецк осуществлено более 1600 запусков РН и выведено на орбиту свыше 1950 КА, в том числе военного назначения. Испытано и принято в эксплуатацию 10 видов РН, 11 ракетных комплексов, более 30 типов КА. За большие заслуги в деле освоения специальной техники и укрепления обороны страны космодром Плесецк награждён орденами Красного Знамени (22 марта 1968 г.) и Трудового Красного Знамени (**18 января 1977 г**.). Почтовый адрес космодрома был Ленинград-300.

В июле 1992 года Указом Президента РФ были созданы Военно-космические силы. В июле 1993 года Центр испытаний и применения космических средств был преобразован в Главный центр испытаний и применения космических средств, в состав которого вошли два испытательных управления.

11 ноября 1994 года Указом Президента РФ № 2077 на базе Главного центра испытаний и применения космических средств создан 1-й Государственный испытательный космодром МО РФ в составе Военно-космических сил. **15 декабря 1997 года** на базе 1-го ГИК и 53-го ГИП сформирован 1-й Государственный испытательный космодром Министерства обороны Российской Федерации в составе Ракетных войск стратегического назначения.

В 1994 г. из ШПУ был произведён первый пуск РС-12М2 («Тополь-М»). На современном этапе заканчивается экспериментальная отработка МБР стационарного базирования. А в 2000 г. был осуществлён первый пуск МБР «Тополь-М» в составе подвижного грунтового ракетного комплекса (ПГРК). 24 марта 2001 года Указом Президента РФ созданы Космические войска. С **1 июля 2001 года** космодром выведен из состава РВСН и включён в состав Космических войск РФ..

11 января 1960 года (55 лет назад)
в СССР создан Центр подготовки космонавтов, носящий сейчас имя Ю.А. Гагарина

Медаль «ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ КОСМОНАВТОВ ИМЕНИ Ю.А. ГАГАРИНА. 1960-1985 – ЗВЕЗДНЫЙ ГОРОДОК»

В этот день приказом Главнокомандующего ВВС Вершинина была организована специальная воинская часть (в/ч 26266), задачей которой была: подготовка космонавтов. В последствии эта часть была преобразована в Центр подготовки космонавтов ВВС. **24 февраля 1960 года**, начальником Центра подготовки космонавтов (ЦПК) был назначен полковник медицинской службы Евгений Анатольевич Карпов.

К началу марта 1960 года была отобрана группа из 20 будущих космонавтов. **7 марта 1960 года** в первый отряд космонавтов были зачислены двенадцать человек: Иван Аникеев, Валерий Быковский, Борис Волынов, Юрий Гагарин, Виктор Горбатко, Владимир Комаров, Алексей Леонов, Григорий Нелюбов, Андриян Николаев, Павел Попович, Герман Титов и Георгий Шонин. Позже в этот отряд космонавтов были зачислены: Евгений Хрунов, Дмитрий Заикин, Валентин Филатьев, Павел Беляев, Валентин Бондаренко, Валентин Варламов, Марс Рафиков и Анатолий Карташов. В первом отряде космонавтов были: 9 лётчиков ВВС, 6 лётчиков ПВО и 5 лётчиков морской авиации (ВМФ).

Юрий Алексеевич Гагарин – космонавт № 1

Летом 1960 года была выделена группа из шести космонавтов: Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Григорий Нелюбов и Валерий Быковский. Эта группа продолжила непосредственную подготовку к первому полёту человека в космос. Все эти шесть космонавтов 17 и 18 января 1961 года успешно сдали экзамен для первого полёта в космос.

12 апреля 1961 г. первый космический полёт совершил Юрий Гагарин, его дублёром был Герман Титов, резервным космонавтом был Григорий Нелюбов.

А в 1968 году, в целях увековечивания памяти о космонавте номер один, Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 30 апреля 1968 года Центру подготовки космонавтов было присвоено имя Ю.А. Гагарина – сейчас **Российский государственный научно-исследовательский испытательный центр подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина.**

Источник: http://www.calend.ru/event/254/

Сергей Королёв – советский учёный, основоположник практической космонавтики

Родился 12 января 1907 г. (108 лет назад)
Умер 14 января 1966 г. (49 лет назад)

Сергей Павлович Королёв

Вся жизнь Королёва – точное отражение эпохи. Как и многие другие учёные, которые посвятили свою жизнь авиации, он начинал с конструирования планеров, от них перешёл к самолётам, а затем и к ракетам. Сергей Павлович является крупнейшей фигурой XX века в области космического ракетостроения и кораблестроения, ключевой фигурой в освоении человеком космоса, создателем практической космонавтики.

Сергей Павлович Королёв родился в ночь на **12 января 1907 года** в Житомире. Через много лет космонавты, летающие вокруг Земли в своих кораблях, будут поднимать в эту ночь тост за этого человека. В 1930 году Королёв закончил МВТУ и начал работать в Центральном аэродинамическом институте, а в 1933 году перешёл в только что организованный Реактивный НИИ. Там он стал руководителем отдела ракетных летательных аппаратов.

25 сентября 1938 года Королёв был включён в список лиц, подлежащих суду Военной коллегии Верховного суда СССР. В списке он шёл по первой (расстрельной) категории. Список был завизирован Сталиным, Молотовым, Ворошиловым и Кагановичем.

Королёв был арестован 27 июня 1938 года по обвинению во вредительстве, был осуждён Военной Коллегией Верховного Суда СССР 27 сентября 1938 года, обвинение: ст. 58-7, 11. Приговор: 10 лет ИТЛ, 5 лет поражения в правах. 10.06.1940 года срок сокращён до 8 лет ИТЛ (Севжелдорлаг), освобождён в 1944 году. Полностью реабилитирован 18 апреля 1957 года

С 1946 года Сергей Павлович был главным конструктором по созданию комплексов автоматически управляемых баллистических ракет дальнего действия в НИИ реактивного вооружения. Под его руководством были созданы первые баллистические и геофизические ракеты.

4 октября 1957 года сконструированная им ракета вывела на орбиту первый искусственный спутник Земли. С этого дня и началась эра практической космонавтики. **12 апреля 1961 года** Королёв вместе со своим коллективом осуществил успешный запуск космического корабля «Восток-1» с космонавтом Юрием Гагариным на борту. С этого полёта началась эра пилотируемой космонавтики. Аналогичный полет в США был осуществлён более года спустя.

В 1958 году Королёв получил звание академика. Он был дважды Героем Социалистического Труда, но за рубежом его не знали, так как его работа была засекречена. Но в СССР он воспитал многочисленные кадры учёных и инженеров, занимался подготовкой космонавтов, руководил управлением космическими полётами.

Под руководством Королёва были созданы три поколения космических кораблей: «Восток», «Восход» и «Союз», на которых впервые в истории были выполнены космические полёты человека и осуществлён выход человека в открытый космос. Ракетно-космические системы, разработанные под руководством Королева, позволили впервые осуществить запуски искусственных спутников не только Земли, но и Солнца, а также полёты автоматических межпланетных станций к Луне, Венере, Марсу.

Безвременная смерть в расцвете творческих сил помешала Королёву осуществить все задуманное...

Умер Сергей Павлович Королёв **14 января 1966 года** в Москве. Урна с его прахом захоронена в Кремлёвской стене на Красной площади столицы.

Источник: http://www.calend.ru/person/111/

12 января 1942 г. (73 года назад)
Погиб Владимир Петляков – советский авиаконструктор

Владимир Михайлович Петляков

Владимир Михайлович Петляков родился **(15) 27 июня 1891 года** в селе Самбек Ростовской области, в семье чиновника. Окончил техническое училище в Таганроге в 1911 году и направился в Москву, где поступил на механическое отделение Императорского высшего технического училища. Из-за финансовых трудностей Владимир бросил учёбу в училище и смог окончить его лишь после революции 1917 года.

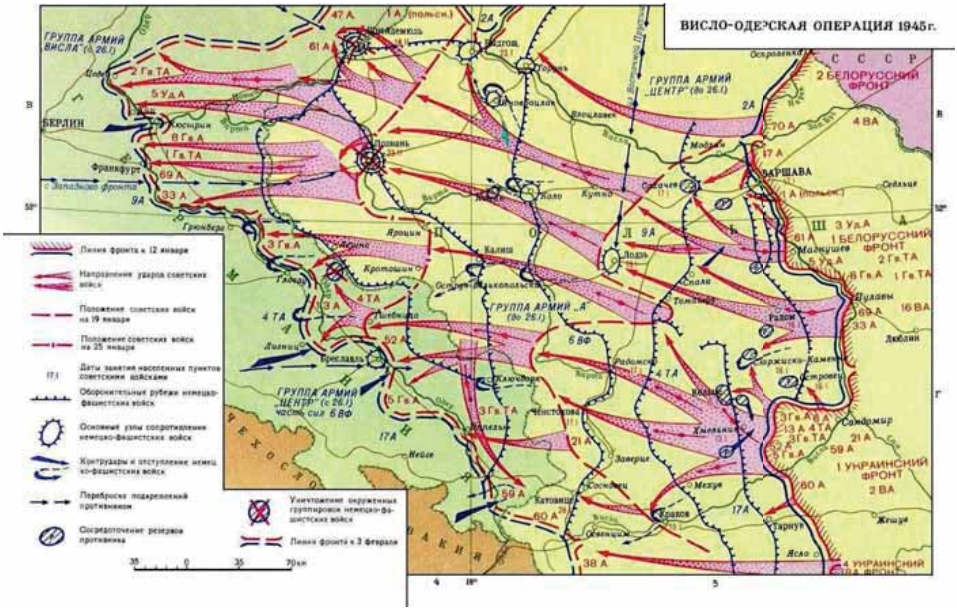
Работал в группе А.Н. Туполева, участвовал в создании аэросаней и глиссеров в её составе, а затем и знаменитых самолётов Туполева. С 1925 по 1936 год являлся руководителем группы го бюро, которая делала проекты крыльев для самолётов ТУ. ствии Петляков разработал самолёт АНТ-42.

В 1937 году авиаконструктор был арестован и отбывал заключение в особом закрытом конструкторском бюро № 29. За создание пикирующего бомбардировщика в 1940 году он был освобождён из-под стражи, а в 1941 году получил Сталинскую премию 1 степени.

12 января 1942 года Петляков летел со своей группой на новых самолётах ПЕ-2 в Москву на беседу с руководителями государства. Самолёт потерпел крушение около деревни Мамешево. Экипаж и авиаконструктор погибли. Похоронили великого авиаконструктора в Казани на Арском кладбище.

Источник: http://www.calend.ru/person/3191/

12 января 1945 г. (70 лет назад)
Началась Висло-Одерская операция 1945 года



Висло-Одерская операция 1945 года – стратегическая наступательная операция советских войск во время Второй мировой войны, на правом фланге советско-германского фронта, в районе между Вислой и Одером. Она проводилась силами 1-го Белорусского (командующий – маршал Советского Союза Г. Жуков) и 1-го Украинского (командующий – мар-

шал Советского Союза И. Конев) фронтов в период **с 12 января по 3 февраля 1945 года** и стала составной частью общего стратегического наступления советских войск от Балтики до Дуная. Целью данной операции было разгромить немецко-фашистскую группу армий «А» (с 26 января – «Центр»), завершить освобождение Польши от гитлеровской оккупации и создать благоприятные условия для нанесения решающего удара на Берлин.

Надо сказать, что к началу 1945 года военно-политическая обстановка на советско-германском фронте усилиями Красной Армии была изменена в пользу СССР, к тому же армия пополнялась новой военной техникой, а союзники по антигитлеровской коалиции в 1944 году открыли второй фронт в Западной Европе и приблизились к границам рейха. В то же время германская армия находилась в критическом положении – производство вооружения резко упало из-за разрушенных в Европе заводов, были исчерпаны людские резервы и практически уничтожены ВВС.

Начать наступление на этом направлении советское командование планировало 20 января 1945 года. Однако, в связи с крупной неудачей англо-американских войск в Арденнах в первых числах января, премьер-министр Великобритании У. Черчилль обратился к И. Сталину с просьбой начать наступление, чтобы отвлечь немецко-фашистские силы с Запада. Хотя подготовка к нему была ещё не завершена, советское Верховное командование перенесло срок начала операции.

К этому времени расстановка сил была следующей – перед двумя советскими фронтами находились 3 немецкие армии (28 дивизий и 2 бригады) – это примерно 400 тысяч человек и несколько тысяч единиц техники. Помимо сплошных линий обороны общей глубиной до 600 км, немцы создали несколько укреплённых районов. В 1-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах насчитывалось 16 общевойсковых, 4 танковых и 2 воздушных армии – в общей сложности это примерно 2 млн. человек и более 45 тысяч единиц техники. Это была самая крупная стратегическая группировка советских войск за все годы войны. Таким образом, превосходство советских войск было подавляющим в силах и средствах, что позволило им после тщательной подготовки нанести очень мощный удар.

12 января 1945 года началась знаменитая Висло-Одерская операция, когда рано утром войска 1-го Украинского фронта перешли в наступление, нанося главный удар с Сандомирского плацдарма, а через два дня – войска 1-го Белорусского фронта – с Магнушевского и Пулавского плацдармов. Причём наступлению Красной Армии предшествовала мощная артподготовка, которая нанесла большой урон немецким оборонительным резервам. Эта операция вошла в военную историю как самое стремительное наступление, начавшись на территории Польши, оно быстро перешло в наступление уже на территории Германии, – на протяжение 20 суток советские войска продвигались на расстояние от 20 до 30 км в день, а танковыми

армиями в отдельные периоды даже до 70 км. К тому же наступление не прекращалось ни днём, ни ночью.

Этот темп был обусловлен мощным первоначальным ударом, большой пробивной силой и высокой подвижностью советских войск, широким манёвром и тесным взаимодействием войск. За это время они преодолели семь укреплённых рубежей противника и две крупные водные преграды. **17 января была освобождена Варшава**, к 18 января главные силы немецких армий на этом фронте были разгромлены, оборона противника прорвана на 500 км фронта на глубину 100–150 км. А **19 января** передовые части 1-го Украинского фронта, преследуя противника, **вступили на территорию Германии**, а войска левого крыла фронта освободили Краков и многие другие населённые пункты. И хотя немецкое командование начало спешно перебрасывать войска сюда с других участков фронта и из резерва, но восстановить прорванный фронт не смогло.

Висло-Одерская операция по размаху и достигнутым результатам стала одной из крупнейших стратегических операций Великой Отечественной войны. Всего за 23 дня этой проведённой в тяжёлых зимних условиях операции армии Г.К. Жукова и И.С. Конева не просто продвинулись вперёд и освободили от немецких захватчиков практически всю Польшу и значительную часть Чехословакии, но и окружили крупную немецкую группировку в Познани, вышли к Одеру и оказались в 60–70 км от Берлина. Здесь наступление советских войск завершилось, и началась подготовка к Берлинской операции.

В результате Висло-Одерской операции было полностью разгромлено 35 немецких дивизий, ещё 25 потеряли от 50 до 70 % личного состава, а более 150 тысяч человек было взято в плен, как и несколько тысяч единиц вооружения. Потери советских войск составили, по разным данным, от 160 до 200 тысяч человек и более 2 тысяч единиц техники. За проявленные героизм и мужество в ходе этой операции многим частям и соединениям обоих фронтов были присвоены почётные наименования и вручены ордена. А в честь освобождения польской столицы от германских войск была учреждена медаль «За освобождение Варшавы».

Источник: http://www.calend.ru/event/7245/

13 января 1940 г. (75 лет назад)
Завершился героический дрейф в льдах Арктики ледокола «Георгий Седов»

Ледокольный пароход «Георгий Седов» назван в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова.

Поздней осенью 1937 года ледокол «Георгий Седов» во время океанографических работ в море Лаптевых, когда программа исследований была почти закончена, пароход послали на помощь судам каравана, застрявшим в тяжёлых льдах юго-западной части моря Лаптевых.

В море Лаптевых на пути оказалось неожиданное препятствие—барьер тяжёлого многолетнего льда. Он преградил судну путь к проливу Вилькицкого. К ледяному барьеру подошли ещё два ледокола — «Садко» и «Малыгин». На «Георгии Седове», «Малыгине» и «Садко», кроме экипажа судов, находились студенты-гидрографы, научные работники и просто пассажиры-полярники, в том числе женщины, возвращавшиеся на Большую землю. Двое суток корабли тщетно пытались отыскать в проливе Вилькицкого проход.

23 октября 1937 г. суда окончательно вмёрзли в лёд. Для экономии топлива на судах отключили динамо-машины, перейдя на освещение керосиновыми лампами. Затем разбили на льду палаточный лагерь. С окончанием полярной ночи 184 человека были вывезены самолётами на материк. Суда дрейфовали на север и в **августе 1938 г.** уже пересекли 83 параллель.

Летом 1938 года ледокол «Ермак» пробился к дрейфующим пароходам и вывел изо льдов «Садко» и «Малыгин». На «Георгии Седове» во время зимних ледовых сжатий был повреждён руль, и он не мог следовать за «Ермаком» даже на буксире. Было принято решение превратить ледокол в плавающую полярную станцию. 15 человек во главе с капитаном Константином Сергеевичем Бадигиным остались на ледоколе и в общей сложности **812 дней дрейфовали** в приполюсном районе Северного Ледовитого океана. В ходе дрейфа «Георгий Седов» достиг 86° 39’ с.ш. На такой широте не бывал ещё ни один корабль.

Ледокол «Георгий Седов»

Корабль прошёл со льдами путь в 6100 км. За время дрейфа проведён обширный комплекс научных наблюдений. Экипаж провёл ре-

монт рулевого устройства и подготовил судно к самостоятельному плаванию. В условиях арктической зимы к «Георгию Седову», находившемуся в Гренландском море после дрейфа через пролив между Шпицбергеном и Гренландией, пробился флагманский ледокол «Иосиф Сталин» и **13 января 1940 года** вывел «Георгия Седова» изо льдов. **29 января 1940 года** судно прибыло в Мурманск. За героизм и мужество **все 15 членов экипажа были удостоены звания Героев Советского Союза**, а корабль награждён орденом Ленина.

Источник: http://www.liveinternet.ru/users/ecolimp/post189841036

14 января 1909 г. (106 лет назад)
Умер Зиновий Рожественский – русский флотоводец, вице-адмирал

Начальник Главного морского штаба, командующий 2-й эскадрой Флота Тихого океана контр-адмирал свиты императора Николая Второго Зиновий Петрович Рожественский (1848–1909)

Зиновий Петрович Рожественский родился **(30 октября) 11 ноября 1848** года в семье военного врача. В 20 лет он окончил Морской кадетский корпус, потом получил специальность морского артиллериста в Петербургской Михайловской артиллерийской академии.

Начинал службу Зиновий в чине лейтенанта, командиром роты Учебного отряда Балтийского флота. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов он возглавил артиллерию Черноморского флота вместо убитого капитана второго ранга и подбил броненосец «Фетхи-Буленд». За эти заслуги Рожественского повысили в капитан-лейтенанты и наградили орденами. После окончания войны с 1883 года в течение двух лет исполнял обязанности начальника болгарской военной флотилии.

В послужном списке Рожественского: старший офицер броненосной батареи «Кремль», фрегата «Герцог Эдинбургский», капитан корабля Балтики и Тихоокеанского флота, клипера «Наездник». В конце XIX века Зиновий Рожественский представлял интересы России – был военно-морским атташе в Лондоне. По возвращении предпринял переход на Дальний Восток в качестве командира крейсера «Владимир Мономах». В 1898 году ему присвоено звание контр-адмирала. В 1900 году

мастерски провёл спасательную операцию броненосца «Генерал-адмирал Апраксин», который разбился на рифах острова Гогланд.

Спустя три года Рожественский повышается до вице-адмирала и становится начальником Главного морского штаба. В этой должности приступает к усилению Тихоокеанского флота броненосцами и начинает готовить 2-ю Тихоокеанскую эскадру к участию в русско-японской войне. В 1904 году эскадра выдвигается из Балтики на подмогу осаждённому Порт-Артуру, успешно и за полгода без потерь достигает цели.

В знаменитом Цусимском сражении Рожественский действовал пассивно и не сумел организовать бой русской эскадры, что явилось одной из причин её разгрома – эскадра была разбита японцами: флагманский корабль потоплен, а тяжело раненый в голову вице-адмирал на миноносце «Бедовый» сдался в плен. По одной из версий считается, что Рожественский косвенно виновен в гибели около 5000 российских моряков. Но этот вопрос не был разрешён ни в то время, ни сейчас.

После окончания войны вице-адмирал вернулся в Россию, но был встречен здесь весьма прохладно. Рожественский оставляет пост начальника Главного морского штаба и сам требует военно-морского суда. Слушание состоялось в июне 1906 года, адмирал и его подчинённые обвинялись в сдаче миноносца. Рожественский настаивал для себя на смертном приговоре, но в итоге из-за ранения был оправдан.

С 1906 года он находился в отставке. Зиновий Петрович Рожественский умер спустя несколько лет – **(1)14 января 1909 года** в Санкт-Петербурге.

Источник: http://www.calend.ru/person/2627/

14 января 1952 года (63 года назад)
Созданы трубопроводные войска России

14 января свой профессиональный праздник отмечают Трубопроводные войска России. 22 ноября 1951 года Председатель Совета Министров И.В. Сталин подписал Постановление об изготовлении опытного образца трубопровода нового поколения.

Военному министерству СССР и Миннефтепрому было поручено провести совместные испытания трубопровода в полевых условиях. **14 января 1952 года** на основании принятого Постановления военный министр СССР Маршал Советского Союза А.М. Василевский подписал директиву, в которой предписывалось сформировать первый отдельный батальон перекачки горючего. Именно дата подписания директивы и стала днём рождения трубопроводных войск.

Постепенно первые подразделения трубопроводных войск превратились в регулярные войска, а к концу 80-х годов были проведены лучшие в мире полевые сборно-разборные магистральные трубопроводы. В настоя-

щее время трубопроводные войска входят в состав Центрального управления топлива и горючего и не имеют аналогов в иностранных армиях.

За несколько десятков лет конструкторами, инженерами, воинами-трубопроводчиками, рабочими были созданы, разработаны и приняты на вооружение различные комплекты полевых магистральных трубопроводов, не имеющие мировых аналогов, машины для их монтажа и подвижные средства перекачки.

Сегодня основное "вооружение" войск составляют трубопроводы, трубомонтажная техника и другие средства механизации работ, а также специальные автомобили и средства связи. А главной их задачей является обеспечение непрерывной доставки горючего на значительные расстояния.

Серьёзной проверкой боеготовности этих войск стала их работа во время войны в Афганистане, на территории которого были развёрнуты полевые магистральные трубопроводы общей протяжённостью более 1200 км для подачи горючего российским войскам; а также в ходе контртеррористической операции на Северном Кавказе.

Оперативность и грамотная работа трубопроводных войск не раз подтверждались и в мирное время при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: тушении больших лесных пожаров и возгораний торфяников в последние годы, ликвидации землетрясения в 1989 году в Армении и ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС, когда была обеспечена бесперебойная подача большого количества воды (до 4 тысяч кубометров) из ближайших водоёмов для поддержания работы бетонного завода и других объектов на

территории АЭС. К тому же все их действия помогли спасти множество человеческих жизней.

Источник: http://topwar.ru/38353-den-sozdaniya-truboprovodnyh-voysk-rossii.html

15 января 1725 года (290 лет назад)
Родился Пётр Александрович Румянцев-Задунайский — русский государственный деятель, граф, генерал-фельдмаршал

Пётр Александрович Румянцев (4 (15) января 1725, село Строенцы ныне в Приднестровье— 8 (19) декабря 1796, село Ташань, Зеньковский уезд Полтавская губерния) — русский военный и государственный деятель, граф (1744), генерал-фельдмаршал (1770).

Кавалер орденов российских Святого Апостола Андрея, Святого Александра Невского, Святого Георгия 1-го класса и Святого Владимира I степени, прусского Чёрного орла и Святой Анны I степени. Почётный член Императорской Академии наук и художеств (1776). Отец, Александр Иванович Румянцев, был одним из деятельных сотрудников Петра I.

Первоначальное образование Румянцев получил дома, в 1739 г. состоял при русском посольстве в Берлине, в 1741 поступил в Сухопутный шляхетский корпус, но в том же году перешёл на службу в армию, получив чин подпоручика. Служил под началом отца, который вёл переговоры о заключении мира со Швецией.

В 1743 г. Румянцев привёз в Петербург выгодный для России мирный Абоский трактат (договор), за что был произведён в полковники и назначен командиром Воронежского пехотного полка. В 1744 г. Румянцев и его отец получили графский титул. В 1755 г. Румянцев произведён в генерал-майоры и назначен командиром бригады. Во время Семилетней войны (1756–63) Румянцев, командуя бригадой и дивизией, отличился в сражениях при Гросс-Егерсдорфе (1757) и Кунесдорфе (1759), в 1761 г. успешно руководил осадой и взятием сильной крепости Кольберг, за что был произведён в генерал-аншефы.

В 1764 Румянцев был назначен президентом Малороссийской коллегии и генерал-губернатором Малороссии, в этой должности состоял до конца своей жизни. Являясь главнокомандующим всеми военными силами Мало-

россии, Румянцев внёс большой вклад в укрепление обороны южных границ России, комплектование и обучение войск, строительство военной флотилии на Азовском море.

В начале Русско-турецкой войны 1768–1774 Румянцев командовал 2-й армией, с 1769 — 1-й армией. В этой войне наиболее ярко и полно проявился блестящий талант Румянцева-полководца. В 1770 под его командованием были одержаны крупные победы при Рябой Могиле, Ларге и Кагуле над превосходящими силами турецкой армии. Наградой за Кагул стало производство Румянцева в генерал-фельдмаршалы. Успешно проведя военную кампанию 1774 г., заблокировав главные силы турок в Шумле, Румянцев вынудил Турцию заключить Кючук-Кайнарджийский мир на выгодных для России условиях. В 1775 г. Румянцеву было присвоено к фамилии почётное добавление “Задунайский”. Он оказался на вершине славы, которую заслужил творческим отношением к военному делу, хладнокровием и твёрдостью, личной смелостью, знанием русского солдата.

П.А. Румянцев в Кагульском сражении

В феврале 1779 года указом императрицы Екатерины II Румянцев был назначен наместником Курского и Харьковского наместничеств, а также Малороссии. Граф руководил подготовкой открытия Курского и Харьковского наместничеств в 1779 г. — начале 1780 года, после вернулся в Малороссию и подготовлял постепенно введение в ней общерусских порядков, что и совершилось в 1782 г., с распространением на Малороссию российского административно-территориального деления и местного устройства. Пребывание Румянцева в Малороссии способствовало соединению в его руках громад-

ных земельных богатств, которые отчасти были приобретены путём покупки, отчасти путём пожалования.

С началом в 1787 году новой русско-турецкой войны сильно располневший, малоподвижный Румянцев был назначен командовать 2-й армией при главнокомандующем князе Потёмкине, который управлял соседними с Малороссией землями — Новороссией. Это назначение глубоко оскорбило Румянцева, который не считал Потёмкина профессиональным военным. Как отмечает «Большая советская энциклопедия», он «вошёл в конфликт с главнокомандующим Г.А. Потёмкиным и фактически устранился от командования», а «в 1794 номинально числился главнокомандующим армией, действовавшей против Польши, но по болезни не выезжал из имения».

Потёмкин устроил так, что он не мог ничего делать: ему не давали ни войск, ни провианта, ни боевых припасов, ни случая сражаться. В 1789 г. ему надоело командовать воображаемой армией против неприятеля, которого нельзя было открыть; он не находил возможности выйти с помощью какой-нибудь смелой импровизации из круга, в который его замкнули, и стал просить отставки. На этот раз просьбу поспешно исполнили. Он удалился в своё малороссийское имение Ташань, где выстроил себе дворец в виде крепости и заперся в одной комнате, не выходя из неё никогда. Он делал вид, что не узнает собственных детей, которые жили в бедности, и умер в 1796 г., пережив всего несколькими днями Екатерину.

П.А. Румянцев-Задунайский похоронен в Киево-Печерской Лавре у левого клироса соборной церкви Успения, которая была взорвана во время Второй мировой войны. Над надгробием Румянцева — шедевром русского классицизма — работали до 1805 года И.П. Мартос и Ж. Тома де Томон. Надпись на постаменте гласила: «Внимай, росс! Пред тобою гроб Задунайского».

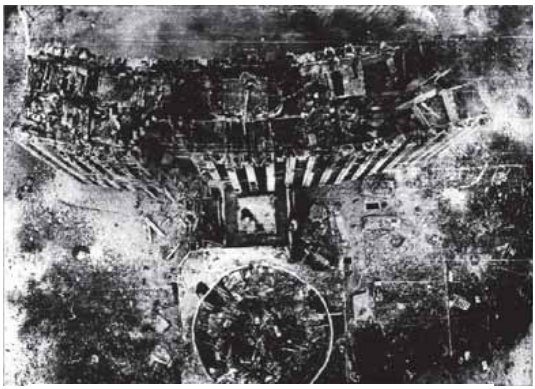
Румянцев повлиял на развитие русского военного искусства в области стратегии, тактики, военного администрирования. В стратегии Румянцева преобладала взвешенная оценка обстановки, выбор времени, правильное сосредоточение сил для нанесения главного удара в решающем сражении. Тактику боя Румянцев обогатил умелым маневрированием, взаимодействием пехоты, тяжёлой и лёгкой конницы, артиллерии, сочетанием подвижных каре с рассыпным строем егерей. Идеи, изложенные Румянцевым в его трудах: “Инструкции” (1761), “Обряд службы” (1770), “Мысли” (1777), послужили основой теории русского военного искусства 2-й пол. XVIII в.

Именем Румянцева была названа одна из операций Великой Отечественной войны — по освобождению Белгорода и Харькова в 1943 году.

Источник: http://coins.su/forum/index.php?showtopic=47121&page=74

19 января 1995 г. (20 лет назад)
российские войска захватили президентский дворец Джохара Дудаева в Грозном

Президентский дворец в Грозном первоначально был зданием КПСС (её республиканского парткома в ЧИ АССР), позже стал использоваться как президентский дворец генерала Джохара Дудаева, первого лидера сепаратистской Чеченской Республики Ичкерия, и главного места его правительства. Офис Дудаева был на восьмом этаже здания.



Результаты бомбардировки президентского дворца Джохара Дудаева

Во время ранней фазы Первой чеченской войны, зимой 1994—1995, в канун Нового Года, Дворец Дудаева стал целью федеральных войск. Сильно повреждённый дворец был оставлен сепаратистами 18 января 1995 года, после трёх недель бомбёжек и двух недель борьбы, и взят российской армией на следующий день.

15 февраля 1996 г. федеральные силы снесли здание при помощи взрыва. Сейчас на месте бывшего дворца находятся площадь Ахмата Кадырова и памятник ему.

Источник: http://www.sovinformburo.com/today/detail/?item_id=4760&type=13

20 января 1925 г. (90 лет назад)

СССР и Япония установили дипломатические отношения, подписав Пекинский договор

После Октябрьской революции Япония активно участвовала в интервенции на Дальнем Востоке России. Попытки советского правительства нормализовать советско-японские отношения оставались безуспешными. Япония была настроена враждебно. Даже разгром Антанты в европейской части России в 1918—1920 годах и укрепление международных позиций Советской России не изменили ситуацию: Япония продолжала уклоняться от признания СССР.

Тогда советские власти **13 февраля 1924 года** направили японскому консулу во Владивостоке уведомление о том, что положение консула Японии с этого момента перестаёт признаваться советской стороной официальным, а сам он будет рассматриваться как частное лицо. Это для японской стороны оказалось неожиданным. Тем более, что в том же 1924 году СССР установил дипломатические отношения с Великобританией, Францией и Китаем. В связи с этим очередное предложение Москвы о нормализации межгосударственных отношений было принято Японией.

14 мая 1924 года в Пекине начались официальные советско-японские переговоры. Они завершились **20 января 1925 года** подписанием договора, включавшего советско-японскую конвенцию об основных принципах взаимоотношений, ряд деклараций, протоколов и нот, регулирующих взаимодействие сторон. Все прежние договоры Японии с царской Россией предполагалось пересмотреть. Согласно конвенции, Япония обязалась к 15 мая 1925 года вывести свои войска с территории Северного Сахалина, который после этого переходил под суверенитет СССР.

Договор содержал ряд значительных уступок СССР в пользу Японии, на которые советская сторона пошла ради установления дипломатических отношений. Это было необходимо для стабилизации ситуации на российском Дальнем Востоке, так как признание Японией Советской России вело к прекращению или, по крайней мере, усложнению поддержки японской стороной антисоветских белогвардейских сил на Дальнем Востоке за пределами СССР.

Источник: http://www.calend.ru/event/5642/

21 января 1775 г. (240 лет назад)
Казнён Емельян Пугачёв – донской казак, предводитель Крестьянской войны в России (1773-1775)

Емельян Пугачёв

Емельян Иванович Пугачёв предположительно родился около 1740 или 1742 года в станице Зимовейской Донской области (в настоящее время станица Пугачёвская Волгоградской области). Здесь же ранее родился Степан Разин.

Точная дата рождения Пугачёва неизвестна. Был участником Семилетней, а затем русско-турецкой войн. Смелый и предприимчивый, не склонный к оседлой жизни и земледельческой работе, он с ранних лет обнаружил черты лидера, стремление выделиться среди прочих казаков. Так, он хвастался перед товарищами саблей, якобы подаренной ему Петром I. А во время скитаний по стране выдавал себя за богатого купца, приехавшего из Царьграда.

Несколько раз бежал из-под стражи и, наконец, весной 1773 года на Яике объявил себя чудом спасшимся от гибели императором Петром III. Умный, находчивый, храбрый Пугачёв воплощал в себе типичнейшие черты русского казака. Для яицких казаков появление самозванного императора, призывавшего идти вместе с ним на борьбу с изменниками-дворянами, было как нельзя кстати. Лишь за два года до прихода Пугачёва на Яик здесь был жестоко подавлен очередной казачий бунт. Позднее к Пугачёву примкнули тысячи крестьян – в нём воплотилась их надежда на избавление от крепостного гнёта, становившегося во второй половине XVIII века всё более нестерпимым.

Присоединились к Пугачёву и представители некоторых народов Поволжья, боровшиеся за своё национальное освобождение, рабочие уральских заводов, мечтавшие о возвращении к крестьянскому труду, сосланные на Урал поляки. Попавший на благоприятную почву призыв Пугачёва быстро собрал под его знамёна значительные силы, и, когда в октябре 1773 года весть о восстании достигла Петербурга, трёхтысячное войско мятежников уже осаждало Оренбург.

Несколько раз правительственные войска одержали верх над пугачёвцами. Тысячи мятежников были убиты. Но Пугачёву удавалось уйти, легко пополняя войско новыми сторонниками.

Скоро перед Пугачёвым был открыт путь на Москву, лежавший через районы, где его поддерживали крестьяне. Его армия шла от города к городу, пока не остановилась под Царицыном. В итоге боя между трёхтысячным отрядом регулярных войск и 9-10-тысячной армией повстанцев две тысячи пугачёвцев погибли, а шесть тысяч попали в плен. Сам Пугачёв вскоре был захвачен своими же сторонниками и выдан властям.

Так восстание было окончательно подавлено, а сам Емельян Пугачёв **(10) 21 января 1775 года** казнён в Москве.

Источник: http://www.calend.ru/person/158/

22 января 1905 г. (110 лет назад)
«Кровавое воскресенье» в Санкт-Петербурге

События **9 (22) января 1905 года** в Санкт-Петербурге, известные также как «Крова́вое воскресе́нье», или «Красное воскресенье» — разгон мирного шествия петербургских рабочих к Зимнему дворцу, имевшего целью вручить царю Николаю II коллективную Петицию о рабочих нуждах. Шествие было подготовлено легальной организацией «Собрание русских фабрично-заводских рабочих г. Санкт-Петербурга» во главе со священником Георгием Гапоном. Поводом для выступления рабочих стала проигранная забастовка, начавшаяся 3 января на Путиловском заводе и охватившая все заводы и фабрики Петербурга.

5 января Гапон бросил в массы мысль обратиться за помощью к самому царю, а 7—8 января составил петицию, перечислявшую требования рабочих. Наряду с экономическими, петиция включала ряд политических требований, главным из которых был созыв народного предста-

вительства в форме Учредительного собрания. В день шествия сам царь был не во дворце и не в городе.

Политический характер выступления и стремление демонстрантов прорваться сквозь оцепление солдат стали причиной разгона шествия, в ходе которого против безоружных рабочих было применено огнестрельное оружие. Разгон шествия, повлёкший гибель от нескольких десятков до нескольких сотен человек, вызвал взрыв возмущения в российском обществе и во всём мире и послужил толчком к началу Первой русской революции.

Виктор. Наумов

100 ЛЕТ КРОВАВОМУ ВОСКРЕСЕНЬЮ*
9 ЯНВАРЯ 1905 ГОДА

В начале 900-х годов в России разразился экономический кризис. В 1904 г. началась война с Японией. Нужда и бедствия широких народных масс резко усилились. Все выше поднималась волна забастовок. Наряду с экономическими требованиями бастующие рабочие все чаще выдвигали политические требования. Усиливалось влияние большевиков на массы. Царское правительство попыталось взять под свой контроль рабочее движение. При помощи связанного с полицейской охранкой попа Гапона была создана легальная рабочая организация «Собрание русских фабрично-заводских рабочих города С.-Петербурга». Эта организация должна была отвлечь рабочих от революционной борьбы. Однако затея царских властей потерпела полный провал.

В конце декабря 1904 г. дирекция Путиловского завода уволила четырёх рабочих. Пути-ловцы стали на защиту своих товарищей. Но требования рабочих не были удовлетворены, и 3 января они объявили забастовку. Теперь рабочие не только настаивали на приёме уволенных, они выдвинули более широкие требования: установить 8-часовой рабочий день; учредить выборную комиссию от рабочих для разрешения спорных вопросов с администрацией; улучшить условия труда; повысить заработную плату. Эти требования скоро стали известны на других заводах Петербурга. Уже через день в поддержку путиловцев забастовали рабочие многих предприятий столицы, а 7 января стачка стала всеобщей, охватив более 130 тыс. человек. Погасло электричество, не выходили газеты и журналы. Жизнь в столице была парализована.

Во всех районах города рабочие ежедневно устраивали многотысячные собрания. Правительство направило в рабочие кварталы солдатские патрули. Атмосфера накалялась.

* Статья написана в 2005 году (Прим. ред.).

В эти тревожные дни Гапон предложил рабочим пойти к Зимнему дворцу и подать царю петицию, в ней изложить свои нужды и беды. Гапон и его подручные внушали рабочим: царь-де узнает об их тяжёлом положении, и установится на Руси правда и справедливость. Подавляющее большинство горячо поддержало предложение Гапона.

Большевики пытались разъяснить рабочим всю нелепость этой затеи. Но предотвратить шествие было невозможно. Тогда революционеры решили пойти вместе с рабочими, с тем чтобы вырвать их из-под влияния гапоновцев, помочь рабочим самим разобраться в событиях. Под влиянием большевиков в петицию были включены политические требования: свобода печати и слова, свобода рабочих союзов, созыв Учредительного собрания, равенство всех перед законом, установление 8-часового рабочего дня.

Петиция начиналась словами: «Государь! Мы, рабочие города Санкт-Петербурга, наши жены и дети и беспомощные старцы-родители пришли к тебе, государь, искать правды и защиты. Мы обнищали, нас угнетают, обременяют непосильным трудом, над нами надругаются, в нас не признают людей, к нам относятся как к рабам, которые должны терпеть свою горькую участь и молчать». Доведённые до отчаяния, рабочие просили царя о заступничестве: «Тут мы ищем последнего спасения. Не откажи в помощи твоему народу, выведи его из могилы бесправия, нищеты и невежества, дай ему возможность самому вершить свою судьбу, сбрось с него невыносимый гнёт чиновников. Разрушь стену между тобой и твоим народом, и пусть он правит страной вместе с тобой». И просьба? и глухая угроза звучали в заключительных словах: «Не отзовёшься на нашу мольбу,– мы умрём здесь, на этой площади, перед твоим дворцом. Нам некуда больше идти и незачем. У нас только два пути: или к свободе и счастью, или в могилу…» Весь рабочий Петербург побывал на собраниях, где обсуждалась петиция. Каждый стремился поставить свою подпись.

Между тем царское правительство готовило кровавую расправу с рабочими. В столицу были вызваны дополнительные воинские части. Вся власть в городе была передана царским генералам во главе с дядей

царя великим князем Владимиром. В ночь на 9 января более 40 тыс. солдат и казаков было сосредоточено на основных магистралях города. Дислокация их была разработана заранее, с учётом мест наибольшего скопления рабочих.

Ранним морозным утром 9 января на заводских окраинах стали собираться огромные толпы народа. Вместе с рабочими пришли жены, дети, родители. Все были празднично одеты, радостно возбуждены. С хоругвями, портретами царя, с пением молитв и царского гимна двинулись рабочие в центр Петербурга, к Зимнему дворцу. Более 140 тыс. людей вышли на улицы.

Это была мирная, безоружная манифестация.

Первыми кровавой расправе подверглись рабочие Нарвской заставы, среди которых были и путиловцы. К 12 часам дня демонстранты медленно приближались к Нарвским воротам. Вдруг прозвучал сигнальный рожок, и тотчас, без всякого предупреждения, раздался залп, другой. Упали убитые и раненые. Демонстранты были ошеломлены, но всётаки пытались пробиться вперёд. Шедшие в передних рядах, разорвав на груди рубахи, кричали палачам: «Нате, стреляйте!» – и те стреляли. Демонстранты остановились, а затем повернули назад, побежали. Конные казаки стали их преследовать и зверски избивать нагайками. Сотни раненых и убитых остались лежать перед Нарвскими воротами.

Против рабочих Ижорского завода возле Невских ворот бросили кавалерию. Она смяла первые ряды демонстрантов, внезапно раздался ружейный залп.

Кровавая расправа над безоружными рабочими происходила на Шлиссельбургском тракте, на Выборгской стороне, у Троицкого моста, и на Васильевском острове, во многих местах города. Но люди, преодолевая все заслоны, стремились вперёд, к Зимнему. И вот они прорвались к царскому дворцу.

Плотная толпа приближалась к ровным шеренгам солдат. От шеренги отделился офицер. Он потребовал очистить площадь, угрожая расстрелом. Толпа остановилась и мирно ожидала выхода царя. Но вот рота Преображенского полка вышла вперёд, по команде офицера взяла винтовки наизготовку и прицелилась. Ещё команда – и раздался залп. Упали раненые и убитые. Воздух огласили вопли ужаса, стоны. Ещё и ещё гремели залпы. Дворцовая площадь обагрилась кровью. «Палачи! Убийцы!– раздавались крики из толпы.– Пулями угостили!» А кровавая расправа продолжалась и на прилегающих улицах. Безоружных людей расстреливали у Адмиралтейства, у Дворцового моста, на Невском проспекте – у Городской думы и у Гостиного двора, у Александровского сада. Чугунную ограду сада, как воробьи, облепили любопытные мальчишки. И по ним стреляли. На решётках повисли маленькие фигурки. Более 4600 убитых и раненых пали в этот день жертвами провокации царских властей.

Кровавая расправа вызвала взрыв негодования и возмущения. В тот же день на Васильевском острове рабочие соорудили баррикады, захватили оружейную мастерскую и забрали оружие.

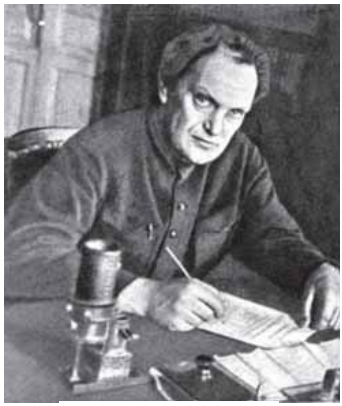
Бои шли и в других районах города. Были выстроены баррикады на Невском, у Гостиного двора, на Малом и Среднем проспектах. Над некоторыми баррикадами развевались красные флаги.

В эти дни рабочие получили первое боевое крещение. «*Рабочий класс,*– писал В.И. Ленин,– *получил великий урок гражданской войны: революционное воспитание пролетариата за один день шагнуло вперёд так, как оно не могло бы шагнуть в месяцы и годы серой, будничной, забитой жизни. Лозунг геройского петербургского пролетариата – «Смерть или свобода!»– эхом перекатывается теперь по всей России*».

Стачки протеста охватили всю страну. Только в течение января 1905 г. в России бастовало почти полмиллиона рабочих – в девять раз больше среднегодового числа стачечников за предшествующее десятилетие. Под влиянием пролетарских стачек поднялись против помещиков крестьяне Орловской, Курской, Черниговской, Саратовской губерний, Грузии, Польши, Прибалтики. Так началась первая русская революция.

Источник: http://www.trud-ros.ru/akm/9_yan_05_voskresenie.htm

25 января 1935 г. (80 лет назад)(
Умер Валериан Куйбышев – советский политический и партийный деятель, революционер


Валериан Куйбышев

Валериан Владимирович Куйбышев родился **(25 мая) 6 июня 1888 года** в Омске, в семье офицера. Учась в Омском кадетском корпусе, 16-летним юношей вступил в Омскую организацию РСДРП, примкнув к большевикам. Будучи с 1905 года студентом Военно-медицинской академии в Петербурге, активно участвовал в деятельности Петербургской большевистской организации. Весной 1906 года исключён из академии за участие в студенческой забастовке; скрываясь от полиции, переехал в Омск, избран членом Омского комитета РСДРП.

С 1906 года Куйбышев вёл революционную работу в разных городах страны. Восемь раз подвергался аресту и четыре раза был сослан в Восточную Сибирь. В марте 1917 года вернулся из ссылки в Самару, возглавил Самарскую организацию РСДРП(б), избран председателем Совета. В годы Гражданской войны он являлся одним из организаторов и политических

руководителей в Красной Армии. После Гражданской войны находился на руководящей профсоюзной и хозяйственной работе. В декабре 1920 года избран членом Президиума ВЦСПС, возглавлял экономический отдел. Именно он руководил практическим осуществлением плана ГОЭЛРО.

В советское время Куйбышева считали «пламенным революционером», беззаветным борцом за народное счастье, крупным хозяйственным деятелем и руководителем советской индустриализации, его именем называли города. После крушения советской системы большинство произведений, посвящённых революционеру, анализировали его роль в утверждении тоталитарной сталинской системы.

Куйбышев прошёл путь от провинциального революционера до руководителя страны, от борьбы за политические свободы и демократическую республику – до поддержки ещё более жёсткого режима. Высокие посты Валериана Владимировича Куйбышева не смогли спасти от расстрела его братьев и жену. А сам он умер от сердечного приступа **25 января 1935 года** в Москве, его прах помещён в урне в Кремлёвской стене на Красной площади столицы.

Источник: http://www.calend.ru/person/177/

25 января 1955 г. (60 лет назад)
Формальное окончание войны между Германией и СССР –
День издания ВС СССР указа «О прекращении состояния войны между Советским Союзом и Германией»)

Союз Советских Социалистических Республик
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

УКАЗ
от 25 января 1955 г.

О ПРЕКРАЩЕНИИ СОСТОЯНИЯ ВОЙНЫ МЕЖДУ СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ И ГЕРМАНИЕЙ

22 июня 1941 г. в результате вероломного нападения гитлеровской Германии Советский Союз оказался в состоянии войны с Германией. Своей самоотверженной борьбой вместе с народами стран антигитлеровской коалиции советский народ разгромил гитлеровских агрессоров и освободил народы Европы, в том числе и германский народ, от фашистского порабощения. На Потсдамской конференции 1945 года были оп-

ределены пути дальнейшего развития Германии, как единого, миролюбивого и демократического государства, и подтверждена необходимость заключения мирного договора с Германией.

Президиум Верховного Совета СССР считает ненормальным, что, хотя со времени прекращения военных действий с Германией прошло около 10 лет, Германия всё ещё находится в состоянии раскола и не имеет мирного договора, а германский народ продолжает оставаться в неравноправном положении по отношению к другим народам.

Президиум Верховного Совета СССР констатирует, что политика Соединённых Штатов Америки, Англии и Франции, направленная на ремилитаризацию Западной Германии и её включение в агрессивные военные группировки, нашедшая своё выражение в лондонском и парижских соглашениях, не позволила достигнуть необходимой договорённости о восстановлении единства Германии на миролюбивых и демократических основах и заключить мирный договор с Германией.

Имея в виду укрепление и развитие дружественных взаимоотношений между Советским Союзом и Германской Демократической Республикой, основанных на признании принципов суверенитета и равноправия, принимая во внимание мнение Правительства Германской Демократической Республики и учитывая интересы населения как Восточной, так и Западной Германии,

Президиум Верховного Совета СССР настоящим Указом объявляет:

1. **Состояние войны между Советским Союзом и Германией прекращается и между ними устанавливаются мирные отношения.**

2. Все возникшие в связи с войной юридические ограничения в отношении германских граждан, рассматривавшихся в качестве граждан вражеского государства, утрачивают свою силу.

3. Объявление о прекращении состояния войны с Германией не изменяет её международных обязательств и не затрагивает прав и обязательств Советского Союза, вытекающих из существующих международных соглашений четырёх держав, касающихся Германии в целом.

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
К. ВОРОШИЛОВ

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
Н. ПЕГОВ

Москва, Кремль. 25 января 1955 года

Опубликовано: «Ведомости Верховного Совета СССР» 1955 г. № 2

Примечания редакции:

1. Состояние войны с Германией было прекращено Францией и Великобританией **9 июля 1951 года** и Соединёнными Штатами Америки **19 октября 1951 года**.

2. **26 мая 1952 г.** состоялось подписание договора Великобритании, США и Франции с ФРГ, ликвидировавшего оккупационный режим на территории Западной Германии **(«Общий договор»).**

3. **26 марта 1954 г.** опубликовано заявление правительства СССР о признании полного суверенитета ГДР.

4. **06 августа 1954 года** заявлено об утрате силы приказов и распоряжений советской военной администрации и советской Контрольной комиссии в Германии.

5. **13 сентября 1955 года** в ходе визита федерального канцлера ФРГ Конрада Аденауэра в Москву (09-13 сентября) установлены дипломатические отношения между СССР и ФРГ.

6. **20 сентября 1955 года** подписан договор о взаимных отношениях между СССР и ГДР, который формально предоставил Восточной Германии полный государственный суверенитет.

7. **12 августа 1970 года** СССР и ФРГ подписали "Московский договор". Западная Германия признала послевоенные границы в Европе.

8. **12 сентября 1990 года** – Подписание договора между СССР, Великобританией, США, Францией, ФРГ и ГДР об окончательном урегулировании в отношении Германии (предусматривал немедленное объединение Германии и вступление её в НАТО, а в дальнейшем — вывод с территории Германии оккупационных войск).

25 января 1995 г. (20 лет назад)
В этот день едва не началась ядерная война

25 января 1995 года российские радары зафиксировали старт ракеты с норвежского острова Шпицберген. По данным приборов, она должна была упасть на Москву через несколько минут. Президента России, министра обороны и главу президентской администрации немедленно проинформировали о происшедшем. **«Ядерные чемоданчики»** Ельцина, главы Минобороны и начальника Генштаба **впервые в истории были приведены в активный режим.**

Однако через пять минут после старта ракеты стало ясно, что упадёт она за пределами России. А ещё через три минуты выяснилось, что запущенный норвежцами снаряд вообще не нёс на себе ядерной боеголовки и представлял собой метеорологическую ракету, предназначенную для исследований земной атмосферы.

Выяснилось, что за девять дней до запуска Норвегия оповестила о готовящемся эксперименте 35 стран, в том числе и Россию. В Министерстве обороны получили письмо, но... забыли передать эти сведения в центр раннего предупреждения о запусках ракет. Потом военные чиновники долго оправдывались тем, что письмо потеряли.

Источник: Мерцалов С.А. День за днём. – М.: «Издательство Астрель», «Олимп», «Фирма «Издательство АСТ», 2000. – с. 27.

27 января 1944 г. (71 год назад)
Снятие 900-дневной блокады Ленинграда

71 год назад советские войска полностью сняли блокаду фашистами города Ленинграда. Блокада Ленинграда длилась 900 дней, с 8 сентября 1941 года по **27 января 1944 года** (блокадное кольцо было прорвано 18 января 1943 года — 872 дня).

К началу блокады в городе имелись лишь недостаточные по объёму запасы продовольствия и топлива. Единственным путём сообщения с блокадным Ленинградом оставалось Ладожское озеро, находящееся в пределах досягаемости артиллерии осаждающих. Пропускная способность этой транспортной артерии была неадекватна потребностям. Начавшийся в городе голод, усугублённый проблемами с отоплением и транспортом, привёл к сотням тысяч смертей среди жителей.

Под Ленинградом немцы оказались неожиданно для себя быстро, без помех пройдя по невзорванным мостам через Неман и Двину и, не задержались у Псковского и Островского укреплённых районов, которые не были заняты советскими войсками.

Вражеским войскам не удалось овладеть городом с ходу. Эта задержка вызвала резкое недовольство Гитлера, который совершил специальную поездку в группу армий «Север» с целью подготовить план захвата Ленинграда не позднее сентября 1941 года. В беседах с военачальниками фюрер, помимо чисто военных доводов, привёл немало политических аргументов. Он полагал, что захват Ленинграда даст не только военный выигрыш (контроль над всеми балтийскими побережьями и уничтожение Балтийского флота), но и принесёт огромные политические дивиденды. Советский Союз потеряет город, который, являясь колыбелью Октябрьской революции, имеет для советского государства особый символический смысл. Кроме того, Гитлер считал очень важным не дать советскому командованию возможность вывести войска из района Ленинграда и использовать их на других участках фронта. Он рассчитывал уничтожить оборонявшие город войска. С 4 сентября начались артобстрелы города, которые продолжались до конца блокады.

Эвакуации жителей города на протяжении всей блокады придавалось огромное значение, хотя она была плохо организована и носила хаотический характер. До германского нападения на СССР никаких заранее разработанных планов эвакуации населения Ленинграда не существовало. Всего за период блокады из города были эвакуированы 1,3 млн человек. К октябрю 1942 г. эвакуация всех людей, которых власти считали нужным вывезти, была завершена.

Часть истощённых людей, вывезенных из города, так и не удалось спасти. Несколько тысяч человек умерли от последствий голода уже после того, как их переправили на «Большую землю». Врачи далеко не сразу научились ухаживать за голодавшими людьми. Были случаи, когда

они умирали, получив большое количество качественной пищи, которая для истощённого организма оказывалась по существу ядом.

Ещё в первые месяцы блокады на улицах Ленинграда было установлено 1500 громкоговорителей. Радиосеть несла информацию для населения о налётах и воздушной тревоге. Знаменитый метроном, вошедший в историю блокады Ленинграда как культурный памятник сопротивления населения, транслировался во время налётов именно через эту сеть. Быстрый ритм означал воздушную тревогу, медленный ритм — отбой.

В декабре 1941 г. ситуация резко ухудшилась. Смертность от голода стала массовой. Стала обычной скоропостижная смерть прохожих на улицах — люди шли куда-то по своим делам, падали и мгновенно умирали. Специальные похоронные службы ежедневно подбирали на улицах около сотни трупов.

Январь и начало февраля 1942 г. стали самыми страшными, критическими месяцами блокады. Первую половину января всё неработающее население города никаких продуктов по карточкам вообще не получало. Примеси в выдаваемом хлебе составили уже 60 %, а выработка электроэнергии сократилась до 4 % от довоенного уровня. В январе наступили самые сильные морозы – среднемесячная температура составила минус 19 градусов Цельсия – гораздо ниже средней нормы для этого месяца в Ленинграде, которая обычно составляет минус 8 градусов. Более того, в течение 8 январских дней термометр показывал минус 30 и ниже. Питьевая вода стала большим дефицитом, а её транспортировка в квартиры и учреждения – настоящим подвигом.

В **январе 1942 г.** Красная армия предприняла первую попытку прорыва блокады. Войска двух фронтов − Ленинградского и Волховского − в районе Ладожского озера разделяло всего 12 км. Однако немцы сумели создать на этом участке непроходимую оборону, а силы Красной Армии были ещё очень ограничены. Советские войска понесли огромные потери, но так и не сумели продвинуться вперёд. Солдаты, которые прорывали кольцо блокады со стороны Ленинграда, были сильно истощены.

Для связи Ленинграда с «Большой землёй» по льду Ладожского озера была проложена ледовая дорога*. В первую блокадную зиму она работала до 24 апреля (152 дня). За это время было перевезено 361 109 т. различных грузов, в том числе 262 419 т. продовольствия. Из города было эвакуировано более 550 тыс. ленинградцев и более 35 тыс. раненых. В 1942 году по дну Ладожского озера был проложены трубопровод для снабжения горючим и кабель, по которому в Ленинград шла электроэнергия с частично восстановленной Волховской ГЭС. С 19 декабря 1942 по 30 марта 1943 года 101 день вновь действовала ледовая Дорога жизни. За этот период было перевезено более 200 тыс. т. различных грузов, в том числе свыше 100 тыс. т. продовольствия и эвакуировано около 89 тыс. человек.

18 января 1943 года со взятием советскими войсками Шлиссельбурга **Ленинградская блокада была прорвана.** По южному побережью Ладожского озера была проложена железная дорога до станции Поляны, названая впоследствии Дорогой Победы. Однако дальнейшие попытки расширить коридор закончились провалом. К моменту прорыва блокады в городе оставалось не более 800 тыс. человек гражданского населения. Многие из этих людей в течение 1943 г. были эвакуированы в тыл. **В январе 1944 года блокада была полностью снята**. В результате мощного наступления Красной Армии немецкие войска были отброшены от Ленинграда на расстояние 60−100 км и, через 872 дня после начала, блокада закончилась.

Ропша была освобождена от фашистов **19 января 1944 года.**

20 января 1944 года в районе Ропши произошла встреча войск Ленинградского фронта, наступавших с Ораниенбаумского плацдарма и от Пулковских высот.

Петергоф был освобождён **19 января 1944 года**.

Пушкин и Павловск были освобождены от фашистской оккупации **24 января 1944 года.**

Гатчина освобождена **26 января 1944 года**.

Ленинград полностью освобождён от блокады **27 января 1944 года**.

За годы блокады погибло, по разным данным, от 400 тыс. до 1,5 млн человек. Так, на Нюрнбергском процессе фигурировало число 632 тысячи человек. Только 3 % из них погибли от бомбёжек и артобстрелов; остальные 97 % умерли от голода.

Огромный ущерб был нанесён историческим зданиям и памятникам Ленинграда. В честь героических событий блокады Ленинграда в день снятия блокады отмечается **День воинской славы России**.

http://www.fosbor.ru/e/3242015-70-let-nazad-sovetskie-voyska-polnostyu-snyal

* Подробнее о «Дороге жизни» – на стр.108. (Прим. ред.).

27 января 1945 г. (70 лет назад)
Советские войска освободили узников Освенцима

В ходе наступления советских войск, **27 января 1945 года** войсками 1-го Украинского фронта был освобождён крупнейший фашистский лагерь массового уничтожения – Освенцим (немецкое название — Аушвиц), находящийся на территории Польши, в котором, как свидетельствуют документы Нюрнбергского трибунала, погибли 2,8 миллиона человек, 90% из которых были евреи. Точное число погибших в Освенциме так и не удалось установить, поскольку многие документы были уничтожены, а сами немцы не вели учёт жертв, направляемых в газовые камеры.

Освенцим, задумывался как лагерь для политзаключённых-поляков. "Фабрикой смерти" он стал не сразу. Первый период функционирования (до середины 1942 года) историки называют "польским", поскольку на этот момент большинство заключённых были жителями Польши. Второй этап в истории лагеря называют "еврейским".

Роль Аушвица как центра уничтожения евреев неизмеримо возросла после совещания в Ванзее. Оно состоялось в пригороде Берлина **20 января 1942 года** и посвящалось уничтожению целого народа – "окончательному решению еврейского вопроса". Впоследствии его назовут "Ванзейской конференцией". Её протокол фигурировал на Нюрнбергском процессе как одно из важнейших доказательств в разделе "Преследование евреев".

В результате были освобождены несколько тысяч заключённых, которых нацисты не успели убить. Благодаря быстрым действиям Советской армии, гитлеровцы не смогли уничтожить не только узников, но и следы своих преступлений.

Перед глазами воинов-освободителей предстали крематории и газовые камеры, орудия пыток, тысячи килограммов человеческих волос и перемолотых костей, подготовленных к отправке в Германию.

В лагере широко практиковались медицинские эксперименты и опыты. Изучались действия химических веществ на человеческий организм. Испытывались новейшие фармацевтические препараты. Заключённых искусственно заражали малярией, гепатитом и другими опасными заболеваниями в качестве эксперимента. Нацистские врачи тренировались в проведении хирургических операциях на здоровых людях. Распространённым явлением была кастрация мужчин и стерилизация женщин, в особенности молодых, сопровождавшаяся изъятием яичников.

Более двух с половиной миллионов людей фашисты уничтожили в Освенциме. А ещё более 500 тысяч человек умерло от голода и болезней.

С 1992 года в городе Освенцим действует центр информации, где собраны материалы о концлагере и его идеологах. Здесь организуют многочисленные международные встречи, дискуссии, симпозиумы и богослужения. В музей лагеря смерти входят через запечатлённые во многих документальных фильмах и на фотографиях ворота с печально известной надписью «Arbeit macht frei» («Труд делает свободным»).

В этот день отмечается День памяти жертв Холокоста.

Примечание редакции:

14 июня 1947 года на территории бывшего концлагеря Освенцим (или Освенцим-Бжезинка, более точно нем. Аушвиц-Биркенау), в котором уничтожено от 1,1 до 1,6 млн. человек открыт музей, который включён в список объектов мирового значения, находящихся под охраной ЮНЕСКО. Мы должны помнить про преступления нацистов, чтобы это не повторилось.

В отдельных бараках размещены национальные экспозиции, которые включают досье и личные вещи узников из более 30 стран. Экспо-

зиция СССР открыта в 1961 году, в 1977 году она была частично реорганизована, а в 1985 году полностью изменена.

16 апреля 1967 года по решению польского правительства в деревне Бжезинка торжественно открыт памятник жертвам Освенцима. В Учредительном акте, замурованном в фундамент этого памятника, в частности, записано: «Вечная слава Советской Армии, которая 27 января 1945 года освободила Освенцим».

Газета "Коммерсантъ" (№ 54(3630) от 03.04.2007): «Как стало известно "Ъ", в Польше закрыта российская экспозиция в музее Освенцима, причём дирекция музея готова открыть её только в том случае, если российская сторона признает оккупацию польских территорий СССР».

«Как рассказал глава музейного архива Пётр Сеткевич, россияне завысили число жертв концлагеря, неточно указали населённые пункты, из которых узники прибывали в Освенцим. И главное, выходцы из "оккупированных территорий" (речь идёт о Западной Украине и части территории Белоруссии, которые отошли СССР в 1939 году после подписания пакта Молотова-Риббентропа) должны, по мнению дирекции музея, упоминаться в экспозиции как граждане Польши, а не СССР».

28 января 1725 г. (290 лет назад)
В России наступила «эпоха дворцовых переворотов»

Эпоха дворцовых переворотов – временной промежуток в политической жизни России XVIII столетия, когда переход высшей государственной власти происходил путём совершения гвардейцами либо придворными дворцовых переворотов.

Этому явлению благоприятствовало отсутствие чётких правил наследования престола при непрестанной борьбе дворцовых группировок. В условиях абсолютной монархии дворцовый переворот оказывался единственным действенным способом обратной связи между верховной властью и обществом, точнее, его дворянской верхушкой.

Чёткие временные границы данного явления отсутствуют. Так, автор термина В. О. Ключевский датирует эпоху дворцовых переворотов периодом от смерти Петра I в 1725 году до вступления на престол Екатерины II в 1762 году. Однако представление о том, что именно гвардия определяет, к кому перейдёт престол, бытовало ещё в начале XIX века, что проявилось в событиях междуцарствия 1825 года.

За вычетом перехода власти от Анны Иоанновны к Анне Леопольдовне в 1740 году, от Елизаветы Петровны к Петру III в 1761 году и от Екатерины II к её сыну Павлу I в 1796 году, во всех прочих случаях в течение первого века существования Российской империи власть передавалась путём применения или угрозы применения силы.

Ответственным за нестабильность верховной власти в XVIII веке в России оказался Пётр I, который в 1722 году издал «Указ о престолонаследии», которым предельно расширил круг возможных претендентов на престол. Фактически монарх мог назначить своим наследником кого угодно. Если он по каким-то причинам не успевал этого сделать, вопрос о законном наследнике оказывался открытым. При максимальном огосударствлении общественной жизни, отсутствии даже в зародыше легальной политической деятельности перевороты стали хотя и примитивным, но единственным способом разрешения противоречий между основными составляющими системами абсолютизма — самодержавной властью, правящей верхушкой и господствующим дворянским сословием.

Неопределённость в вопросе о правилах наследования престола была в известной степени устранена принятием в 1797 году т.н. Павловского закона о престолонаследии, который установил чёткие законоположения, только при условии соблюдения которых последующие монархи могли воспринять российский престол.

Источник: http://history.dibit.ru/events/01-28/v-rossii-nastupila-epoha-dvorcovyh-perevorotov.html

28 января 1820 г. (195 лет назад)
Открытие Антарктиды Беллинсгаузеном

С благословления царя Александра I, в июле 1819 года из Кронштадта стартовала первая русская антарктическая экспедиция.

Начальником был назначен капитан второго ранга Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, под его же началом шёл трёхмачтовый шлюп «Восток».

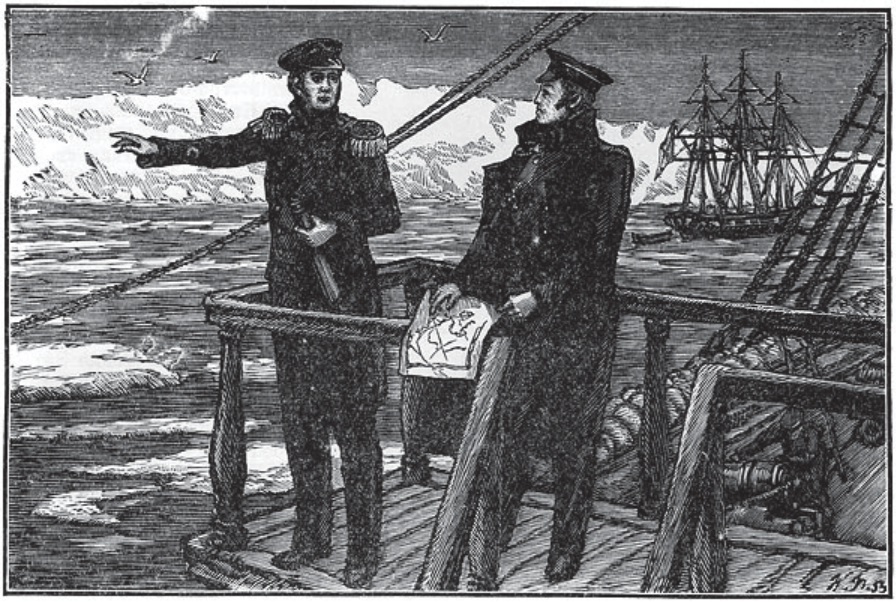
Лейтенант Михаил Петрович Лазарев являлся капитаном шлюпа «Мирный». Задача, которую поставили перед опытными мореплавателями, была очень серьёзной. Необходимо было любой ценой продвинуться к Южному полюсу как можно ближе, «открывая по пути неизвестные земли».

Через шесть месяцев после отплытия, 27 января 1820 года заветный южный континент, наконец, показался первооткрывателям.

Южный полюс предстал перед ними как толща льда, вся усыпанная ледяными буграми. Желая убедиться в безошибочности своего открытия, Беллинсгаузен делал три попытки подойти к самой земле, корабли обошли почти весь материк, но выйти на берег так и не удалось.

Всего плавание продолжалось 750 дней. Настойчивость мореплавателей помогла добиться отличных результатов: были открыты 28 островов в южных морях и не известный до того берег материка.

Поход экспедиции Беллинсгаузена по справедливости считается одним из самых важных и трудных, когда-либо совершённых.



Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев у берегов Антарктиды.
(Рисунок П. Я. Павлинова, гравировал Л. С. Быков)

Открытие Антарктиды Беллинсгаузеном и Лазаревым*

В начале XIX в. корабли русского флота совершили ряд кругосветных путешествий. Эти экспедиции обогатили мировую науку крупнейшими географическими открытиями, в особенности в Тихом океане. Однако огромные пространства Южного полушария все еще оставались на карте «белым пятном». Не выяснен был вопрос и о существовании Южного материка.

В 1819 г. после длительной и очень тщательной подготовки из Кронштадта отправилась в дальнее плавание южная полярная экспедиция в составе двух военных шлюпов — «Восток» и «Мирный». Первым командовал Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, вторым — Михаил Петрович Лазарев. Экипаж судов состоял из опытных, бывалых моряков

Морское министерство назначило начальником экспедиции капитана Беллинсгаузена, имевшего уже за плечами большой опыт дальних морских плаваний.

* http://www.de-ussr.com/issledov-zemli/issledovania-xix/bellinsgauzen.html.

Ф.Ф. Беллинсгаузен

Беллинсгаузен родился на о-ве Эзель (о-в Сарема в Эстонской ССР) в 1779 г. «Я родился среди моря,— говорил он о себе впоследствии,— как рыба не может жить без воды, так и я не могу жить без моря».

Мальчику было десять лет, когда его отдали учиться в Морской кадетский корпус в Кронштадте. Будучи кадетом, юный Беллинсгаузен во время летней практики плавал к берегам Англии. Окончив Морской корпус в 18 лет, он получил чин мичмана.

В 1803—1806 гг. молодой моряк участвовал в первом русском кругосветном путешествии на корабле «Надежда» под начальством талантливого и опытного мореплавателя И. Ф. Крузенштерна (см. стр. 353). Во время экспедиции Беллинсгаузен занимался главным образом составлением карт и астрономическими наблюдениями. Эти работы получили высокую оценку.

Командир шлюпа «Мирный» М.П. Лазарев родился в 1788 г. во Владимирской губернии. Вместе с двумя братьями он также поступил в Морской корпус. Во время обучения он впервые побывал в море и полюбил его навсегда.

М.П. Лазарев

Службу на флоте Михаил Петрович начал в Балтийском море. Он участвовал в войне России со Швецией и отличился в морском бою 26 августа 1808 г. В 1813 г. во время войны за освобождение Германии от наполеоновского ига Лазарев принимал участие в операциях по высадке десанта и бомбардировке г. Данцига. И в этой кампании он зарекомендовал себя как храбрый, находчивый и старательный офицер.

После окончания войны лейтенанта Лазарева назначили командиром корабля «Суворов», посланного в Русскую Америку. Это кругосветное плавание русских обогатило географическую науку новыми открытиями. В Тихом океане Лазарев открыл группу неизвестных островов, которые назвал именем Суворова.

В плавании вокруг света, которое было для Лазарева хорошей практической школой, он проявил себя как талантливый организатор и командир. И не удивительно, что именно он был назначен помощником начальника новой кругосветной экспедиции.

* * *

16 июля 1819 г. корабли «Восток» и «Мирный», составлявшие «Южную дивизию» (см. стр. 368, «Северная дивизия»), снялись с якоря и под салют артиллерийских береговых батарей покинули родной Кронштадтский рейд. Предстоял долгий путь в неведомые страны. Перед экспедицией поставили задачу как можно дальше проникнуть на юг, чтобы окончательно разрешить вопрос о существовании Южного материка.

В крупном английском порту Портсмуте Беллинсгаузен задержался почти на месяц, чтобы пополнить запасы провизии, приобрести хронометры и разные мореходные инструменты.

В начале осени, при попутном ветре, корабли взяли курс через Атлантический океан к берегам Бразилии. Погода благоприятствовала плаванию. Редкие и слабые штормы не нарушали распорядка жизни на кораблях. С первых же дней плавания велись научные наблюдения, которые Беллинсгаузен и его помощники тщательно и подробно заносили в вахтенный журнал. Ежедневно под руководством проф. Казанского университета астронома Симонова офицеры занимались астрономическими наблюдениями и вычислениями географического положения судна.

Через 21 день плавания шлюпы подошли к о-ву Тенериф. Пока команды кораблей запасались свежей водой и провизией, офицеры обследовали гористый живописный остров.

На некоторых антарктических островах мореплаватели встречали огромное количество пингвинов и морских слонов. Пингвины обычно стояли плотным строем, а морские слоны были погружены в глубокий сон. (Рисунок П. Михайлова.)

Дальнейшее плавание проходило в зоне постоянных северо-восточных пассатов при безоблачном небе. Ход парусных судов значительно ускорился. Достигнув 10° с. ш., шлюпы вошли в полосу затишья, обычного для приэкваториальных мест. Моряки измеряли температуру воздуха и воды на разных глубинах, изучали течения и собирали коллекции морских животных.

Корабли пересекли экватор, и вскоре при попутном юго-восточном пассате шлюпы подошли к Бразилии и стали на якорь в красивом удобном заливе, на берегах которого раскинулся г. Рио-де-Жанейро. Это был большой грязный город, с узкими улицами, по которым бродило множество бездомных собак.

В то время в Рио-де-Жанейро процветала работорговля. С чувством негодования Беллинсгаузен писал: «Здесь находится несколько лавок, в коих продаются негры: взрослые мужчины, женщины и дети. При входе в сии мерзостные лавки представляются взорам в несколько рядов сидящие, коростой покрытые негры, малые напереди, а большие позади... Покупщик, выбрав по желанию своему невольника, выводит его из рядов вперёд, осматривает у него рот, ощупывает все тело, руками колотит по разным частям, и после сих опытов, уверясь в крепости и здоровье негра, его покупает... Все сие производит омерзение к бесчеловечному хозяину лавки».

Запасшись провизией и проверив хронометры, корабли покинули Рио-де-Жанейро, взяв курс на юг в неизвестные районы полярного океана.

В умеренной полосе южной части Атлантического океана в воздухе стала чувствоваться прохлада, хотя уже начиналось южное лето. Чем дальше к югу, тем больше встречалось птиц, в особенности буревестников, Большими стадами проплывали мимо киты.

В конце декабря 1819 г. шлюпы подошли к о-ву Южная Георгия. Моряки занялись описанием и съемкой его южного берега. Северную сторону этого гористого острова, покрытого снегом и льдом, снял на карту ещё английский мореплаватель Джемс Кук. Корабли медленно продвигались вперёд, очень осторожно лавируя среди плавающих льдов.

Вскоре лейтенант Анненков открыл и описал небольшой остров, который назвали его именем. Беллинсгаузен на дальнейшем пути сделал несколько попыток измерить глубину океана, но лот не доставал дна. В то время ни одна научная экспедиция не пыталась измерить глубину океана. Беллинсгаузен на много десятилетий опередил в этом других исследователей; к сожалению, технические средства экспедиции не позволили решить эту задачу.

Затем экспедиция встретила первый плавающий «ледяной остров». Чем дальше к югу, тем чаще стали попадаться на пути гигантские ледяные горы — айсберги.

В начале января 1820 г. моряки открыли неизвестный остров, сплошь покрытый снегом и льдом. На другой день с корабля увидели ещё два острова. Их также нанесли на карту, назвав именами участников экспедиции (Лескова и Завадовского). Остров Завадовского оказался действующим вулканом высотой более 350 м. Высадившись на берег, члены экспедиции поднялись по склону вулкана до середины горы. По пути собрали яйца пингвинов и образцы горных пород. Пингвинов здесь было множество. Моряки взяли на корабль несколько птиц, развлекавших в пути экипажи кораблей.

Яйца пингвинов оказались съедобными, и их использовали в пищу. Открытую группу островов назвали в честь тогдашнего морского министра о-вами Траверсе.

На судах, совершавших дальние плавания, люди обычно страдали от отсутствия свежей пресной воды. Во время этого плавания русские моряки изобрели способ получения пресной воды из льда айсбергов.

Продвигаясь все дальше на юг, корабли вскоре снова встретили небольшую группу неизвестных скалистых островов, которые назвали о-вами Сретения. Затем экспедиция подошла к открытым английским исследователем Джеймсом Куком Сандвичевым о-вам (см. стр. 349). Выяснилось, что Кук принял архипелаг за один большой остров. Эту ошибку русские моряки исправили на карте.

Всю группу открытых островов Беллинсгаузен назвал Южными Сандвичевыми о-вами.

Туманная, пасмурная погода сильно затрудняла плавание. Кораблям постоянно грозила опасность наскочить на мель.

С каждой милей к югу становилось все труднее пробираться меж льдов. В конце января 1820 г. моряки увидели густой разбитый лёд, простирающийся до горизонта. Решено было обойти его, круто повернув на север. Снова шлюпы прошли мимо Южных Сандвичевых о-вов.

Но Беллинсгаузен и Лазарев не оставляли попыток пробиться к югу. Когда корабли попадали в сплошные льды, они то и дело поворачивали на север и поспешно выбирались из ледового плена. Требовалось большое искусство, чтобы спасти суда от повреждений. Повсюду встречались массы многолетних сплошных льдов.

Корабли экспедиции все яте пересекли Южный полярный круг и 28 января 1820 г. достигли 69°25' ю. ш. В туманной дымке пасмурного дня путешественники увидели ледяную стену, преградившую дальнейший путь на юг. Это были материковые льды. Участники экспедиции были уверены, что за ними скрывается Южный материк. Это подтверждало и множество полярных птиц, появившихся над шлюпом. И действительно, всего несколько миль отделяло корабли от берега Антарктиды, названного норвежцами спустя сто с лишним лет берегами Принцессы Марты. В 1948 г. в этих местах побывала советская китобойная флотилия «Слава», установившая, что лишь плохая видимость помешала Беллинсгаузену отчётливо увидеть все побережье Антарктиды и даже горные вершины в глубине материка.

В феврале 1820 г. шлюпы вышли в Индийский океан. Пытаясь пробиться к югу с этой стороны, они ещё два раза подходили к берегам Антарктиды. Но тяжёлые ледовые условия вынуждали суда снова отходить к северу и двигаться на восток вдоль кромки льдов.

В марте, с наступлением осени, ночи стали длиннее, усилились морозы, участились штормы. Плавание среди льдов становилось все опаснее, сказывалось общее утомление команды от непрерывной суровой

борьбы со стихией. Тогда Беллинсгаузен решил вести суда в Австралию. Чтобы охватить исследованием более широкую полосу, капитан решил направить шлюпы в Австралию разными путями.

21 марта 1820 г. в Индийском океане разыгрался сильнейший шторм. Беллинсгаузен писал: «Ветер ревел, волны поднимались до высоты необыкновенной, море с воздухом как будто смешалось; скрип частей шлюпа заглушал все. Мы остались совершенно без парусов на произвол свирепствующей бури; я велел растянуть на бизань-вантах несколько матросских коек, дабы удержать шлюп ближе к ветру. Мы утешались только тем, что не встречали льдов в сию ужасную бурю. Наконец, в 8 часов с баку закричали: льдины впереди; сие извещение поразило всех ужасом, и я увидел, что нас несло на одну из льдин; тотчас подняли фок-стаксель и положили руль на ветр на борт; но как все сие не произвело желаемого действия и льдина была уже весьма близко, то мы только смотрели, как нас к оной приближало. Одну льдину пронесло под кормою, а другая находилась прямо против средины борта, и мы ожидали удара, которому надлежало последовать: по счастию, огромная волна, вышедшая из-под шлюпа, отодвинула льдину на несколько сажен».

Шторм продолжался несколько суток. Измученная команда, напрягая все силы, боролась со стихией.

А птицы альбатросы с распростёртыми крыльями как ни в чем не бывало плавали между волнами.

В середине апреля шлюп «Восток» бросил якорь в австралийской гавани порта Жаксон (ныне Сидней). Спустя семь дней сюда же пришёл шлюп «Мирный». Так закончился первый период изысканий.

В течение всех зимних месяцев шлюпы плавали в тропической части Тихого океана, среди островов Полинезии. Здесь участники экспедиции выполнили много важных географических работ: уточнили положение островов и их очертания, определили высоту гор, открыли и нанесли па карту 15 островов, которым дали русские названия.

Возвратившись в Жаксон, команды шлюпов стали готовиться к новому плаванию в полярные моря. Подготовка заняла около двух месяцев. В середине ноября экспедиция снова вышла в море, держась юго-восточного направления. Вскоре в носовой части шлюпа «Восток» открылась течь, которую с большим трудом удалось уничтожить. Продолжая плыть на юг, шлюпы пересекли 60° ю. ш. На пути стали попадаться плавающие льдины, а затем появился сплошной лёд. Суда направились на восток вдоль кромки льда. Погода заметно портилась: температура понижалась, холодный порывистый ветер гнал тёмные снежные тучи. Столкновения с мелкими льдинами грозили усилить течь в корпусе шлюпа «Восток», а это могло привести к гибельным последствиям.

Неожиданно разыгрался сильный шторм. Пришлось снова отходить на север. Обилие плавающих льдов и плохая погода препятствовали

продвижению на юг. Чем дальше двигались шлюпы, тем чаще встречались айсберги. Временами до 100 ледяных гор окружали корабли. Лавирование между айсбергами при сильном ветре и снегопаде требовало огромного напряжения сил и большого искусства. Подчас только мастерство, ловкость и быстрота команды спасали шлюпы от неминуемой гибели.

При малейшей возможности корабли снова и снова поворачивали прямо на юг и шли до тех пор, пока сплошные льды не преграждали путь.

Наконец, **22 января 1821 г.** счастье улыбнулось мореплавателям. На горизонте показалось чернеющее пятно.

«Я в трубу с первого взгляда узнал,— писал Беллинсгаузен,— что вижу берег, но офицеры, смотря также в трубы, были разных мнений. В 4 часа телеграфом известил лейтенанта Лазарева, что мы видим берег. Шлюп «Мирный» был тогда поблизости от нас за кормой и поднял ответ... Невозможно выразить словами радости, которая являлась на лицах всех при восклицании: «Берег! Берег!»

Остров назвали именем Петра I. Теперь Беллинсгаузен был уверен, что где-то поблизости должна быть ещё суша.

Наконец его ожидания оправдались. 29 января 1821 г. Беллинсгаузен записал: «В 11 часов утра мы увидели берег; мыс оного, простирающийся к северу, оканчивался высокою горою, которая отделена перешейком от других гор». Эту сушу Беллинсгаузен назвал Берегом Александра I.

«Я называю обретение сие берегом потому, что отдалённость другого конца к югу исчезала за предел зрения нашего. Сей берег покрыт снегом, но осыпи на горах и крутые скалы не имели снега. Внезапная перемена цвета на поверхности моря подаёт мысль, что берег обширен или, по крайней мере, состоит не из той только части, которая находилась перед глазами нашими».

Земля Александра I до сих пор ещё недостаточно исследована. Но открытие её окончательно убедило Беллинсгаузена, что русская экспедиция подошла к неизвестному ещё Южному материку.

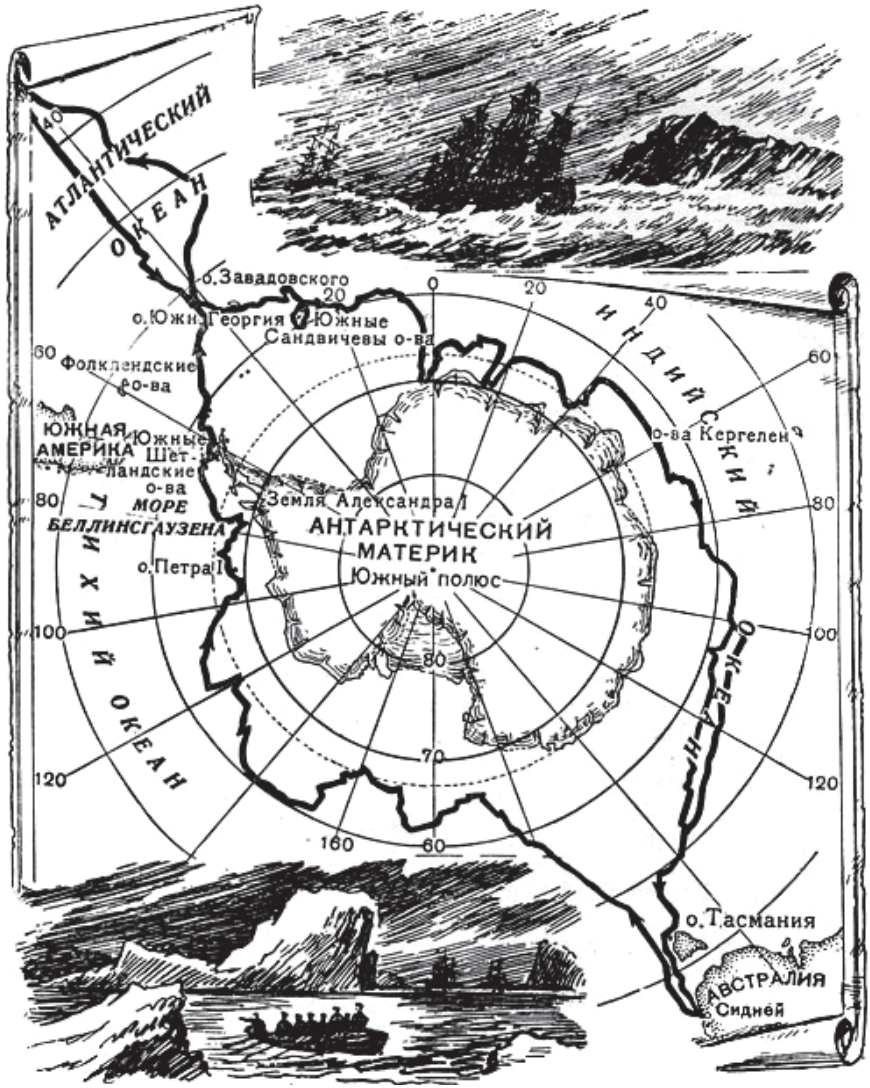
Так совершилось величайшее географическое открытие XIX века.

Разгадав многовековую загадку, мореплаватели решили идти на северо-восток для исследования Южных Шетландских о-вов. Выполнив работы по съёмке их южного побережья, моряки были вынуждены срочно уходить на север: с каждым днём усиливалась течь в потрёпанных штормами кораблях. И Беллинсгаузен направил их в Рио-де-Жанейро.

В начале марта 1821 г. шлюпы встали на якорь на рейде Рио-де-Жанейро. Так закончился второй этап замечательного плавания.

Через два месяца, после основательного ремонта, корабли вышли в море, держа курс к родным берегам.

5 августа 1821 г. «Восток» и «Мирный» прибыли в Кронштадт и бросили якорь на том же месте, с которого снялись более двух лет назад.



Карта маршрута экспедиции Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева вокруг Антарктиды

Они пробыли в плавании 751 день и прошли более 92 тыс. км. Это расстояние в два с четвертью раза больше длины экватора. Кроме Ан-

тарктиды, экспедиция открыла 29 островов и один коралловый риф. Собранные ею научные материалы дали возможность составить первое представление об Антарктиде.

Русские моряки не только открыли огромный материк, расположенный вокруг Южного полюса, но и провели важнейшие исследования в области океанографии. Эта отрасль науки в то время только зарождалась. Ф.Ф. Беллинсгаузен впервые правильно объяснил причины, вызывающие морские течения (например, Канарское), происхождение водорослей Саргассова моря, а также коралловых островов в тропических областях.

Открытия экспедиции оказались крупным достижением русской и мировой географической науки того времени.

Вся дальнейшая жизнь Беллинсгаузена и Лазарева после возвращения из антарктического плавания проходила в непрерывных плаваниях и боевой морской службе. В 1839 г. Беллинсгаузена в чине адмирала назначили главным командиром Кронштадтского порта. Под его руководством Кронштадт превратился в неприступную крепость.

Умер Беллинсгаузен в 1852 г., в возрасте 73 лет.

Михаил Петрович Лазарев много сделал для развития русского морского флота. Уже в чине адмирала, командуя Черноморским флотом, он добился полного перевооружения и перестройки флота. Им было воспитано целое поколение славных русских моряков.

Скончался Михаил Петрович Лазарев в 1851 г.

Уже в наше время капиталистические государства стремились поделить между собой Антарктиду. Географическое общество Советского Союза выразило решительный протест против односторонних действий этих государств. В резолюции по докладу покойного президента Географического общества акад. Л.С. Берга говорится: «Русские мореплаватели Беллинсгаузен и Лазарев в 1819–1821 годах обошли вокруг антарктического материка, впервые подошли к его берегам и открыли в январе 1821 г. остров Петра I, Землю Александра I, острова Траверсе и другие. В знак признания заслуг русских мореплавателей одно из южных полярных морей было названо морем Беллинсгаузена. А поэтому все попытки решать вопрос о режиме Антарктиды без участия Советского Союза не могут найти никакого оправдания... СССР имеет все основания не признавать любого такого решения».

Примечание редакции:: 1 декабря 1959 г. 12 государств (Аргентина, Австралия, Бельгия, Великобритания, Чили, Франция, Япония, Новая Зеландия, Норвегия, Южно-Африканский Союз, СССР и США) подписали в Вашингтоне Договор, предусматривающий использование Антарктики исключительно в мирных целях.

28 января 1945 г. (70 лет назад)
Погибла Роза Шанина – советский снайпер, участница Великой Отечественной войны

Шанина Роза Егоровна

Шанина Роза Егоровна родилась **3 апреля 1924 года** в деревне Едьма Архангельской области, в многодетной крестьянской семье. Мама, Анна Алексеевна, работала дояркой в колхозе. Отец, Егор Михайлович, – на лесозаготовках.

В 14 лет Роза уехала в Архангельск на учёбу в педагогическое училище. Подрабатывала воспитательницей в детском саду. После начала Великой Отечественной войны Шанина оставила педагогический техникум в Архангельске. Пройдя всевобуч, а затем снайперскую школу в Подольске, которую закончила с отличием, ушла добровольцем на фронт.

В апреле 1944 года сержант Шанина прибыла в 184-ю стрелковую дивизию, где был сформирован отдельный женский снайперский взвод. Роза Шанина – одна из первых девушек-снайперов, удостоенных Ордена Славы 3-й и 2-й степени. Награждена она и медалью «За отвагу».

За время Великой Отечественной войны, по различным источникам, на её счету было от 54 до более сотни убитых противников, в том числе двенадцать вражеских снайперов.

Роза Егоровна Шанина погибла **28 января 1945 года** в бою вблизи имения Рихау в Германии.

Источник: http://www.calend.ru/person/195/

29 января 1730 г. (285 лет назад)
Умер Пётр II – император всероссийский (1727-1730), внук Петра I

Пётр II Алексеевич – Император всероссийский, сменивший на престоле Екатерину I, внук Петра I, последний представитель рода Романовых по прямой мужской линии.

Пётр II Алексеевич родился **(12) 23 октября 1715 года** в Петербурге. Он был сыном скончавшегося в 1718 году наследника престола Алексея Петровича и его жены Софии-Шарлотты Брауншвейг-Вольфенбюттельской, которая умерла через десять дней после родов. В первые

четыре года жизни Петра его не рассматривали как будущего императора, поскольку у Петра I росли сыновья Пётр и Павел. Оба умерли в раннем детстве, что создало вопрос о престолонаследии.

Пётр II Алексеевич

Юный Пётр вступил на престол **(6) 17 мая 1727 года**, когда ему было всего одиннадцать лет, и умер в 14 лет от оспы. Пётр не успел проявить интереса к государственным делам и самостоятельно фактически не правил; реальная власть в государстве находилась в руках Верховного тайного совета и в особенности фаворитов юного императора (сначала Меншикова, затем, после его свержения – Долгоруковых).

В праздник Богоявления **6 января 1730 года**, несмотря на жесточайший мороз, Пётр II вместе с фельдмаршалом Минихом и Остерманом принимал парад, посвящённый водоосвящению на Москве-реке. Когда Пётр вернулся домой, у него начался жар. Опасаясь смерти покровителя, Иван Долгоруков задумал спасти положение своих родственников и возвести на престол его невесту. Он пошёл на крайнюю меру, подделав завещание императора.

(18) 29 января 1730 года в Москве 14-летний государь Пётр II скончался, не оставив потомков или назначенного наследника. На нём дом Романовых пресёкся в мужском колене. После смерти Петра Иван Долгоруков выскочил на улицу, выхватил шпагу и прокричал: «Да здравствует императрица Екатерина Вторая Алексеевна!». Он тут же был арестован и вместе с семьёй и княжной Екатериной отправлен в пожизненную ссылку в Сибирь.

Последним из российских правителей Пётр II был похоронен в Архангельском соборе Московского Кремля.

Источник: http://www.calend.ru/person/202/

31 января 1910 г. (105 лет назад)
Родилась Валентина Гризодубова – советская лётчица, Герой Советского Союза

Валентина Степановна Гризодубова родилась в Харькове **(18) 31 января 1910 года** (по другим данным – 10 мая 1909 года). Её отец был известным авиаконструктором и изобретателем, и Валентина с детства росла в атмосфере, способствующей увлечению авиацией. Вполне естественным стало для неё поступление в аэроклуб и занятие планерным спортом.

Пензенский аэроклуб она окончила в 1929 году, а затем была принята лётчиком-инструктором в Тульскую авиационную школу. Была участником агитэскадрильи им. М. Горького в 1934–1935 годах, а с 1936 года стала военным лётчиком Советской Армии.

В.С. Гризодубова

В 1937 году установила пять мировых авиационных рекордов высоты, скорости и дальности полёта на самолётах УТ-1, УТ-2 и АИР-12, а в 1938 году совершила беспосадочный перелёт из Москвы на Дальний Восток, установив мировой женский рекорд дальности полёта. 2 ноября 1938 года ей было присвоено звание Героя Советского Союза – первой среди женщин.

С 1939 года Валентина Степановна назначена начальником Управления международных воздушных линий СССР. Гризодубова прошла всю Великую Отечественную войну, совершила более 200 боевых вылетов. С марта 1942 года она командовала 101-м авиационным полком дальнего действия (позже 31-м гвардейским бомбардировочным авиационным полком), оказывавшим помощь партизанским отрядам.

Находясь с 1946 года в запасе, она продолжала активную деятельность – участвовала в исследовательской работе, была начальником лётно-испытательного центра, заместителем начальника московского НИИ приборостроения по лётной части, была депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва.

Полковник, Герой Советского Союза и Герой Социалистического Труда Гризодубова была награждена орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды и медалями.

Умерла знаменитая лётчица Валентина Степановна Гризодубова **28 апреля 1993 года** в Москве, была похоронена на Новодевичьем кладбище.

Источник: http://www.calend.ru/person/1775/

31 января 1921 г. (94 года назад)
Началось крестьянское восстание в Сибири

Западно-Сибирское восстание 1921—1922 гг. — крупнейшее антибольшевистское вооружённое выступление крестьян, казаков, части рабочих и городской интеллигенции в России в начале 1920-х гг.

К началу 1921-го года крестьянские восстания охватили практически всю Советскую Россию. Крестьяне требовали прекращения хлебной монополии и ликвидации диктатуры РКП(б). Зимой 1921 года восстала и Западная Сибирь.

Введённые с конца августа 1920 года в Тюменской губернии многочисленные развёрстки были непосильны для крестьян Ишимского уезда, тем более, что в 1920 году этот регион постиг сильный неурожай. Однако местное партийное и советское руководство, изымая в ряде мест даже продовольственный хлеб и семена, осуществляло беспрецедентное насилие по отношению к крестьянству.

Начавшись **31 января 1921 г.** в северо-восточном районе Ишимского уезда Тюменской губернии, восстание в короткий срок охватило Тюменскую, Акмолинскую, Омскую и восточные районы Челябинской и Екатеринбургской губернии. Весной 1921 г. повстанческие отряды оперировали на огромной территории от Обдорска (ныне — Салехард) на севере до Каркаралинска на юге, от станции Тугулым на западе до Сургута на востоке. Численность повстанцев к апрелю превысила 100 тыс. человек.

Восстание приобрело огромный размах. В феврале 1921 г. повстанцы на три недели парализовали движение по обеим линиям Транссибирской железнодорожной магистрали, а затем захватили города Петропавловск — 14 февраля, Тобольск — 21 февраля, Кокчетав — 21 февраля, Сургут — 10 марта, Березов — 21 марта, Обдорск — 1 апреля и Каркаралинск — 5 апреля, вели бои за Ишим (несколько раз переходивший из рук в руки), угрожали Кургану и Ялуторовску.

Боевые действия, которые велись в феврале — апреле 1921 г. на охваченной этим восстанием территории, по масштабам и военно-политическим результатам сравнимы с крупными армейскими операциями времён гражданской войны.

Бои продолжались больше года, последние очаги восстания были окончательно ликвидированы только к концу 1922 года. При подавлении восстания проводились карательные операции. Практиковалось взятие крестьян, родственников повстанцев, в заложники. От артиллерийского огня в боях погибло множество мирных жителей, в том числе женщины и дети. Восстание стало одной из главных причин замены в марте 1921 продразвёрстки продналогом и обусловило в дальнейшем переход от политики военного коммунизма к НЭПу.

Восстание началось под разными лозунгами. В Кротовском районе было захвачено красное знамя с чёрным крестом и надписью: «Мы боремся за хлеб. Не гноите его в амбарах». В районе Армизонского — зелёное знамя с надписью белыми буквами «Долой коммунизм». В районе Кусеряка захвачено трёхцветное знамя, здесь и появилось требование привести князя Михаила Александровича к власти. Одним из первых лозунгов был «Да здравствует свободная торговля». В большинстве же чаще повторялись под разными вариантами лозунги «Долой коммуни-

стов», «Да здравствуют беспартийные советы крестьянских депутатов», «Вся власть крестьянам» и т.п.

Знамёна крестьян-повстанцев Армизонского района Тюменской губернии (1921 г.) и Горного Алтая (1930 г.)

Неизменным оставался лозунг, требовавший устранения от власти коммунистов, и им пестрят все воззвания, флаги, сводки и приказы штабов. Штаб Лапушинской Народной армии устанавливает флаг и лозунг для восставшего народа: флаг зелёного цвета, означающий леса, луга и растения на полях труженика-крестьянина, пользующегося таковыми; надпись на флаге белыми буквами означает сибирские снега; лозунг – «Долой коммунизм! Да здравствуют советы!»

Источник: http://history.dibit.ru/events/01-31/nachalos-krestyanskoe-vosstanie-v-sibiri.html

31 января 1970 г. (45 лет назад)
Умер Михаил Миль – советский учёный и конструктор вертолётов

Михаи́л Лео́нтьевич Миль (9 (22) ноября 1909, Иркутск — 31 января 1970, Москва) — советский конструктор вертолётов и учёный, доктор технических наук (1945), Герой Социалистического Труда (1966), лауреат Ленинской премии (1958) и Государственной премии СССР (1968).

Эрик АУБАКИРОВ

Небесные «стрекозы» Миля

Про таких авиаконструкторов, как Туполев, Ильюшин, Микоян, Сухой знают все. Про них написаны книги, снимаются фильмы. Созданные ими самолёты бороздят воздушное пространство. Но самую тесную связь неба с землёй осуществляют всё-таки большие «стрекозы» – вертолёты,

или, как их ещё называют, геликоптеры. Стоит заговорить о них, как сразу вспоминается имя гениального конструктора винтокрылых машин Михаила Леонтьевича Миля.

С мыслью о небе

Он родился **22 ноября 1909 г.** в Иркутске в интеллигентной еврейской семье. Отец, проработав 20 лет инженером на золотых приисках, перешёл служить на железную дорогу. Мать, Мария Ефимовна, в молодости первая красавица Минска, работала зубным врачом. Мечтала, чтобы сын стал великим художником или музыкантом. Несмотря на трудное время – революция, Гражданская война, нанимала для него репетиторов и учителей. Но Михаил, великолепно рисовавший и музицировавший, пошёл по стопам отца, истинным призванием его стала техника. Буквально все подростки бредили тогда авиацией. В 16 лет Миша Миль поступил в Томский политехнический институт, где сразу же организовал планерный кружок.

Но учился недолго, через два года его исключили «за непролетарское происхождение». Кто-то из сокурсников написал донос, где в красках изобразил – о, ужас! – мягкую мебель в доме Милей.

Михаил уехал в Новосибирск, где устроился на кожевенную фабрику лаборантом. Через год он, уже как истинный пролетарий, поступил в Новочеркасский политехнический институт на недавно открывшееся авиационное отделение.

Тогда же его товарищ по учёбе Михаил Захаров рассказал, что в Англии испанский конструктор Хуан Сиерва испытал диковинный летательный аппарат с необычным названием автожир. Вскоре выяснилось, что и под Москвой в Центральном авиационном государственном институте под руководством Николая Камова ведутся работы над созданием подобной машины.

Первым делом самолёты

Камову понравился талантливый студент. После окончания вуза он пригласил Миля в свое КБ. В 24 года Михаил стал начальником бригады аэродинамики отдела особых конструкций ЦАГИ. Миль конструировал лопасти практически для всех разрабатываемых в отделе автожиров и геликоптеров. Активно участвовал в разработке ряда теоретических проблем. Товарищи оценили его удивительную способность не только

анализировать неудачи и промахи, а докапываться до сути проблемы. Установив причину, Михаил предлагал новые конструктивные решения и добивался их выполнения. Мягкий и неконфликтный в повседневной жизни, он умел быть напористым и принципиальным, когда речь шла о защите своего дела.

Надо заметить, что конструирование геликоптеров и автожиров считалось тогда малоперспективным направлением. Основное внимание уделялось созданию и совершенствованию самолётов. Военные – главные заказчики и финансисты авиационных разработок – считали вертолёты чем-то вроде игрушек. Дескать, летают медленно и на малой высоте, разве сравнишь с самолётом или дирижаблем? Поэтому Камова, Миля и других сотрудников КБ часто отвлекали для решения задач самолётостроения.

Перед войной был сформирован отряд автожиров, однако в боевых действиях от него оказалось мало проку. Предприятие, где трудился Миль, расформировали, а его самого эвакуировали в посёлок Билимбай Свердловской области, где Михаилу предстояло заниматься усовершенствованием боевых летательных аппаратов. В свободное от основной работы время он, чуть ли не в тайне от других, конструировал вертолёт. Часть расчётов делал с помощниками, что называется, легально, а вот над созданием хвостового винта будущей «вертушки» корпел по вечерам.

«Битва» с генералами

Во время войны Миль написал письмо Сталину о перспективах развития вертолётостроения. Оно дошло до «хозяина». И несмотря на то что окружение вождя, консультанты и советники, было против, глава государства – это случилось уже после Победы – приказал создать конструкторское бюро для проектирования вертолётов. Миль был назначен руководителем. Два первых опытных образца оказались неудачными. В первом во время полёта на высоте замёрзла смазка, и лётчик был вынужден катапультироваться. Во втором отказала трансмиссия, вертолёт разбился, пилот погиб. Оппоненты и критики тогда на все лады ругали конструктора, а испытатели отказывались летать на «вертушках». Однажды Миль услышал за спиной шёпот: «Вон конструктор идёт, он лётчика убил».

И все же ему позволили сделать ещё одну машину, третью по счету. Она решала и судьбу своего создателя, и судьбу всего КБ. Однажды на пороге кабинета Миля вырос известный тогда лётчик Всеволод Винницкий:

– Хочу летать на вертолёте!

Миль только порадовался такому желанию. Пилот не подвёл, испытания ГМ-1 с номером 3 были успешными. А в 1949 году на базе опытного образца был создан первый советский вертолёт Ми-1. Тот самый, на котором позже было установлено 27 абсолютных мировых рекордов.

Спасение пришло с неба

Ми-1 запустили в серию в транспортном, сельскохозяйственном и санитарном вариантах. И только генералы из министерства обороны «прокатили» новинку, вновь посчитав ненужной своему ведомству. Однако получили предметный урок во время Корейской войны 1950-1953 годов. Тогда одно из подразделений американской армии было окружено в непроходимых лесах, и его полное уничтожение было лишь делом времени. Но прилетели вертолёты, выбросили верёвочные лестницы и спасли военнослужащих.

Учитывая опыт потенциального противника, Сталин вызвал в Кремль авиаконструкторов Яковлева, Камова и Миля, поставив им задачу – создать вертолёт для переброски десанта. Миль решил делать такую машину на базе Ми-1. Первые образцы будущего Ми-4 были из дерева и ткани, оказались капризными в управлении. Однако вскоре ОКБ Миля разработало совершенно новую конструкцию лопастей и корпуса «вертушки» – из металла.

«Сдались» на милость победителя

В 1959 году Н.С. Хрущев побывал в Америке и прокатился на личном вертолёте президента США Эйзенхауэра, построенном на фирме Сикорского. Первому секретарю ЦК КПСС так понравилась эта машина, что, вернувшись из США, он поручил Милю сделать надёжный вертолёт для собственных нужд. Принимал работу лично и потребовал, чтобы конструктор поднялся в воздух вместе с ним.

А вскоре грянула американо-вьетнамская война, в которой главным ударным оружием американцев были не «фантомы» и авианосцы, а вертолёты Bell UH-1, «Ирокез». «Ирокезы» доставляли десантников, эвакуировали раненых, охотились за вьетконговцами. Снайперы и пулемётчики, кружа на вертолётах над лесами и болотами, безнаказанно уничтожали партизан. «Ирокез» доказал, что наступила новая эпоха, когда главным преимуществом в войне становилась мобильность воинских подразделений.

Хрущёв поручает Милю создать аналог американского «Ирокеза». И конструктор с блеском выполнил задание. Это был Ми-8 – экономичная, надёжная и относительно простая в эксплуатации машина. Но интересно вот что. В 1964 году, после отстранения Хрущева от власти, командо-

вание ВВС не приняло Ми-8 на вооружение. Для Военно-воздушных сил было куплено всего лишь несколько десятков машин – так сказать, для апробации. Что это, генералы-ретрограды?.. Назвать их так было не с руки, ведь во главе армии стояли маршалы Советского Союза Жуков, Малиновский, другие прославленные военачальники. Даже командующий ВДВ генерал Маргелов, знаменитый «дядя Вася», и тот скептически отнёсся к «вертушкам». А прославленный лётчик-испытатель Марк Галлай и вовсе назвал вертолёт «заумной игрушкой».

Военно-транспортный вертолёт (летающий кран) Ми-10К

Но Миль не сердился на своих оппонентов, утверждая, что «опираться можно только на то, что сопротивляется». И делом доказал свою правоту.

В июне 1965 года Советский Союз представил на международном авиасалоне в Ле-Бурже одну из самых представительных экспозиций. Вертолёты КБ Миля Ми-8, Ми-6 и «летающий кран» Ми-10 произвели подлинную сенсацию среди специалистов. На милость победителя «сдались» тогда и генералы министерства обороны, сполна оценив достоинства Ми-8. Вскоре он стал использоваться как десантный, транспортный и санитарный вертолёт, а также в качестве летающего командного пункта и постановщика мин. Достаточно сказать, что во время войны в Афганистане все свои операции советские ВДВ осуществляли с помощью винтокрылых машин Ми-8 и Ми-24.

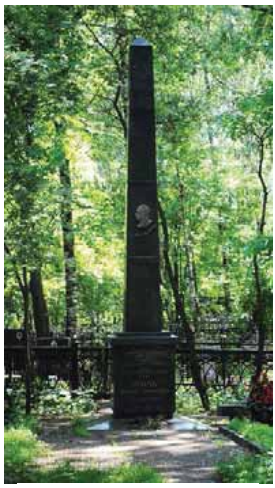
Самый массовый в мире

Начиная с июля 1961 года в СССР было выпущено более 17 000 вертолётов **Ми-8** и его модификаций. Сейчас они эксплуатируются более чем в 50 странах мира, в том числе в США, Китае, Индии, Венесуэле, ЮАР.

После триумфа на смотре в Париже КБ Миля приступило к разработке вертолёта огневой поддержки – Ми-24. Михаил Леонтьевич называл его воздушной боевой машиной пехоты. Здесь он во всем блеске проявил себя как аэродинамик. Но в 1967 году конструктора настиг обширный инфаркт, надолго приковав к постели.

Спустя два года, осенью, состоялся первый полет вертолёта Ми-24. Его создатель присутствовал на испытаниях. А в январе семидесятого гениальный конструктор ушел из жизни. Но продолжает жить и работать его КБ, где создаются новые и модифицируются старые образцы винтокрылых машин. Право, уже и не сосчитать, сколько миллионов небесных миль «накрутили» вертолёты Миля.

Похоронен на Юдинском кладбище, недалеко от железнодорожной платформы Перхушково.



Могила Михаила Миля

Источник: http://tainy.info/personalia/nebesnye-strekozy-milya/

110-летию окончания обороны Порт-Артура

ОБОРОНА ПОРТА-АРТУРА

Русско-японская война 1904–1905 годов — одна из тех войн, политические последствия которых затмили их военное значение. Для Российской империи поражение в этом локальном конфликте стало не просто болезненной пощёчиной, а доказательством неэффективности всего государственного строя. В результате за поиском виновных в поражении интерес к анализу военных причин этого поражения как-то сам собой отошёл на второй план. В отечественной исторической литературе (не только советской, но и дореволюционной) закрепилась традиция — рассматривать эту войну как изначально обречённую на неуспех, и даже в патетических описаниях героизма русских солдат и моряков доминировал трагический мотив жертвенности. Другой крайностью стало широко распространённое мнение о случайности этого поражения. Безусловно, русские военные извлекли уроки из поражения и приложили максимум усилий к ликвидации того, что журналисты (да и последующие историки) заклеймили как «родимые пятна самодержавия». Однако события последующих полутора десятков лет неизбежно отодвинули на второй план и саму русско-японскую войну, и интерес к тем её последствиям, что выходили за рамки текущей политики — как внутренней, так и международной.

О влиянии русско-японской войны на развитие морской тактики и эволюцию военного кораблестроения было сказано гораздо больше — не в последнюю очередь потому, что боевым действиям на море западные наблюдатели и аналитики уделяли куда больше внимания, практически проигнорировав сухопутную кампанию в Манчжурии. Между тем, с военной точки зрения обе составляющих конфликта — как морская, так и сухопутная — представляли собой немалый интерес, а многие их аспекты знаменовали подлинную революцию как в вопросах тактики, так и в технической области. Именно в русско-японской войне стороны впервые столкнулись с феноменом позиционного фронта, протянувшегося на многие десятки километров. Здесь впервые в массовом количестве было применено оружие, впоследствии ставшее символом Первой Мировой войны, — пулемёты.

Порт-Артур – главная база Тихоокеанского флота России и штабквартира русских войск в Северо-Восточном Китае была размещена на Ляодунском полуострове (Китай). В ночь на 27 января 1904 г. отряд японских миноносцев атаковал русский флот на внешнем рейде Порт-Артура. Однако высадить десанты японцам тогда не удалось. Военные действия начались на суше с середины апреля 1904 г. когда в разных местах были высажены силы трёх японских армий: 1-й армии генерала

Курски (45 тыс. человек) у Тюренчэна, 2-й армии генерала Оку у Бицзыво, 4-й армии генерала Нодзу у Дагушаня. Позже к ним присоединилась 3-я армия генерала Ноли. В мае 1904 г. Порт-Артур был отрезан японцами от Манчжурии. После длительной обороны **20 декабря 1904 г.** Порт-Артур был сдан японцам. В ходе наступательных боев у Порт-Артура японская армия потеряла до 110 тыс. человек и 15 боевых кораблей. Значительными были и потери русских войск.

ОБОРОНА ПОРТ-АРТУРА

В конце XIX века российская внешняя политика на Дальнем Востоке заметно активизировалась. В 1895 году по инициативе Петербурга Германия, Франция и Россия принудили Японию пересмотреть навязанный Китаю Симоносекский договор и вернуть Китаю Ляодунский полуостров. Японское правительство было крайне раздражено этим актом и начало готовиться к реваншу. В 1897 году Россия включилась в империалистический раздел Китая, получив в аренду сроком на 25 лет Квантунский полуостров с городом Порт-Артур и добившись согласия Пекина на строительство железной дороги из Порт-Артура до Китайской Восточной железной дороги. Порт-Артур, ставший местом базирования основных сил русского флота, занимал чрезвычайно выгодное положение на Жёлтом море: отсюда флот мог постоянно держать под ударом Корейский и Печилийский заливы, то есть важнейшие морские пути японских армий в случае их высадки в Маньчжурии. Участвуя в подавлении "боксёрского восстания" в Китае, русские войска заняли всю Маньчжурию до Ляодунского полуострова. Российская экспансия спровоцировала Японию, рассматривавшую данный регион как сферу своего влияния на войну.

План войны, разработанный японским командованием, предусматривал достижение господства на море, захват Порт-Артура, Кореи и Маньчжурии. Воспользовавшись недостаточной подготовленностью русской армии и флота к боевым действиям, японский флот в ночь на 27 января 1904 года без объявления войны внезапно напал на русскую эскадру на внешнем рейде Порт-Артура, выведя из строя броненосцы "Ретвизан", "Цесаревич" и крейсер "Паллада". Это послужило началом русско-японской войны.

9 февраля 1904 г. (27 января по ст. ст.) Император Николай II издал Манифест об объявлении войны Японии.

24 февраля 1904 года в крепость Порт-Артур прибыл вице-адмирал С.О. Макаров, принявший энергичные меры для подготовки флота к активным боевым действиям. 31 марта эскадра под его руководством вышла навстречу японскому флоту. Броненосец "Петропавловск", на котором находился Макаров, подорвался на японских минах и затонул. После гибели Макарова русская эскадра, руководимая безынициативным контр-адмиралом В.К. Виттефтом, не смогла помешать противнику произвести переброску войск на Квантунский полуостров.

В марте 1904 года японские войска высадились в Корее, а в апреле — в Южной Маньчжурии. Российский отряд под командованием генерала М.И. Засулича был вынужден отступить. В мае японцы овладели Цзинь-чжоуской позицией, отрезав, таким образом, Порт-Артур от сухопутной Манчжурской армии. Оставив часть сил для формирования 3-й армии генерала Ноги, предназначенной для действий против Порт-Аргура, они начали наступление на север. В сражении при Вафангоу (1—2 июня) русское командование во главе с генералом А.Н. Куропаткиным, не сумев обеспечить согласованность действий отдельных частей и общее руководство боем, отдало приказ об отступлении. Непосредственная борьба за Порт-Артур началась в конце июля — начале августа 1904 года, когда японская армия, высадившаяся на Ляодунском полуострове, подошла к внешним обводам крепости. К началу тесной осады Порт-Артура из 50 тысяч человек населения в городе осталось одна треть, из них русских – 2 тысячи, остальные – китайцы.

Защитники Порта-Артура.

Гарнизон крепости насчитывал 41 780 солдат и 665 офицеров, на вооружении которых было 646 орудий и 62 пулемёта. Кроме того, в бухте стояло 6 броненосцев, 6 крейсеров, 2 минных крейсера, 4 канонерских лодки, 19 миноносцев и минный транспорт "Амур". Личного состава на эскадре и Квантунском флотском экипаже числилось до 8 тысяч человек[*]. Из мужского населения города, не призванного по мобилизации, но способного носить оружие, было сформировано 3 дружины численностью в 500 человек каждая. Дружинники круглосуточно работали на строительстве оборонительных сооружений, несли караульную службу на центральной ограде крепости. Позднее они доставляли на позиции боеприпасы и продовольствие и являлись резервом обороны на крайний случай. Из местных жителей была сформирована велосипедная летучая почта, которая обеспечивала во время боев связь между штабом крепости и многочисленными укреплениями на передовой линии. В ноябре велосипеды были впервые применены для перевозки раненых.

Оборону Порт-Артура возглавлял генерал А.М. Стессель, которому подчинялись все сухопутные и инженерные войска, а также крепостная

[*] Сорокин А.И. Героическая оборона Порт-Артура, 1904-1905. М., 1955. С. 50.

артиллерия, флот подчинялся главнокомандующему, который находился в Маньчжурии и не мог им управлять. Порт-Артур был плохо оборудован как база для военно-морского флота: внутренняя гавань для стоянки кораблей, тесная и мелководная, к тому же имела всего один выход, причём узкий и мелкий. Внешний рейд, совершенно открытый, был опасен для стоянки кораблей. Кроме того, крепость оказалась недостаточно защищённой с суши и моря. Несмотря на огромную работу, проделанную русскими войсками и гражданским населением по инициативе и под руководством энергичного и талантливого генерала Р.И. Кондратенко, являвшегося командующим сухопутной обороной, строительство крепостных сооружений шло чрезвычайно медленно. Серьёзные недостатки в системе обороны крепости с суши, отсутствие единого командования силами обороны и изолированность крепости от главных сил русской армии, действовавшей в Маньчжурии, создавали весьма неблагоприятные условия для защитников Порт-Артура.

Сформированная японцами для осады крепости 3-я армия состояла из трёх пехотных дивизий, двух резервных бригад, одной полевой артиллерийской бригады, двух отрядов морской артиллерии и резервного сапёрного батальона. Не считая специальных войск, генерал Ноги имел свыше 50 тысяч штыков, более 400 орудий, из них 198 стволов специальной осадной артиллерии[*].

6 августа начался первый штурм, продолжавшийся 5 дней. Жаркие бои развернулись на Западном участке за гору Угловую, на Северном — у Водопроводного и Куминерского редутов, и особенно на Восточном — за редуты № 1 и № 2. В ночь с 10 на II августа японские части прорвались в тыл основной линии русской обороны. Русская пехота и роты моряков стремительно контратаковали с разных направлений. Примерно через полчаса остатки японских войск были вынуждены спасаться бегством. Таким образом, первый штурм Порт-Артура окончился поражением японцев, одной из причин которого стала замечательная по меткости ночная стрельба русской артиллерии. Армия Ноги потеряла 15 тысяч воинов, некоторые части перестали существовать. Японцы были вынуждены перейти к долговременной осаде крепости.

[*] Сорокин А.И. Указ. соч., с. 51.

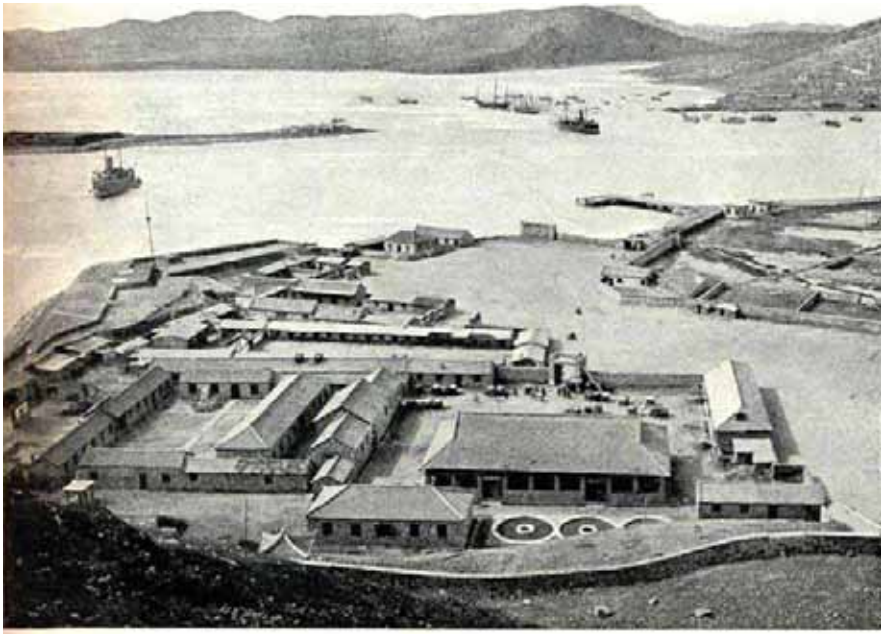
12 августа на передовые линии вышли неприятельские инженерные батальоны. В конце августа — начале сентября осадные работы заметно продвинулись вперёд. За это время пополнился артиллерийский полк неприятеля за счёт одиннадцатидюймовых осадных гаубиц.

Поредевшие при августовском штурме дивизии Ноги пополнились 16 тысячами солдат и офицеров и, кроме того, 2 ротами сапёров. В свою очередь защитники Порт-Артура совершенствовали оборонительные сооружения. Благодаря установке новых морских батарей количество артиллерии в сентябре увеличилось до 652 стволов. Расход снарядов был возмещён флотом, и на 1 сентября 1904 года крепость имела 251 428 выстрелов[*]. Упорная борьба развернулась за господствующие вы-

[*] Сорокин А.И. Указ. соч. С. 71.

соты Длинная и Высокая, которые имели важное значение в системе обороны крепости. Штурмы этих высот следовали один за другим. Людские силы неприятеля на главном направлении удара превосходили оборону примерно в 3 раза, а на отдельных участках — до 10 раз.

При отражении атак русские широко использовали ряд новых средств борьбы, в том числе миномёты, изобретённые мичманом С.Н. Власьевым. После четырёхдневных ожесточённых боев японцам удалось захватить гору Длинную. Атаки на гору Высокую 6—9 сентября, в ходе которых потери японцев составили до 5 тысяч солдат и офицеров, завершились безрезультатно. Русские потеряли убитыми 256 человек и ранеными 947*. На этом завершился второй штурм крепости.



ПОРТЪ-АРТУРСКІЯ УКРѢПЛЕНІЯ.

С 29 сентября фронтовики стали получать по 1/3 фунта конины на человека два раза в неделю. Появилась цинга, уносившая больше жизней, чем снаряды и пули. В начале ноября в госпиталях города находилось свыше 7 тысяч раненых и больных цингой, дизентерией и тифом. В ещё более тяжёлом положении находилось гражданское население. В конце ноября на базаре продавалась собачина, а конина стала роскошью. Большую помощь сухопутным войскам в обороне крепости оказывали стоящие на внутреннем рейде корабли. Так, флот выделил для

* Сорокин А.И. Указ. соч. С. 77.

этого 284 орудия и большое количество боеприпасов. Усилиями моряков на берегу было построено и вооружено 15 различных крепостных сооружений. Большое количество матросов и офицеров флота было переведено на сушу для пополнения сил защитников крепости. Однако основной формой содействия флота войскам являлась артиллерийская поддержка, носившая систематический характер и продолжавшаяся вплоть до падения Порт-Артура.

17 октября после 3-дневной артиллерийской подготовки японцы провели третий штурм крепости, длившийся 3 дня. Все атаки врага были отбиты русскими войсками с огромными для него потерями. 13 ноября японские войска (свыше 50 тысяч человек) предприняли четвёртый штурм. Им мужественно противостоял русский гарнизон, насчитывавший к этому времени 18 тысяч человек. Особенно тяжёлые бои происходили за гору Высокую, которая пала 22 ноября. Заняв гору Высокую, неприятель приступил к обстрелу города и гавани из 11-дюймовых гаубиц. Получив многочисленные повреждения, 22 ноября затонул броненосец "Полтава", 23 ноября — броненосец "Ретвизан", 24 ноября — броненосцы "Пересвет" и "Победа", крейсер "Паллада"; был сильно повреждён крейсер "Баян".

2 декабря с группой офицеров погиб герой обороны генерал Кондратенко. Это явилось большой потерей для защитников крепости. Хотя после гибели эскадры положение осаждённых сильно ухудшилось, гарнизон был готов продолжать борьбу. Ещё держали оборону боеспособные части, могли стрелять 610 орудий (из них 284 морских), имелось 207 855 снарядов (не хватало крупного калибра), не ощущалось острой нужды в хлебе и сухарях, из 59 укреплённых узлов крепости было потеряно не более 20[*]. Однако вследствие малодушия генерала Стесселя и нового начальника сухопутной обороны генерала А.В. Фока 20 декабря 1904 года (2 января 1905 года по новому стилю) Порт-Артур был сдан японцам.

Борьба за Порт-Артур, продолжавшаяся около 8 месяцев, стоила японской армии и флоту огромных потерь, которые составили около 112 тысяч человек и 15 кораблей различных классов; 16 кораблей получили серьёзные повреждения. Потери русских составили около 28 тысяч человек[**]. Падение Порт-Артура предопределило дальнейший ход войны и поражение в ней царской России, потерявшей флот и военно-морскую базу на Тихом океане. Японские войска, освободившиеся после захвата Порт-Артура, были использованы против русской армии в Маньчжурии. По Портсмутскому мирному договору 1905 года арендные права на Порт-Артур перешли к Японии).

Использованы материалы книги: "Сто великих битв", М.: "Вече", 2002

[*] Сорокин А.И. Указ. соч., с. 103.

[**] Золотарёв В.А., Козлов И.А. Русско-японская война 1904—1905 гг. Борьба на море. М., 1990. С. 116.

Икона Божией Матери Порт-Артурская «Торжество Пресвятой Богородицы»*

Иконы, связанные с воинскими событиями

В декабре 1903 г. в Киево-Печерскую Лавру пришёл седовласый старец-матрос из Бессарабской губернии — один из последних живых участников Севастопольской обороны. На груди его светил серебром Георгиевский крест. Воин плавал под начальством Нахимова, был тяжело ранен, чудом остался жив… И вот, во исполнение данного обета, пришел поклониться мощам угодников Печерских. Он рассказал о необычайном видении, которого удостоился.

И вот, во исполнение данного обета, пришёл поклониться мощам угодников Печерских. Он рассказал о необычайном видении, которого удостоился.

В одну из ночей старик был разбужен необычайным шумом. Он увидел Божию Матерь, окружённую ангелами во главе с Архистратигом Михаилом и Архангелом Гавриилом. Богородица стояла на берегу морского залива спиною к воде. В руках — белый плат с голубой каймой, посреди которого был изображён Нерукотворный Лик Спасителя. Одета она была в синий хитон, покрытый одеянием коричневого цвета. На берегу залива в тумане был виден город в огне; на этот город и был обращён взор Владычицы, благословляющей его образом. Над головою Её в облаках ослепительного света ангелы держали корону, увенчанную другою короной из двух перекрещивающихся радуг. Наверху короны был крест. Выше на престоле славы восседал Господь Саваоф, окружённый ослепительным сиянием, по кото-

* © 2006-2014 Победа – Сайт Синодального отдела Московского Патриархата по взаимодействию с Вооруженными Силами и правоохранительными органами.

рому были видны слова: «Да будет едино стадо и един Пастырь». Богородица попирала стопами обоюдоострый обнажённый меч.

Потрясённый старик испытал сильнейшее смущение. Матерь Божия, ободрив его, сказала: «России предстоит очень скоро тяжёлая война на берегах далёкого моря, и многие скорби ожидают её. Изготовь образ, точно изображающий Моё явление, и отправь его в Порт-Артур. Если икона Моя утвердится в стенах города, то Православие восторжествует над язычеством и русское воинство получит победу, помощь и покровительство». Ослепительный свет озарил комнату, и видение исчезло.

В Лавре богомольцы рассказывали достаточно разных историй о «чудесах», и рассказ севастопольца вызвал настороженное отношение. Но прошло чуть более месяца, и о явлении Божией Матери заговорили по всей России. В ночь на **26 января 1904 г.** нападением японских миноносцев на русские корабли в Порт-Артуре началась Русско-японская война.

Вспомнив о повелении Божией Матери, в Киеве начали сбор средств. Уже в первый день число жертвователей достигло нескольких сотен, и было решено — дабы соблюсти между жертвователями равенство, в дальнейшем принимать от каждого лица ровно по пять копеек. Когда количество жертвенных пятаков достигло 10 000, сбор был прекращён. Написание образа доверили известному киевскому живописцу П.Ф. Штронде. Художник отказался от гонорара, и пожертвования были потрачены только на необходимые материалы.

Работа продолжалась около четырёх недель, и почти всё время возле художника пребывал ветеран-севастополец. Ночное видение он помнил на удивление точно, и такой же точности требовал от иконописца. Порою, не в силах объясниться, забирал у Штронды карандаш, и тот с изумлением видел, как натруженные скрюченные пальцы матроса обретали лёгкость, нанося без видимых усилий тончайшие штриховые контуры.

На Страстной Седмице при громадном стечении народа образ был освящён и отправлен в Санкт-Петербург, на попечение адмирала Верховского. Киевские граждане выражали надежду, что «Его Превосходительство употребит все возможности для скорейшего и безопасного доставления иконы в крепость Порт-Артур».

Власти полного адмирала, члена Адмиралтейств-Совета Владимира Павловича Верховского, конечно, вполне хватило бы для «скорейшего и безопасного доставления» иконы по назначению. К тому же, как утверждали, он был человеком благочестивым, ценителем изящных искусств.

На Пасху образ был уже в доме адмирала. Казалось бы, дело за немногим — погрузить икону в ближайший скорый поезд или воинский эшелон, и через 17—18 суток она будет на Порт-Артурских позициях. Но Владимир Павлович поспешности в делах не любил. Несколько дней его дом напоминал модный художественный салон: посмотреть икону захо-

дили генералы, сенаторы, представители властей, старые коллеги по службе… Навестил адмиральскую квартиру и митрополит Петербургский Антоний. Верховский испросил благословения выставить икону («хотя бы на недельку») в Казанском соборе, но владыка напомнил, что законное место её в Порт-Артуре, и что с исполнением Владычной воли следует поспешить. Адмирал ответил, что ради выигрыша 7—8 дней вряд ли стоит подвергать икону дорожным случайностям. (Последующие события показали, что судьбу иконы как раз и решили эти самые дни!)

31-го марта (в среду Светлой Седмицы) под Порт-Артуром вместе с флагманским броненосцем «Петропавловск» погиб командующий флотом адмирал Степан Осипович Макаров. Его смерть во многом предопределила развитие событий на морском театре военных действий и весь ход войны. тихоокеанцы переживали его гибель как личную катастрофу, а Государь Николай Александрович оставил среди каждодневных своих записей такую: «Целый день не мог опомниться от этого ужасного несчастья… Во всем да будет воля Божия, но мы должны просить о милости Господней к нам, грешным».

Если бы Верховский воспринял эту трагедию как некий грозный знак и поторопился с отправкой иконы!.. Но образ «Торжество Пресвятыя Богородицы» продолжал украшать адмиральскую квартиру; Верховский заказал его список, и на эту работу (её прекрасно выполнили монахини Новодевичьего монастыря) ушло ещё несколько дней.

На место погибшего Макарова заступал адмирал Николай Илларионович Скрыдлов, отозванный с поста командующего Черноморским флотом. Приказ о назначении состоялся 1 апреля; 6-го Скрыдлов прибыл в столицу, и, пока длилась почти недельная череда полагавшихся по чину аудиенций, попечение над «Порт-Артурской» иконой приняла на себя вдовствующая Императрица Мария Фёдоровна. Образ после краткого молебна в собственной Её Величества резиденции (Аничков дворец) был доставлен в салон-вагон адмирала Скрыдлова. Николай Илларионович обещал, что лично внесёт его в Порт-Артурский собор.

Адмиральский поезд отбыл 12-го числа. Но, к удивлению многих… снова в Севастополь! Там Скрыдлов пару дней потратил на передачу дел своему преемнику, ещё день-другой устраивал по-дорожному семейство с багажом, и лишь 20-го тронулся в путь. Увы, сделал он это слишком поздно! Последний эшелон с боеприпасами прорвался в крепость 26 апреля, разгоняя на стрелках вышедших к полотну японских солдат, за три дня до того высадившихся на побережье. В результате Скрыдлов вместо Порт-Артура оказался во Владивостоке…

Принято считать, что история не терпит сослагательного наклонения. Однако порой невозможно не задаться вопросом: «А что, если?..». Что, если бы лаврские богомольцы не стали связывать свои надежды с Верховским, а твердо возложили упование на всеблагую и всесовер-

шенную волю Божию? Тогда, быть может, история войны сложилась бы по-другому?..

О том, что было дальше, пишет один из современников: «Таинственная и чудесная по своему происхождению икона, известная под названием «Торжество Пресвятой Богородицы»… 2-го августа (!?) 1904 г. была временно помещена во Владивостокском кафедральном соборе…» Икона была выставлена на поклонение 2 августа спустя почти 90 дней после прибытия во Владивосток. Видимо, за множеством забот Николай Илларионович попросту забыл о ней… Слухи о «сокрытии» командующим «Порт-Артурской» иконы блуждали по городу. Можно представить себе, сколь обострилось недовольство (особенно среди моряцких жён и матерей), когда три крейсера вышли в море на неравный бой с японской эскадрой 30 июля — и адмирал поспешил переложить ответственность на вдовствующую Императрицу — мол, Высочайших указаний не поступало… На телеграфный запрос был немедленно получен ответ Марии Фёдоровны, и образ перенесли из адмиральского дома в Успенский собор.

Едва ли когда соборные стены слышали столько искренних молений, сколько возносилось их перед образом «Торжества Богородицы» в те дни. «*Перед иконою,* — писал очевидец, — *склонив колена, с глубокой верою, со слезами на глазах молились люди… Морские и сухопутные чины, начиная с простого солдата и матроса и кончая адмиралом или генералом, повергались ниц пред этою иконою и в усердной молитве искали утешения, ободрения и помощи у Пресвятой Богородицы…*»

6 августа, в праздник Преображения Господня, Преосвященный Евсевий, епископ Владивостокский в первый раз служил молебен «перед сею необычайною по своему происхождению иконою», предварив его такими словами: «*И да не смущается сердце старца-воина, которому было видение, и всех, на средства и по усердию которых сооружена святая икона, что не попала она в Порт-Артур. Господь многомилостив и всесилен, и Его Пречистая Матерь может оказать помощь Артурцам и всем русским воинам, находясь Своим изображением и во Владивостоке, а мы, жители Владивостока, возрадуемся и возвеселимся, имея у себя сию святыню…».*

Но чувство неправильности происходящего испытывали практически все русские православные люди. В редакцию «Церковного Вестника» приходили каждодневно десятки писем, вопрошавшие — «Куда делась икона?» Весть о нахождении образа во Владивостоке мало утешила людей. Настроения их наглядно иллюстрирует письмо, направленное в те дни неким «православным военным» адмиралу Верховскому: «*Раз икона находится во Владивостоке и не дошла по назначению, она не может подавать благодатной помощи верующим в заступление Богоматери. В настоящие дни наших тяжких испытаний особенно благовременно*

искать помощи Небесной… и если эта помощь обещана нам при выполнении определённых условий, то нельзя же останавливаться на полпути к тому, что требуется от нас…

Пусть бы икона вверена была рискованному способу доставки её на место: если действительно было намерение Богоматери через нее явить свою чудесную помощь в Порт-Артуре, то Её образ дойдёт до Порт-Артура; если же не дойдёт — подчинимся воле Богоматери, и на нашей душе не останется упрёка за невнимание к тому, что через посредство простого моряка изрекается устами Царицы Небесной».

После боя в Корейском проливе 1 августа под началом трёх адмиралов оставалось два боеспособных крейсера — «Россия» и «Громобой». И вряд ли Скрыдлов отважился послать один из них на прорыв блокады. Будь он даже человеком действительно верующим, служебный долг обязывал мыслить категориями сугубо практическими — такими, как узлы хода, дюймы калибра и миллиметры брони. А именно в этих узлах и дюймах неприятель удерживал за собою подавляющее превосходство.

Нашлись, однако, люди, которые так не считали. В штабе Скрыдлова составилась группа молодых офицеров-«заговорщиков», душой которой был 23-летний мичман Павел Оттович Шишко. Прорывать блокаду он задумал на маленьком старом пароходе «Сунгари». Отправить икону на нём Скрыдлов, правда, не решился. С неё была снята фотокопия в трёх экземплярах, а затем местным живописцем была написана на дереве масляными красками ещё одна, в уменьшенном размере. Фотокопии послали почтой в Чифу русскому консулу, чтобы переправить в осаждённую крепость китайской джонкой, а вновь написанную решили отправить транспортом. Доставить её вызвался матрос-доброволец Пленков.

Мичман Шишко, назначенный командиром транспорта лейтенанта А.М. Веселаго и их товарищи предприняли две попытки. Сначала транспорт, нагруженный также мукой и снарядами, был отброшен тайфуном. Вторая попытка сорвалась у самого Порт-Артура, когда на судне уже видели вспышки выстрелов крепостных орудий – помешали дозорные корабли противника. Решили зайти в Циндао и, загрузившись углем, попробовать ещё раз, но через день по приходе «Сунгари», туда прибыли миноносцы из крепости, сообщившие о готовящейся капитуляции…

Все это время Успенский кафедральный собор был переполнен народом. Очевидец писал: «Пред иконою «*Торжество Богоматери» так же много было молящихся и плачущих, как и в начале августа, после возвращения из боя наших крейсеров… Часто можно слышать с укоризною произносимый вопрос: почему же до сих пор не отправили икону в Порт-Артур?.. Почему не нашёлся до сих пор человек, готовый из-за любви к Родине и её защитникам-героям взять на себя опасную,*

но вместе с тем высокую задачу — провезти в Порт-Артур икону Богоматери?..»

Такой человек нашёлся. Им был Николай Николаевич Фёдоров, участник Русско-турецкой войны 1877—78 гг., отставной ротмистр лейб-гвардии Уланского Его Величества полка, служивший по Дворцовому ведомству в должности делопроизводителя Императорской охоты. Возраст его был за пятьдесят, он страдал ревматизмом, ни о каких подвигах не мыслил, живя себе тихо в Гатчине — пока не прочёл в газете, что икона «Торжество Богородицы» вот уже почти полгода пребывает во Владивостоке, и никто не может доставить её по назначению…

Николай Николаевич, рассказав о своём намерении супруге, сел на поезд и вечером того же дня был в Кронштадте. Позднее он говорил, что на всем пути его странствий с ним случались «малые чудеса», а все сложные вопросы разрешались на удивление быстро, как бы сами собою. «*Впрочем,* — заключал он, — *удивляться тут как раз и нечему. Ведь я прежде всех моих дел испросил благословение у Кронштадтского Пастыря, великого молитвенника земли русской…»*

7 ноября Фёдоров прибыл во Владивосток. И в этот же день адмирал Скрыдлов получил из Копенгагена депешу вдовствующей Императрицы, которая дозволяла «вверить попечение над образом «Торжество Богородицы» г. Фёдорову».

О доставке иконы по суше через Маньчжурию нечего было и думать. Моряки советовали дождаться второго похода «Сунгари», но Николай Николаевич решил добраться на каком-нибудь судне в Шанхай и далее действовать по обстоятельствам. Нашлось и подходящее судно — норвежский пароход «Эрик». Команда — малайцы, капитан — британский подданный, груз имел адресацию в Шанхай, а время выхода в рейс было назначено на 22 ноября. «…*Время до 22 числа,* — писали «Епархиальные ведомости», — *г. Фёдоров употребил на приготовление себя к великому и опасному предприятию: он говел, исповедовался и причастился Св. Тайн Христовых…»*

Пароход ушёл. С надеждой верующие люди России ждали известий, но их не было… **20 декабря 1904 г**. Порт-Артур пал.

11 января во Владивосток пришёл заказной пакет, отправленный из порта Чифу на следующий день после падения крепости, 21 декабря 1904. Фёдоров писал: «*8 декабря приехал в Чифу. Нашлись китайцы, взявшиеся доставить меня на джонке в Порт-Артур, и 14 декабря в 9 часов вечера я сел в лодку, но проехал всего около 10 вёрст. Слабый попутный ветер переменился, подул сильнейший противный северный ветер… и мы вернулись при большом волнении в Чифу. 19 числа я намерен был опять выехать в 6 часов вечера, но к этому времени слабый попутный ветер совсем улёгся, и пришедшие за мной китайцы заявили, что опять ехать нельзя. 20-го утром пришли 4 миноносца из Порт-Артура… Какова же была моя скорбь, когда я узнал, что они в*

Порт-Артур не возвратятся, потому что крепость сдаётся… Неисповедимы пути Божии. Попутный ветер — от Бога, и если я не попал в Порт-Артур, то ясно, что на это не было воли Божией».

Как сказал глава русской православной миссии в Корее архимандрит Павел — «*Слава Богу, что нашёлся на Руси человек, явивший ту христианскую доблесть и ту веру, в которых — увы! — многие из нас ныне ослабли… История «Торжества Пресвятой Богородицы»… явилась испытанием нашей общей веры, и самое происхождение её в Киеве так же необычно, как и тот урок, который преподан нам с такою силою в Порт-Артуре…».*

После падения крепости Фёдоров, рассудив, что икона должна быть среди сражающихся войск, перебрался в маньчжурскую армию. До конца войны Порт-Артурская икона находилась в походной церкви главнокомандующего, а в мае 1905 г., волею Божией и трудами многих людей, счастливо избегнув военных случайностей, вернулась во Владивосток…

Во Владивостокской епархии при Владыке Евсевии праздник иконы «Торжество Пресвятой Богородицы» отмечался **16/29 августа**, совпадая с днём Спаса Нерукотворенного Образа. Написан был и тропарь (глас 1) в Её честь: «Пречистая Богородице, на Небесах благословенная и на земли славословимая, радуйся Невесто Неневестная».

Историки отмечают, что Крымская (1853—56 гг.) и Русско-японская война (1904—05 гг.) имеют удивительное сходство, порою почти детальное. Обе велись на морских рубежах Империи, в обоих случаях центром и символом противоборства была защита приморских крепостей — Севастополя и Порт-Артура, в обеих войнах русские войска проявили массовый героизм, но, несмотря на это, они завершились подписанием унизительных для России мирных соглашений… Но между Севастополем и Порт-Артуром существовала ещё и глубинная, невидимая связь, о которой светские историки предпочитают молчать…

С начала XIX века до начала XX -го Россия пережила три тяжёлых оборонительных войны, ставших духовными вехами её истории. Первая — Отечественная война 1812 г. В народе Наполеон именовался тогда не иначе, как «антихристом», а все слои общества (в том числе и самые высшие) воспринимали бедствие войны как суровое, но «надлежащее и праведное» наказание Божие. «*Зачем это приходили к нам французы?* — писал позже святитель Феофан Затворник. — *Бог послал их истребить то зло, которое мы у них же переняли. Покаялась тогда Россия, и Бог помиловал её…»*

Минуло 40 лет, и Россия снова пережила иноземное нашествие. Каковы же причины неудачного исхода Крымской войны? Только ли упоминаемые в советских учебниках «отсталость вооружения, отсутствие удобных путей сообщения, подготовленных и способных военачальников» и т.п.? Или же были ещё и другие — невидимые, которые «материалистическое сознание» просто не в силах воспринять?

Об этом писал в дневнике осенью 1854 г. иеромонах Оптинской пустыни о. Евфимий (Трунов): «***14 сентября*** *— день Воздвижения Честнаго Креста Господня был днём начала осады Севастополя. Не откровение ли это для внимательного?.. Не знаменует ли событие это, что Русь Святая уже недостойна именоваться этим именем, что благодать и сила Честнаго Креста Господня отступает от тех, кто поставлен быть вождями Русского народа, кто, принося клятву быть верным Вере и Царскому Престолу, первородство своё и верность продаёт за чечевичную похлёбку низменного тщеславия и самолюбия?.. Но, благодарение Богу, тайники души простого народа ещё не затронуты, или мало затронуты злом неверия и вольнодумства его руководителей — в этом временное спасение земли Русской, яко хранительницы чистой Христовой веры. Коснётся этих тайников дух князя века сего, тогда чего ждать? Не грозного ли и Страшного Суда Господня?..»*

Главнокомандующего всеми сухопутными и морскими силами в Крыму князя Александра Сергеевича Меншикова матросы называли «Изменщиков», а люди осведомленные прямо утверждали, что «светлейший — вольтерьянец и старый масон». Участник обороны Севастополя П. Кислинский рассказывал после войны «Серафимову служке» Н. Мотовилову: «Как-то раз я был у светлейшего… Адъютант докладывает, что явился гонец от архиепископа Херсонского Иннокентия…

— Владыка прислал доложить вашей светлости, что он прибыл к Севастополю с Чудотворной иконой Касперовской Божией Матери и велел просить встретить её как подобает, у врат Севастопольских. Владыка велел сказать: се Царица Небесная грядёт спасти Севастополь.

— Что, что? Как ты сказал? Повтори!

— Се Царица Небесная грядёт спасти Севастополь!

— А! Так передай архиепископу, что он напрасно беспокоил Царицу Небесную — мы и без Нея обойдёмся!»

Спустя почти полвека грянула Русско-японская война. В.Н. Мальковский так писал в своём «Сказании об иконе «Торжество Пресвятыя Богородицы» (1906 г.): «Ужасная и небывалая по своим размерам война унесла десятки тысяч человеческих жизней, поглотила сотни миллионов народного достояния. Обрушившись так внезапно со всеми своими кровавыми ужасами, она явилась Божией карой за то неверие, за ту нравственную распущенность, которые царили в наших слоях общества».

* * *

После 1917 года Владивостокский собор был закрыт, позже взорван. Долгое время о судьбе «Божией Матери Порт-Артурской» ничего не было известно. Была ли она уничтожена? Или, в ходе кампании «по изъятию церковных ценностей», обращена в иностранную валюту? Или, подобно «Курской-Коренной», ушла за кордон с частями Белой армии? А может, подобно «Кипрской» в подмосковном селе Стромынь, тайно сберегается кем-то из верующих?..

Предположения длились, пока Господу не угодно было явить новое чудо. **17 февраля 1998 г.** в Иерусалиме, в антикварном магазине Порт-Артурскую икону увидели паломники из Владивостока! Деньги заняли в русском Горненском женском монастыре, и икона была выкуплена. Вывезти святыню из Израиля помогли российские власти и Синодальный Отдел Внешних церковных связей Московского Патриархата.

6 мая 1998 г. Порт-Артурская икона Божией Матери возвратилась во Владивосток. Встреченная крестным ходом и перезвоном колоколов, взорам ликующих православных «…предстала Божия Матерь, стоящая Своими стопами на берегу залива на двух поверженных и обломанных мечах» — какой явилась некогда старику-севастопольцу.

Епископ Владивостокский и Приморский Вениамин сказал при её встрече: «*Нам не дано знать, что ожидает Церковь впереди. Скорби и гонения часто сопутствуют христианской жизни. Но чудесное обретение иконы Божией Матери свидетельствует о благодатном Покрове Пресвятой Богородицы над православными христианами. Это придаёт нам мужество и самоотверженность при несении каждым своего креста…*»

Источник: http://pobeda.ru/ikona-bozhiey-materi-port-arturskaya-torzhestvo-presvyatoy-bogoroditsyi-29-avgusta.html

Андрей Лебедев

Осада Порт-Артура как чёрная страница в японской военной истории

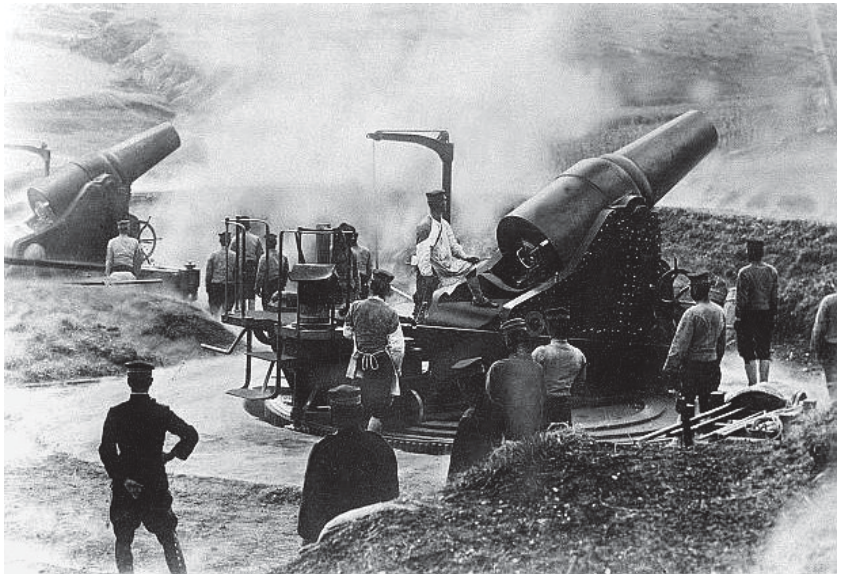
Поражение русской армии в войне с Японией в 1904–1905 гг., позорный мир, заключённый по её итогам, первая русская революция и антипатриотические настроения, царившие в тогдашнем русском обществе оставили без внимания саму войну, в частности, один из важнейших и героических её эпизодов – оборону Порт-Артура.

Вся история той далёкой, теперь уже всеми забытой войны до сих пор вызывает много вопросов, сомнений и споров среди исследователей, да и просто любителей военной истории.

Из различных источников известно, что Порт-Артур так и не успели должным образом подготовить к обороне, главную причину сложившегося положения связывают с отсутствием необходимого государственного финансирования.

Согласно планов военного ведомства, полностью завершить все строительные работы и другие мероприятия по приведению крепости в полную боевую готовность планировалось только к 1909 году, однако выделять деньги на строительные работы царский минфин начал только с началом войны, всего успели выделить около 4,5 млн. рублей из 15

млн. запланированных, что составляло примерно менее одной трети от необходимого.



Убийцы Порт-Артура — японские 280-мм осадные гаубицы на позиции

В результате, к началу боевых действий в крепости было выполнено лишь немногим более половины всех работ, причём наибольшее внимание было обращено на приморский фронт, то есть от врага собирались обороняться в основном со стороны моря, а не с сухопутья.

Другим просчётом при строительстве Порт-Артура считается то обстоятельство, что его оборонительная линия слишком тесно примыкала к городу и гавани, это давало японцам в дальнейшем возможность подвергать артобстрелам большую часть крепости, практически с самых первых дней осады, в том числе и саму морскую гавань с боевыми кораблями флота.

Получалось, что в военно-инженерном отношении Порт-Артур просто не подходил по своим инженерным параметрам к нормативам тогдашней современной крепости типа Вердена или Брест-Литовска, так называемым классическим крепостям. Порт-Артур являлся не крепостью, а скорее всего, представлял из себя комплекс различных оборонительных позиций и сооружений. Русское военное командование, прекрасно осознавая все слабые места обороны Порт-Артура, всю систему основных крепостных сооружений строило, опираясь на довольно выгодный для обороны рельеф местности.

Большая часть укреплений, в основном, сооружались на господствующих высотах, напротив которых к северу от крепости находилось

сравнительно ровное пространство, которое по мере его приближения к укреплениям переходило в открытую покатую местность, вся данная местность, была превращена обороняющимися в зону сплошного артиллерийского и ружейного огня. Задние склоны высот служили хорошим прикрытием для людей и орудий.

С началом боевых действий возведение укреплений ускорилось, работы велись днём и ночью. В крепость до самого последнего момента продолжали прибывать эшелоны с войсками, артиллерией, пулемётами и боеприпасами. Но полностью выполнить все инженерные и строительные работы за пять месяцев, которые рассчитывались на пять лет, так и не удалось.

Из различных источников также известно, что уже к июлю 1904 г. на вооружении порт-артурской крепости было всего 646 артиллерийских орудий и 62 пулемёта, из этого общего числа 514 орудий и 47 пулемётов было установлено на сухопутном фронте.

Снарядов имелось из расчёта около 400 на каждое орудие. Для перевозки грузов, материальной части, боевого запаса, продовольствия и т.д. в крепости было свыше 4,5 тыс. лошадей.

К началу оборонительных боев гарнизон Порт-Артура был обеспечен продовольствием, в т.ч. мукой и сахаром на полгода, мясом и консервами только на один месяц. Затем пришлось довольствоваться кониной, запасов зелени было мало, из-за чего во время осады в гарнизоне было очень много случаев заболевания цингой.

Общая численность гарнизона крепости насчитывала 41 780 солдат и 665 офицеров. Кроме того, в бухте Порт-Артура стояло 6 броненосцев, 6 крейсеров, 2 минных крейсера, 4 канонерских лодки, 19 миноносцев и минный транспорт "Амур".

Личного состава на эскадре и Квантунском флотском экипаже числилось до 8 тысяч человек, это была по настоящему хорошо подготовленная, кадровая армия, состоящая из солдат по призыву, средний возраст которых составлял не старше 30-ти лет, поэтому бойцы из состава гарнизона Порт-Артура, в отличии от солдат армии Куропаткина, состоявшей в своём большинстве из запасников, воевали профессионально, с минимальными собственными потерями, нанося при этом максимальный урон врагу.

Оборону Порт-Артура возглавлял генерал А.М. Стессель, которому подчинялись все сухопутные и инженерные войска, а также крепостная артиллерия. Однако что было интересно отметить, флот, который базировался в бухте крепости, подчинялся не Стесселю, а главнокомандующему, который находился в Маньчжурии и не мог им реально управлять.

Даже при отсутствии достаточного количества долговременных, хорошо укреплённых сооружений Порт-Артур встретил врага организованной обороной и, как показали дальнейшие события, стал настоящей могилой для японской сухопутной армии.

ПАМЯТИ АВГУСТОВСКИХЪ ШТУРМОВЪ ПОРТЪ-АРТУРА.
НА 5-МЪ ФОРТУ: ГЕНЕРАЛЫ КОНДРАТЕНКО, СТЕССЕЛЬ И ФОКЪ.

Японцы стремились к захвату Порт-Артура, прежде всего, в целях уничтожения его как основной базы русского военного флота, то есть сухопутная армия действовала в интересах флота, события войны показали, что японский флот воевал гораздо лучше, чем сухопутные войска. Для осады и взятия Порт-Артура японцы сформировали специальную 3-ю армию, которая состояла из трёх пехотных дивизий, двух резервных бригад, одной полевой артиллерийской бригады, двух отрядов морской артиллерии и резервного сапёрного батальона.

На начальном этапе осады, не считая специальных войск, командующий генерал Ноги имел под своим командованием свыше 50 тысяч штыков, более 400 орудий, из них 198 стволов специальной осадной артиллерии.

В дальнейшем, осадная группировка японских войск постоянно наращивалась и вскоре достигала уже порядка 100 тыс. солдат, и это не считая резервов, вместе с которыми японцы держали у Порт-Артура до 200 тыс. солдат и офицеров.

Боевые действия за Порт-Артур начались в первой половине мая 1904 г. на дальних к нему подступах, с так называемого сражение при

Паньшане. Это место называлось Цзиньчжоуский перешеек шириной около 4 км (самое узкое место Квантунского полуострова) позиции оборонял усиленный 5-й Восточно-Сибирский стрелковый полк 4-й Восточно-Сибирской стрелковой дивизии, который всего насчитывал около 3 тысяч 800 человек при 65 орудиях и 10 пулемётах. В течение 13 часов полк противостоял частям японской 2-й армии, это около 35 тысяч человек при 216 орудиях и 48 пулемётах. Японцы вначале действовали по шаблону, пытались в лоб штурмовать высоты, шли буквально по трупам своих убитых солдат, 8 последовательных атак были отбиты русскими без особого труда.

ВЪ ПРОВОЛОКЪ ПОДЪ ШРАПНЕЛЬЮ.
РИСУНОКЪ АКАДЕМИКА Н. САМОКИШЪ, СЪ ТЕАТРА ВОЙНЫ.

В конце концов, не получив подкреплений, полк вынужден был отступить с занимаемой им тактически выгодной и хорошо укреплённой позиции. В результате первого боя, войска генерал-лейтенанта Ясукаты Оку потеряли 4,5 тыс. из 30 тысяч человек, участвовавших в сражении. Потери русских войск составили около 1 тысячи человек. Это было только начало, основные жертвы осады ждали японцев ещё впереди.

Далее штурмы непосредственно укреплений Порт-Артура производились японцами в строгой очерёдности, словно по расписанию, так, например, штурм, проведённый в период с 19 по 24 августа, окончился полным поражением японцев, одной из причин которого стала замечательная по меткости ночная стрельба русской артиллерии. Итог штурма – за две недели беспрерывных боев японцы положили только убитыми

более 15 тысяч своих солдат, некоторые подразделения, а то и целые части генерала Ноги, просто перестали существовать или были больше небоеготовыми, русские войска также понесли серьёзные потери приблизительно около 3 тысяч человек.

В период с 15 по 30 сентября, генерал Ноги нанёс свой очередной плотный массированный фронтальный удар, на этот раз удачно. Японцам даже удалось захватить некоторые второстепенные позиции, однако ключевой пункт всей оборонительной системы – высота 203 –- отразила все атаки. Ударные колонны сметались вниз снова и снова, пока склоны холма не покрылись трупами японских солдат. В этом сражении японцы потеряли 7,5 тыс. чел., русские – около 1,5 тыс. чел.

Особо удачно и эффективно при отражении всех этих японских штурмов действовали подразделения русских пулемётчиков, очередь за очередью они косили несметные цепи японцев, отправляя их десятками, а то и сотнями на небеса к своим японским богам, стволы раскалялись до красна и не успевали остывать, от интенсивной эксплуатации, пулемёты выходили из строя, подносчики еле успевали подносить патроны с лентами, вокруг стоял грохот боя, навалом лежали трупы врага, японские солдаты, словно зомби, продолжали идти вперёд, а впереди их ждала только смерть.

В ноябре состоялось очередное так называемое «пятое генеральное» наступление японцев и опять оно было отбито русскими на всех позициях и стоило японцам более 12 тысяч жизней.

И только, наконец, то 22 ноября (5 декабря) противник полностью занял высоту 203 (гору Высокую). Общие потери японцев при штурме горы составили около 10 тыс. человек. Русские войска потеряли 5 тыс. солдат и офицеров, это были самые большие единовременные потери русских войск за всю оборону Порт-Артура.

С захваченной горы японцы стали корректировать огонь тяжёлых осадных орудий по русским кораблям. Вскоре большая часть кораблей 1-й Тихоокеанской эскадра была потоплена на рейде Порт-Артура. Участь крепости была предрешена. Неудача постоянных штурмов, а также и всей осады крепости в целом резко усложнили обстановку в осадной армии японцев. Во многих соединениях был превзойдён «предел так называемой устойчивости», в результате чего моральный дух японских войск резко понизился.

Имели место случаи неповиновения и даже попытка бунта, и это среди всегда дисциплинированных японцев, имеющих свою особенную от всех народов философию жизни и смерти, которые, как говорят знатоки-японисты, ни когда не боялись умереть за своего императора, видно не всё так – боялись и ещё как боялись. Интересно и поведение самого японского высшего командования, которое бросало прямо как на убой десятки тысяч своих солдат, можно прямо сказать японцы буквально трупами своих солдат завалили защитников крепости.

По различным данным, известно, что в ходе осады Порт-Артура японская армия потеряла убитыми, ранеными, умершими от ран и болезней от 90 до 110 тыс. своих солдат, – это были поистине ужасающие потери. Русские потери составили всего 15 тыс. погибших, из них непосредственно боевые потери составили 7800 солдат и офицеров.

23 декабря 1904 (5 января 1905 г.) была заключена капитуляция, согласно которой гарнизон в составе 23 тыс. человек (считая с больными) сдавался военнопленными со всеми запасами боевого снаряжения.

В те времена ещё действовали рыцарские традиции и русским офицерам японцы разрешили вернуться на Родину. Тем, кто согласился дать при этом честное слово, что не будут участвовать в военных действиях.

До сих пор остаётся спорным вопрос, мог бы и далее продолжать сопротивление Порт-Артур, или силы сопротивления гарнизона действительно были полностью исчерпаны? Кем является начальник гарнизона генерал Стессель – преступником, сдавшим крепость врагу или заложником сложившихся обстоятельств.

Одни исследователи утверждают, что дальнейшее сопротивление защитников крепости было бесперспективным, полностью блокированный с моря и суши, без боеприпасов и достаточного количества продовольствия Порт-Артур был обречён, и действия Стесселя как командующего были оправданными, они позволили спасти оставшихся в живых защитников крепости.

Есть и другое мнение, что Стессель совершил предательство, так как сдал японцам всю артиллерию, а это не менее 500 ед. артиллерийских орудий различных калибров и систем, большие запасы провианта и других материальных ценностей, которые на момент капитуляции продолжали оставаться в крепости.

Стессель всё же предстал перед военным трибуналом, который приговорил его к смертной казни за сдачу крепости и порта. Суд установил, что в течение всего периода обороны Стессель не руководил действиями гарнизона по защите крепости, а, наоборот, сознательно готовил её к сдаче. Однако, приговор потом заменили 10-летним заключением, но уже в мае 1909 года он был прощён царём.

Обществу тогдашней России были совсем не интересны подробности проигранной войны, студентов и курсисток тогда больше интересовали бомбисты и революционеры различных мастей, а героическая оборона Порт-Артура, находящегося аж на другом конце света, война с какими-то японцами, – всё это воспринималась большой частью общества скорее как экзотика и не более того.

Виктор Паршин*

Советские Военно-Воздушные Силы в битве под Москвой

Военно-воздушные силы в битве под Москвой, совместно с другими видами вооружённых сил, сыграли значительную роль в разгроме войск нацистской Германии и срыве плана «молниеносной» войны.

Ценность богатого и многообразного опыта оперативно-стратегического применения советских Военно-воздушных сил в битве под Москвой обусловливается в первую очередь тем, что он был получен в ходе боевых действий в исключительно сложной и напряжённой обстановке на земле и в воздухе, поучителен поисками путей решения возникающих острых проблем и поэтому имеет не только большое познавательное, но и практическое значение.

Весьма сложной проблемой, которая решалась советским Верховным Главнокомандованием в ходе битвы под Москвой, являлось создание необходимой авиационной группировки, способной противостоять 2-му воздушному флоту противника и обеспечить успешные действия войск фронтов, а также сорвать планы врага по разрушению столицы, военных и промышленных объектов в районе Москвы.

Особенно сложной была воздушная обстановка в оборонительный период битвы. 2-й воздушный флот противника по числу самолётов превосходил нашу авиацию в два раза. Положение усугублялось и тем, что около 80 процентов парка советских ВВС составляли самолёты устаревших типов. Более 50 процентов самолётов фронтовой авиации были представлены истребителями. Штурмовиков Ил-2, главного средства поддержки войск на поле боя, было крайне мало — всего лишь около 6 процентов.

Указанные обстоятельства вынудили советское Верховное Главнокомандование для боевых действий на московском направлении объединить усилия ВВС нескольких фронтов, Московского военного округа, соединений дальнебомбардировочной авиации, истребительной авиации противовоздушной обороны и создаваемых резервных авиационных групп. Эти авиационные объединения и соединения применялись централизованно под руководством Ставки Верховного Главнокомандования через командующего ВВС Красной Армии, что создавало условия для массированного применения различных видов и родов авиации на главных направлениях и сосредоточения их усилий на решении наиболее важных задач.

* Паршин Виктор Васильевич – заведующий кафедрой «История» МГТУ имени Н.Э. Баумана, заслуженный работник Высшей школы РФ, профессор.

Наглядным тому доказательством является привлечение на московское направление 46 процентов сил авиации действующей армии в оборонительный период и 50 процентов в период проведения наступательных операций и концентрация их основных усилий в полосе Западного фронта, решавшего главную задачу в ходе битвы.

В отдельные периоды, в случае острой необходимости, усилия авиации сосредоточивались на ведении боевых действий и в полосах других фронтов. Так, для ликвидации прорыва 2-й танковой группы противника в полосе Брянского фронта с первых чисел октября привлекалось пять дивизий дальнебомбардировочной авиации, ВВС фронта и сформированная 6-я резервная авиагруппа.

В ходе оборонительных сражений под Москвой наша авиация уничтожала днём и ночью прорвавшиеся танковые и моторизованные войска противника, снижая темпы его наступления и обеспечивая тем самым выигрыш времени резервам Ставки для перегруппировки сил и занятия новых рубежей обороны. При этом до 80 процентов всех самолётовылетов было выполнено в полосе Западного фронта, игравшего главную роль в обороне на ближних подступах к Москве. Для ударов по войскам противника наряду с фронтовой авиацией широко применялись дальнебомбардировочная авиация и истребительная авиация ПВО. Так, в октябре 1941г. дальние бомбардировщики на уничтожение танковых и моторизованных войск противника произвели почти 71 процент всех своих вылетов.

По мере развития оборонительных сражений враг постепенно терял преимущество в количестве авиации. Этому, прежде всего, способствовали экстренные меры, принимаемые Ставкой Верховного Главнокомандования и командованием ВВС, по усилению авиационной группировки на западном направлении и эффективная борьба за господство в воздухе.

С Закавказского фронта перебрасывались две дальнебомбардировочные авиадивизии, прибывали вновь сформированные авиачасти из тыла страны. В октябре на базе ВВС Московского военного округа была создана авиационная группа под командованием полковника Н.А. Сбытова, которая оказала значительную помощь войскам 5-й армии на Можайской линии обороны. В это исключительно трудное время Ставка ВГК и командование ВВС нашли ещё один путь повышения эффективности воздействия на противника с воздуха: формировались ночные ближнебомбардировочные авиационные полки на самолётах По-2, Р-5 и Р-Z из лётчиков-инструкторов военных школ и лётчиков, окончивших аэроклубы Осоавиахима. С октября по декабрь 1941 г. всего было сформировано 103 полка, часть из которых вошла в состав авиационной группировки под Москвой.

Сосредоточение усилий различных родов авиации потребовало совершенствования методов подготовки и планирования ее боевых дейст-

вий. В конце ноября штабом ВВС Западного фронта впервые был разработан «План боевого применения военно-воздушных сил фронта в оборонительной операции». Боевые действия авиации были спланированы с учётом возможных направлений наступления противника. Для поддержки сухопутных войск на пяти вероятных направлениях наступления противника на Москву привлекались ВВС Западного фронта, авиация общевойсковых армий, соединения дальнебомбардировочной авиации и 6-го истребительного авиакорпуса ПВО. План содержал конкретные задачи авиасоединениям и определял выделяемые средства для их решения. В нём также были отражены вопросы управления авиацией и ее взаимодействия с сухопутными войсками.

Опыт планирования боевых действий авиации в оборонительной операции по основным направлениям (вариантам) наступления противника получил дальнейшее развитие в последующих операциях Великой Отечественной войны.

В период оборонительных сражений под Москвой, в октябре и ноябре, Ставкой Верховного Главнокомандования были организованы и проведены две воздушные операции в целях нанесения поражения авиационной группировке противника и завоевания оперативного господства в воздухе. К участию в первой воздушной операции с 11 по 18 октября привлекались ВВС Северо-Западного, Западного, Брянского, Юго-Западного и Южного фронтов и соединения дальнебомбардировочной авиации, которые, действуя на широком фронте и на большую глубину, нанесли ряд массированных ударов по аэродромам противника, уничтожив до 500 самолётов. К участию во второй воздушной операции с 5 по 8 ноября привлекались ВВС Калининского, Западного и Брянского фронтов, Московской зоны обороны и 81-я дивизия дальнебомбардировочной авиации. Ударам подверглись 28 вражеских аэродромов, а 12 и 15 ноября — 19, на которых было уничтожено 88 самолётов.

Справедливым оказался вывод, сделанный ещё в предвоенный период, о том, что «борьба с авиацией противника не может быть решена только в рамках одного фронта, требуется организация взаимодействия между фронтами». Соблюдение основных принципов боевого применения Военно-Воздушных Сил — внезапность действий, сосредоточение основных усилий на главных направлениях, детальный выбор объектов действий — позволило нанести существенное поражение авиационной группировке противника. Истребительная авиация и зенитная артиллерия в оборонительный период уничтожили 728 вражеских самолётов в воздухе, что значительно ослабило группировку немецко-фашистской авиации.

Завоевание оперативного господства в воздухе позволило сосредоточить основные усилия ВВС на авиационной поддержке обороняющихся войск. Все это, вместе взятое, способствовало повышению стратегической устойчивости фронта.

Командующий войсками Западного фронта Маршал Советского Союза Г.К. Жуков писал: «*Благодаря общим усилиям фронтовой, дальней авиации и авиации ПВО у врага впервые с начала Отечественной войны была вырвана инициатива в воздухе. Авиация систематически поддерживала наши наземные войска, наносила удары по артиллерийским позициям, танковым частям, командным пунктам. Когда же немецко-фашистские армии начали отход, наши самолёты беспрерывно штурмовали и бомбили отходящие колонны войск. В результате все дороги на запад были забиты брошенной гитлеровцами боевой техникой и автомашинами*».

Постепенно изменялось соотношение сил авиации в пользу советских ВВС. Если в конце сентября численный перевес на московском направлении был на стороне авиации противника, то во второй половине ноября против 670 самолётов фашистской Германии действовало уже около 1000 советских самолётов. Причём наша авиация имела трёхкратное превосходство в истребителях.

Несколько улучшилось качественное состояние самолётного парка. Этого удалось достичь за счёт обеспечения авиации, и прежде всего ВВС фронтов, на московском направлении новыми типами самолётов. Так, ВВС Западного фронта, в составе которого находилось почти 80 процентов всей авиации на данном направлении, к началу декабря 1941 г. уже имели 47,5 процента самолётов новых типов, количество их по сравнению с периодом обороны увеличилось более чем в два раза. Все это облегчило борьбу за господство в воздухе и повысило эффективность авиационной поддержки.

В ходе обороны советская авиация получила большой опыт в отражении массированных налётов авиации противника, показавший необходимость тесного взаимодействия фронтовых истребителей с истребителями ПВО, между истребителями и зенитной артиллерией, необходимость централизованного управления всеми средствами ПВО, чёткой работы системы обнаружения самолётов противника в воздухе и оповещения своих истребителей.

В организации взаимодействия авиации с сухопутными войсками большую роль сыграло выделение авиационных представителей на командные пункты общевойсковых объединений. Более широкое развитие этот опыт получил в период контрнаступления.

Военно-Воздушные Силы за два месяца оборонительных сражений совершили свыше 51 тыс. самолёто-вылетов (из них 14 процентов — на прикрытие столицы) и оказали большую помощь войскам в удержании оборонительных рубежей и позиций, при нанесении контрударов.

В конце ноября и в начале декабря 1941 г. Советская Армия упорной обороной окончательно остановила врага на ближних подступах к Москве. Этому способствовали не только успехи на фронте, но и в тылу. Мужественно преодолевая трудности военного времени, советский народ быстрыми темпами развёртывал военное производство. Огромная

работа, направленная на мобилизацию всех сил и средств для разгрома врага на решающих участках фронта, дала положительные результаты. Если в ноябре, когда около 80 процентов предприятий авиационной промышленности находилось в стадии развёртывания и эвакуации, фронту было дано всего лишь 448 боевых самолётов, то уже в декабре их количество достигло 693

При переходе в контрнаступление и в период общего наступления перед Военно-Воздушными Силами были поставлены задачи уничтожения техники и живой силы противника в тактической глубине, удержания господства в воздухе, надёжного прикрытия наступавших войск, воспрещения подхода резервов противника к полю боя и ведения разведки, разрушения железнодорожных объектов в оперативной глубине его обороны, нарушения управления и связи.

К контрнаступлению привлекались ВВС Калининского, Западного, часть сил ВВС Юго-Западного фронтов и авиации Московской зоны обороны, 6-й истребительный авиационный корпус ПВО, две резервные авиагруппы ВГК и дальнебомбардировочная авиация. В их составе насчитывалось 1000 боевых самолётов, а у гитлеровцев — 615.

Намного превосходили советские воины немецко-фашистские войска в морально-политическом отношении. Беззаветная любовь к Родине, непреклонная воля к победе явились той решающей силой, которая заставила гитлеровцев бежать от Москвы. «Сила удара русских и размах этого контрнаступления были таковы, что поколебали фронт на значительном протяжении и едва не привели к непоправимой катастрофе», — писал немецкий генерал Типпельскирх.

Основные усилия авиации в контрнаступлении сосредоточивались на поддержке войск, наступавших на главных направлениях. Взаимодействие авиации с сухопутными войсками организовывалось в звене общевойсковая армия — авиационная дивизия (авиагруппа). На каждый день операции разрабатывалась плановая таблица, в которой указывались объекты удара, наряд сил и время действий авиации.

На операцию был разработан план аэродромного маневра авиации вслед за наступающими войсками. Создание батальонов аэродромного обслуживания и ликвидация управлений авиационных баз намного повысили подвижность авиационного тыла и оперативность управления им.

В контрнаступлении под Москвой был получен опыт организации, ведения авиационного обеспечения воздушно- десантных операций, который позволил командованию ВВС и воздушно-десантных войск сделать выводы, определившие впоследствии пути развития военно-транспортной авиации и совершенствования организации десантирования, не потерявшие своего значения до настоящего времени.

Помимо решения двух основных задач — авиационной поддержки и борьбы за господство в воздухе — советские ВВС постоянно вели воздушную разведку, затратив на это в период проведения наступательных операций около 6 процентов всех самолёто-вылетов, наносили удары

по объектам оперативного тыла противника, главным образом по железнодорожным узлам, станциям, перегонам, эшелонам. В период контрнаступления и общего наступления для нанесения ударов по железнодорожным объектам, переправам и складам было произведено около 6 тыс. самолёто-вылетов, или 10 процентов общего числа вылетов.

Советские ВВС сыграли важную роль в разгроме ударных группировок врага. В ходе наступательных операций под Москвой противнику был нанесён большой урон в живой силе и технике. **С 5 декабря 1941 г. по 7 января 1942 г**. советская авиация произвела около 16 тыс. самолёто-вылетов, а за время общего наступления в январе — марте 1942 г. — более 49 тыс. В ходе наступательных операций в воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 1136 самолётов противника. Миф о непобедимости немецкой авиации потерпел полный провал.

В битве под Москвой были выявлены и некоторые недостатки в оперативном применении Военно-Воздушных Сил, которые впоследствии были устранены. Так, массированное применение авиации в оперативном плане, то есть в масштабе одного фронта, в значительной мере затруднялось несовершенством организационной структуры фронтовой авиации. В условиях когда в ВВС фронтов насчитывалось всего по 150—200 самолётов, деление их на армейскую авиацию и фронтовую группу оказалось нецелесообразным. Так, к концу февраля 1942 г. в непосредственном распоряжении командующего ВВС Западного фронта оставалась лишь фронтовая группа в количестве 7 авиационных полков, а 33 полка, или 82,5 процента, входили в состав девяти общевойсковых армий. Аналогичное положение было и в ВВС Калининского фронта. Характерно, что даже в тяжёлой, подчас кризисной обстановке командующему ВВС фронта запрещалось использовать армейскую авиацию по его усмотрению. Этот недочёт был тщательно проанализирован, и весной 1942 г. структура ВВС и система управления силами авиации были коренным образом перестроены — все авиационные части и соединения фронта были сведены в воздушную армию, являвшуюся оперативным объединением фронтовой авиации.

В наступательных операциях Военно-Воздушные Силы, осуществляя авиационную поддержку сухопутных войск, ограничивались лишь периодом авиационной подготовки атаки. Как только войска переходили в наступление, авиация переносила свои усилия в глубину. Поэтому получался разрыв в действиях авиации и войск по времени и месту, который отрицательно сказывался на успехе прорыва обороны противника. Вопросы организации и осуществления непрерывной авиационной поддержки сухопутных войск на всю глубину операции получили свое развитие в последующих операциях Великой Отечественной войны, начиная с контрнаступления под Сталинградом, где впервые было применено авиационное наступление.

В наступательных операциях под Москвой советская авиация надёжно удерживала господство в воздухе. Уничтожение самолётов противника в воздухе было основным способом борьбы с его авиацией: в воздушных боях уничтожено 75,3 процента самолётов. Практика показала, что в борьбе за удержание господства в воздухе важное значение имеет своевременное обеспечение маневра частей истребительной авиации. В начале наступления истребительная авиация отставала, вынуждена была действовать на предельном радиусе, что ограничивало её боевые возможности. Ставка ВГК в директиве от 22 января 1942 г. потребовала «вместе с продвижением наших частей немедленно занимать аэродромы, оставленные противником, и также немедленно перебазировать на эти аэродромы нашу истребительную авиацию с выделением 2—3 батальонов аэродромного обслуживания».

В битве под Москвой получила дальнейшее развитие и тактика родов авиации. Основой боевого порядка истребителей сначала было звено из трёх самолётов. Ограниченное использование радиосредств для управления в воздухе и с земли вынуждало лётчиков-истребителей действовать в сомкнутых и не эшелонированных по высоте боевых порядках. Опыт показал, что компактные боевые порядки недостаточно маневренны и затрудняют своевременное обнаружение противника в воздухе. Поэтому в действиях истребительной авиации все чаще стала находить применение пара самолётов. Из пар создавались группы в четыре, шесть и восемь самолётов. Постепенно в практику входили разомкнутые боевые порядки и эшелонирование их по высоте. Все чаще стали проводиться групповые воздушные бои с применением горизонтального и вертикального маневров.

Бомбардировщики Пе-2 применили новый способ бомбометания с пикирования под углом 60—65 градусов. По сравнению с бомбометанием с горизонтального полёта это давало возможность увеличить меткость в два раза и эффективно поражать точечные, малоразмерные, узкие и особо прочные объекты, успешнее действовать по скоплениям пехоты, танков и артиллерии противника. Для действий в тактической зоне обороны противника стала успешно привлекаться и дальнебомбардировочная авиация.

В период наступательных операций увеличился удельный вес ночных действий авиации. На основе опыта боевых действий легкомоторной авиации впоследствии была создана ночная ближнебомбардировочная авиация и разработаны способы её боевого применения. Положительный опыт действий ночных бомбардировщиков, накопленный в небе Подмосковья, был использован на протяжении всей войны.

В наступательных операциях с особой силой выявилась роль и значение штурмовой авиации как наиболее эффективного средства непосредственной поддержки сухопутных войск, нашли дальнейшее совершенствование способы нанесения ею ударов по наземным целям с раз-

ных высот. Для атаки целей на поле боя лётчики-штурмовики впервые начали применять боевой порядок «круг».

Главной задачей разведывательной авиации было повседневное наблюдение за противником с воздуха. При этом основное внимание уделялось вскрытию и наблюдению за важнейшими группировками сухопутных войск, особенно за его танковыми соединениями и резервами, и аэродромами противника. Скрытность и внезапность ведения воздушной разведки достигались умелым использованием метеоусловий, рельефа местности, разнообразием тактических приёмов. Опыт применения разведывательной авиации привёл к необходимости формирования разведывательных авиаполков.

Систематическая поддержка войск на поле боя, борьба с резервами противника, нарушение железнодорожных перевозок, уничтожение отступающих войск, надёжное удержание господства в воздухе дали возможность нашим. сухопутным войскам вести наступление при меньшем общем соотношении сил.

В результате совместных действий войск фронтов и авиации ударные группировки противника, угрожавшие Москве, были разгромлены. Враг понёс большие потери в живой силе и технике. В битве под Москвой он потерял лучшие авиационные кадры и более 1600 самолётов.

Успехи советских ВВС явились результатом высокого лётного и воинского мастерства личного состава, его высокого морального духа, героизма и беззаветной преданности Родине. Этому способствовала проводившаяся в авиационных частях и соединениях партийно-политическая работа. Она явилась могучим средством идейно-политического воздействия на авиаторов, носила широкий размах и конкретный, целеустремлённый характер.

В период битвы под Москвой родилась советская авиационная гвардия. За выдающиеся заслуги в борьбе с немецко-фашистскими оккупантами шесть авиационных полков были преобразованы в гвардейские. Тысячи авиаторов были награждены орденами и медалями. 52 отважных лётчика были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В их число прославленные воздушные асы: А.Н. Катрич, Е.М. Горбатюк. А.И. Молодчий, С.Г. Гетьман, В. В. Талалихин, совершивший впервые в небе Москвы ночной таран, и другие. 25 лётчиков и экипажей совершили «огневые» тараны, повторив подвиг Н.Ф. Гастелло, а 14 человек совершили таран в небе.

Успешно руководили авиационными объединениями прославленные авиационные военачальники, в то время генералы С.А. Худяков, Н.К. Трифонов, Н.А. Сбытов, С.И. Руденко, Ф.И. Полынин, С.А. Красовский, И.Д. Климов и Г.А. Ворожейкин.

Опыт организации и ведения боевых действий ВВС в битве под Москвой имел важное значение для дальнейшего развития оперативного искус-

ства и тактики родов авиации. Военно-Воздушные Силы получили опыт участия в стратегической обороне и стратегическом контрнаступлении.

Боевые действия Военно-Воздушных Сил в битве под Москвой показали необходимость объединения усилий авиации под единым руководством. Это нашло своё отражение в операциях групп фронтов в последующих периодах войны. Битва под Москвой подтвердила выводы советской военной теории предвоенного периода о необходимости завоевания господства в воздухе с началом операции сухопутных войск. Завоевание оперативного господства в воздухе оказало значительную помощь войскам фронтов в стратегической обороне, способствовало успешному проведению контрнаступления и общего наступления советских войск. Борьба за господство в воздухе стала важнейшей задачей Военно-Воздушных Сил на протяжении всей Великой Отечественной войны.

Опыт боевых действий ВВС в битве под Москвой способствовал дальнейшему совершенствованию организации взаимодействия авиации с сухопутными войсками. Было признано целесообразным направление оперативных групп (авиапредставителей) на командные пункты фронтов (армий) и выделение авианаводчиков в общевойсковые соединения. В этот период было заложено начало организации авиационной подготовки как одного из периодов авиационного наступления.

В ходе сражений под Москвой получил полное подтверждение основной принцип советского военного искусства по применению Военно-Воздушных Сил — сосредоточение их основных усилий на главном направлении с привлечением авиационных резервов, ВВС соседних фронтов, дальнебомбардировочной авиации и авиации ПВО. Выявилась также необходимость совершенствования организационной структуры авиационных частей, соединений и объединений, штаба и управлений командующего ВВС и создания крупных высокоманевренных авиационных резервов в виде отдельных авиационных дивизий и корпусов РВГК.

Решение этих вопросов требовало больших усилий со стороны Генерального штаба, командования ВВС. Большинство из них было разработано уже в начале 1942 г. и практически проведено в жизнь.

В битве под Москвой Военно-Воздушные Силы сначала ликвидировали временные преимущества, полученные немецкой авиацией в самом начале войны, затем, одержав в тяжёлых воздушных боях и сражениях выдающиеся победы над сильным и опытным противником, завоевали оперативное господство в воздухе на московском направлении, а после битвы под Курском — и стратегическое господство, которое прочно удерживали до конца войны.

Богатейший опыт, полученный Военно-Воздушными Силами в битве под Москвой, был широко использован и сыграл большую роль при ведении боевых действий в ходе всех последующих операций наших Вооружённых Сил вплоть до полной победы над Германией.

72-й годовщине прорыва блокады
и 71-й годовщине снятия блокады Ленинграда

Дорога жизни*

Доро́га жи́зни — во время Великой Отечественной войны единственная транспортная магистраль через Ладожское озеро. В периоды навигации — по воде, зимой — по льду. Связывала с 12 сентября 1941 по март 1943 года блокадный Ленинград со страной. Автодорога, проложенная по льду, **часто называется Ледовой дорогой жизни** (официально — Военно-автомобильная дорога № 101 (№ 102)). У маяка Осиновец существует также музей «Дорога жизни».

В результате неудачного для СССР начала войны и последующих боёв войска Германии и Финляндии в начале сентября 1941 года окружили защищающие Ленинград советские войска. Помимо войск в кольце блокады оказалось всё гражданское население города. Для их снабжения требовалось устроить доставку грузов, что можно было сделать либо при помощи авиации, либо завозить грузы по воде — через Ладожское озеро на контролируемое блокированными советскими войсками побережье Ладоги. Авиамост в Ленинград был налажен, но он не мог полностью удовлетворить потребности в перевозках. Началось освоение водного маршрута.

Навигация осени 1941 года

Для снабжения Ленинграда помимо авиации оставалась возможность доставки грузов водным транспортом — через Ладогу на необорудованное юго-западное побережье, удерживаемое окружёнными войсками. От Ленинграда до побережья Ладоги существовала как железная дорога, так и автомобильная, но требовалось для приёма большого числа грузов расширить прибрежные железнодорожные станции, построить причалы и прорыть к ним подходные фарватеры. Также следует заметить, что до войны основная часть грузов шла в обход озера — судоходными каналами вдоль Ладоги, поэтому суда способные работать в озере составляли небольшую часть от общего количества. О необходимости начала работ на Ладожском побережье было сказано в постановлении ГКО от 30 августа 1941 года.

Авиационное снабжение

Доставка грузов также производилась авиатранспортом. С появления первых ледовых явлений на Ладоге и до начала полноценной работы ледовой трассы авиаснабжение города составляло значительную часть от всего грузопотока. Меры организационного характера для установления массовых воздушных перевозок в осаждённый город руково-

* Материал из Википедии — свободной энциклопедии.

дство Ленинградского фронта и руководство города предпринимало с начала сентября. Для налаживания воздушной связи города со страной 13 сентября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом». 20 сентября 1941 года Государственный Комитет Обороны принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом», согласно которому предполагалось доставлять в город ежедневно 100 т грузов и эвакуировать 1000 человек. Для перевозок стала использоваться базировавшаяся в Ленинграде Особая северная авиагруппа гражданского флота и включённый в её состав Особый Балтийский авиационный отряд. Также выделялись три эскадрильи Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН) в составе 30 самолётов Ли-2, которые совершили первый рейс в Ленинград 16 сентября. Позже было увеличено число подразделений участвующих в авиаснабжении, так же для перевозок использовались тяжёлые бомбардировщики. В качестве основной тыловой базы, куда по железной дороге завозились грузы и откуда они распределялись по ближайшим аэродромам для отправки в Ленинград, был выбран населённый пункт Хвойная на востоке Ленинградской области. Для приёма самолётов в Ленинграде были выбраны Комендантский аэродром и строящийся аэродром Смольное. Вначале основная часть грузов состояла из изделий промышленной и военной продукции, а с ноября основой перевозок в Ленинград стали пищевые продукты. 9 ноября вышло постановление ГКО о выделении авиации для доставки грузов в Ленинград. В нём предписывалось выделить к 26 работающим на линии самолётам ПС-84 ещё 24 самолёта этой модели и на срок в 5 дней 10 ТБ-3. На пятидневный срок была обозначена норма доставки грузов в 200 т в сутки включая: 135 т концентратов пшённой каши и горохового супа, 20 т мясных копчёностей, 20 т жиров и 10 т сухого молока и яичного порошка. 21 ноября в город была доставлена максимальная за сутки масса грузов — 214 т. С сентября по декабрь в Ленинград авиатранспортом было доставлено более 5 тыс. т продовольствия и вывезено 50 тыс. человек, из них более 13 тыс. — военнослужащие подразделений перебрасываемых под Тихвин.

Дорога зимой 1941-1942 годов

В октябре начались работы по подготовке к строительству ледовой трассы через Ладожское озеро. В основном работы заключались в обобщении разрозненных данных о ледовом режиме озера, трассировки дороги исходя из этих данных и расчёте затрат на её сооружение. 13 ноября начальником тыла Ленинградского фронта Ф.Н. Лагуновым был подписан приказ «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец — маяк Кареджи». Дорогу предполагалась устроить шириной 10 м для двухстороннего движения автотранспорта, через каждые 5 км должны были

сооружаться питательно-обогревательные пункты. С 15 по 19 ноября 12 групп вели обследование установившегося льда. Результаты показали, что трасса на Кереджи имеет свободные ото льда участки, но возможно устройство дороги через острова Зеленцы. 19 ноября командующим Ленинградского фронта был подписан приказ об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро. Автотракторная дорога с суточным грузооборотом в 4000 т должна была пройти по маршруту мыс Осиновец — о-ва Зеленцы с разветвлением на Кобону и на Лаврово. Через каждые 7 км предполагались питательно-обогревательные пункты. Для эксплуатации и охраны дороги и перевалочных баз создавалось Управление дороги во главе с инженером первого ранга В.Г. Монаховым, которое подчинялось начальнику тыла фронта. 26 ноября ледовая дорога получила наименование военно-автомобильная дорога № 101. 7 декабря начальником дороги, вместо Монахова был назначен капитан 2-го ранга М.А. Нефёдов. Для обслуживания дороги, включая перегрузочные пункты, Управлению ледовой дороги были приданы воинские части, насчитывающие в общей сложности 9 тыс. человек. Перевозки через Ладогу осуществляла 17-я отдельная автотранспортная бригада, не входившая в подчинение управлению ледовой трассы. За счёт тыла 54-й армии к 22 ноября приказывалось организовать пути подвоза по трассе Новая Ладога — Черноушево — Лёмасарь — Кобона с открытием перевалочных баз на железнодорожных станциях Войбокало и Жихарево, а также обеспечить подвоз грузов к перевалочным базам в Кобоне и Лаврово. За доставку грузов до восточного берега озера отвечал уполномоченный Ленинградского фронта А.М. Шилов.

Поднятый со дна Ладожского озера ГАЗ-АА — «Полуторка». Основной автомобиль на перевозках по «Дороге жизни»

Утром 20 ноября на восточный берег Ладоги с Вагановского спуска у деревни Коккорево был отправлен батальон конно-транспортного полка недавно сформированного Ленинградским фронтом. Батальон представлял из себя конно-санный обоз из 350 упряжек. Вечером того же дня обоз добрался до Кобоны, загрузился мукой и отправился ночью в обратный путь, прибыв в Осиновец 21 ноября с грузом 63 т муки. В тот же день были предприняты несколько удачных попыток пересечения озера на порожних машинах ГАЗ-АА. 22 ноября на восточный берег была отправлена автоколонна под управлением командира 389-го отдельного автотранспортного батальона капитана В.А. Порчунова, состоящая из 60 автомашин с прицепленными санями. Загрузив на восточном берегу 70 т продовольствия автоколонна отправилась назад и прибыла в Осиновец вечером того же дня. В ноябре по трассе доставлялось в среднем немного более 100 т грузов в сутки, к концу декабря, по мере усиления льда, уже около 1000 т.

При наведении ледовой дороги выяснилось, что для такого «ледяного моста» губительным является явление резонанса. Бывали случаи, когда тяжёлый грузовик, идущий по льду, нормально преодолевал маршрут, но идущая по тому же пути лёгкая машина с людьми при определённой скорости могла провалиться под лёд. Это проявление резонанса было названо изгибно-гравитационной волной и для автомобилей была предписана определённая скорость, чтобы избежать происшествий.

В начале ноября 1941 года германскими войсками был захвачен город Тихвин и тем самым была перерезана последняя железная дорога ведущая к базам снабжения на восточном берегу Ладоги — в Войбокало и других станциях. В декабре Красная армия отвоевала железную дорогу и, к концу месяца, после её восстановления, возобновилось движение на Волхов. До того времени базами снабжения Ленинграда стали станции Заборье и Подбровье отдалённые от восточного берега Шлиссельбургской губы на 200 км по прямой. Для их связи с Кобоной необходимо было построить дорогу, и 24 ноября вышло постановление военного совета Ленинградского фронта о постройке к 30 ноября зимней фронтовой автомобильной дороги по маршруту станция Заборье – Серебрянская – Великий Двор – Лахта – Никульское – Шаньгово – Ерёмина Гора – Новинка – Ямское – Корпино – Новая Ладога – Кобона с грузооборотом 2000 т в оба конца. Дорога длиной 308 км стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 102, её начальником был назначен А.М. Шилов. 7 декабря ВАД № 101 также была подчинена Шилову, а 22 февраля 1942 года её переименовали в ледовый участок военно-автомобильной дороги № 102. После контрнаступления советских войск под Тихвином и освобождения железной дороги Волхов – Череповец 20 декабря вышло постановление Ленинградского фронта, предписывающее перенести пе-

ревалочную базу в Тихвин. Соответственно и маршрут дороги изменился на Тихвин — Красная Нива — Новая Ладога — Кобона. С конца декабря для перевозок стала использоваться железная дорога на участке Колчаново — Жихарево. Прямые железнодорожные перевозки из Тихвина до Жихарева были невозможны из-за разрушенных железнодорожных мостов на освобождённой территории. В Ленинград грузы из Тихвина следовали сначала автотранспортом до станции Колчаново, затем до станций Войбокало или Жихарево — железнодорожным транспортом, оттуда через Лаврово и далее по ледовой дороге автомашинами и гужевым транспортом до Осиновца, а из Осиновца по железной дороге в Ленинград.

Трасса через Ладогу до 15 декабря проходила по направлению Коккорево — банка Астречье — острова Зеленцы — Кобона. Из-за слабости льда в начальной период эксплуатации дороги её маршрут приходилось часто менять. Так, за первый месяц использования ледовой дороги её трасса менялась четыре раза. На ледовой дороге было установлено двухстороннее раздельное движение, полосы при этом находились на расстоянии 100-150 м друг от друга. Для предотвращения проваливания под лёд сразу нескольких автомобилей, дистанция между машинами в колонне была не менее 100 м. Дорогу обслуживало 350 регулировщиков на 45-ти, а с 19 декабря на 75-ти регулировочных постах. Вдоль ледовой дороги была проложена воздушная линия связи на вмороженных в лёд столбах. На 25 декабря в составе 17-й ОАТБр всего числилось 2877 автомашин — 668 ЗИС-5 и 2209 ГАЗ-АА, из которых только 1198 находилось в эксплуатации. Из этого числа 87 бензовозов ЗиС-5 были заняты лишь на перевозках топлива, 511 автомобилей общей грузоподъёмностью 900 т работали на маршруте Тихвин — Колчаново, и 600 машин общей грузоподъёмностью 900 т действовало на ледовом участке Войбокало — Коккорево. Постановлением Ленинградского фронта на ледовую дорогу предполагалось выпускать с 5 января 1941 года 1500 автомашин (в условном полуторатонном исчислении), с 15 января — 1700 и с 1 февраля — 2000. Автомобили высвобождались с трассы Тихвин — Колчаново. Она потеряла своё значение после открытия в январе сквозного железнодорожного движения до Жихарева.

11 января 1942 года Государственный Комитет Обороны обязал Наркомат путей сообщения за месяц построить железную дорогу длиной 40 км от станции Войбокало до окончания Кареджской песчаной косы, тянущейся несколько километров по Ладожскому озеру. 5 февраля открылось движение до Лаврово, 20 февраля до Кабоны, а 5 марта железная дорога была готова на всём протяжении. На построенной ветке были сооружены три новые станции — Лаврово, Кобона и Коса. От станции Коса была проложена новая ледовая дорога до Осиновца, ставшая недосягаемой для артиллерийских обстрелов противника. Для разгрузки

напряжённо работающей Ириновской железнодорожной ветки, которая шла от западного берега озера в Ленинград, некоторая часть грузов стала доставляться в блокированный город прямо на автомашинах. В связи с этим 1 марта в состав ВАД 102 вошли две дороги, соединявшие Ленинград с Ладожским озером и находившиеся ранее в ведении автодорожного отдела фронта. По одной — через Борисову Гриву, Лепсари, Приютино, Ржевку автотранспорт двигался в Ленинград, по другой — через Ржевку, Романовку, Пробу, Ириновку из города.

С 10 декабря 1941 года, в соответствии с постановлением Военного совета Ленинградского фронта, предполагалось начать эвакуацию жителей по зимней дороге, доведя к 20 декабря число вывозимого населения до 5 тысяч человек в сутки. 12 декабря Военный совет предписал отложить эвакуацию. Тем ни менее с декабря 1941 года по 22 января 1942 года походным порядком через Ладожское озеро и неорганизованным автотранспортом было эвакуировано 36 тысяч человек. 22 января 1942 года ГКО принял постановление о эвакуации 500 тыс. жителей Ленинграда. По маршруту вывоза людей были организованы эвакопункты: на Финляндском вокзале Ленинграда, в Ваганово, Жихареве и Волхове. В начале февраля эвакопункт находившийся в Ваганово был переведён на соседнюю станцию в Борисову Гриву; на 1 марта 1942 года его обслуживало 120 человек. Также в феврале были открыты эвакопункты в Лаврове и Кобоне через которые проходила построенная тогда же железнодорожная ветка до Кареджской косы. Эвакуируемые получали в

Ленинграде по карточкам хлеб на день вперёд, на Финляндском вокзале их кормили горячим обедом, в который входило 75 г мяса, 40 г жиров, 20 г сухих овощей, 70 г крупы, 20 г подболточной муки и 150 г хлеба. Кроме того, каждый получал по 1 кг хлеба в дорогу, в расчёте на два дня пути. Затем людей везли на поезде до станции Борисова Грива. Часть эвакуируемых перевозилась автотранспортом (более 60 тысяч человек), а 12 тыс. человек дошли от Ленинграда до Борисовой Гривы пешком. На этом эвакопункте людей пересаживали с поезда на автотранспорт и, в случае если поезд пробыл в пути из Ленинграда до станции более полутора суток, кормили горячим обедом. Из Борисовой Гривы эвакуируемые перевозились на грузовиках и автобусах в один из эвакопунктов на другом берегу Ладожского озера: в Жихарево, Кобону или Лаврово. Там их пересаживали в поезда и дальше они следовали по железной дороге. Также на этих эвакопунктах вывозимым ленинградцам полагался горячий обед и продукты в дорогу: килограмм хлеба, 200 г мясопродуктов и 250 г печенья, а детям до 16 лет ещё и плитка шоколада. На пути эвакуируемых в тыл пункты питания располагались в Волхове, Тихвине, Бабаево, Череповце и Вологде.

В середине января 1942 года была расформирована 17 ОАБр и её батальоны подчинены командованию военно-автомобильной дороги. На 20 января в её состав входили: четыре дорожно-эксплуатационных полка общей численностью 5335 человек, два строительных батальона — 1042 человека; девять отдельных автотранспортных батальонов, автобатальоны 8-й, 23-й, 42-й, 55-й армий, автоколонна НКВД и отдельная рота автоцистерн — всего 8032 человека и более 3400 грузовых и специальных автомашин; два отдельных ремонтно-восстановительных батальона — 452 человека; три отдельные эвакотракторные роты — 285 человек; отдельный гужево-транспортный батальон — 1455 человек и 952 лошади; два отдельных рабочих батальона (Сясьский и Ново-Ладожский) — 1905 человек; перевалочные базы и военно-санитарные учреждения — около 200 человек. Всего около 19 тыс. человек и 4053 различные автомашины. 20 февраля в составе ВАД числилось 15 168 человек, 4283 автомашины (в том числе 3632 машины автотранспортных батальонов), 136 тракторов и 537 лошадей. На 26 марта 1942 года на дороге работало 16 168 человек, 2278 грузовых автомобилей (1129 ГАЗ-АА и 1149 ЗИС-5, при этом на ходу было только 1103 машины), 163 автоцистерны, 167 тракторов и 428 лошадей. 20 апреля — 12 656 человек, 2957 грузовых и 348 специальных автомашин, 84 трактора, 241 лошадь. Управление дорогой до середины января располагалось в Новой Ладоге, затем в Жихарево, а с 7 марта в Кобоне. С 21 апреля приказом Ленинградского фронта движение по ледовой дороге было закрыто, но отдельные перевозки происходили до 25 апреля.

Охрана дороги 1941–1942 гг.

Автотрасса, снабжавшая блокированный Ленинград, находилась не так далеко от линии фронта, и поэтому она охранялась воинскими подразделениями. На 8 декабря 1941 года автодорогу Ваганово — Заборье защищал отдельный полк охраны, позже переименованный в 284 стрелковый полк, в составе трёх батальонов на трёх участках трассы: один — от Ваганова до Кобоны, второй — от Кобоны до Новой Ладоги, третий — от Новой Ладоги до Заборья. С января под охраной остался лишь ледовый участок трассы. На льду было сооружено две оборонительных полосы, состоящих, в частности, из снегово-ледовых фортификационных укреплений. Дзоты выполнялись из деревянных срубов, обложенных мешками с песком, на которые сверху намораживался лёд. Вдоль ледовой дороги, через каждые 3 км устанавливались орудия малокалиберной зенитной артиллерии, а через 1–1,5 км попарно ставились зенитные пулемёты. Для защиты трассы с воздуха в январе было задействовано шесть истребительных авиаполков. С 20 ноября 1941 года по 1 апреля 1942 года эти части, обороняя дорогу, произвели 6485 самолётовылетов на патрулирование и перехват и приняли участие в 143 воздушных боях.

Навигация 1942 года

По расчётам, в навигацию 1942 года на Ладоге после мероприятий по восстановлению повреждённых судов могло работать до 15 барж общей грузоподъёмностью 12-13 тыс. т. Военный совет фронта же определил потребность в 60 барж грузоподъёмностью 42 тыс. т. Для удовлетворения этих потребностей было начато строительство барж на месте. Деревянные баржи строились в Сясьстрое, где на территории целлюлозно-бумажного комбината была устроена верфь. 15 апреля были заложены первые 10 барж, а через месяц спущены на воду 3 судна. За 1942 год верфь изготовила 31 баржу грузоподъёмностью по 350 т каждая. В Ленинграде строились металлические баржи. Секции для них строились на ленинградских заводах. Затем их по железной дороге перевозили в бухту Гольцмана на Ладоге, где происходила окончательная сборка судна. Всего в 1942 году было построено 14 металлических барж грузоподъёмность по 600 т, из них четыре в июне и шесть в июле. Так же ленинградскими заводами было построено 118 металлических тендера грузоподъёмностью 15-25 т. Для защиты от нападений вражеской авиации на всех озёрных буксирах были установлены 45 мм зенитные орудия, а на озёрных баржах по два 12,7 мм пулемёта ДШК. В навигацию 1942 года было решено открыть ещё одну более короткую водную трассу Кабона — Осиновец длиной 29 км (длина трассы от Новой Ладоги — 115 км). Для этого 8 марта было начато строительство порта на косе Кереджи близ Кабоны. К августу в порту действовало 11 пирсов общей длиной 2144 м. Были расширены порты в Осиновце, Новой Ладоге и

Гостинополье, устанавливались средства механизации. Портовые мощности на западном берегу к августу насчитывали 14 пирсов общей длиной более 2200 м. В начале навигации там могли принять одновременно 8 барж, к августу уже 20. Кобоно-Кареджский порт к началу навигации имел 5 пирсов, а к её завершению он обладал 13 пирсами общей длиной 5500 м. Число кранов в портах было доведено до 21, грузоподъёмностью от 3 до 75 т. К концу навигации ладожские порты были способны принять 80 судов против 22 в её начале. На 28 апреля для буксировки барж по обеим озерным трассам выделялось 4 озерных буксира пароходства, буксир Балттехфлота, 9 тральщиков и 1 канонерская лодка. Также за большой трассой закреплялись 5 канлодок и 2 тральщика, за малой — 3 тральщика, 5 других судов военной флотилии и 14 речных буксиров Северо-Западного пароходства; 10 буксиров пароходства были выделены на Волхов и приладожские каналы и 37 — для выполнения рейдовых работ в портах, обслуживания Волховского шлюза, доков и т. п. Перевозка грузов через Ладожское озеро осуществлялись на 33 несамоходных судах. Всего на начало навигации в Северо-Западном речном пароходстве числилось 11 озёрных и 58 речных барж общей грузоподъёмностью 29,5 тыс. т.

Перегрузка продуктов с баржи на узкоколейную железную дорогу на причале, сентябрь 1942 г.

В конце апреля 1942 года прекратилось движение по ледовой автотрассе, но перевозки по воде из-за сложной ледовой обстановки начались лишь через месяц. 21 мая в ледовых условиях начались перевозки

по малой трассе — через Шлиссельбургскую губу, на большой — из Новой Ладоги движение открылось 28 мая. За перевозку грузов отвечало Управление перевозок во главе с А.М. Шиловым, численность личного состава управления была около 12 тыс. человек. В 1942 году для эвакуации в тыл неиспользуемого в Ленинграде железнодорожного подвижного состава и доставки грузов в город прямо в вагонах без перегрузки, была устроена паромная переправа. Чтобы организовать перевозки подвижного состава были построены пирсы со стандартной железнодорожной колеёй и переоборудованы под железнодорожные паромы несколько металлических барж. На каждой из них помещалось 4 паровоза с тендерами или 10 двухосных вагонов. Для вывоза из Ленинграда железнодорожных цистерн в бухте Гольцмана и Кабоне были построены слипы, по которым цистерны скатывали в воду и они, пустые, за счёт собственной плавучести буксировались в составе из 9–10 штук через Ладогу. 2 октября стал действовать канал соединивший Ладогу и Новоладожский канал. Судоходный канал длиной 1,5 км, шириной по дну 20 м и глубиной 3 м позволил проводить в Ленинград лес в плотах по малой трассе, на большой трассе проводка плотов не получалась. До конца навигации было отправлено 41,5 тыс. т леса. Также благодаря каналу для небольших судов стал возможен более безопасный в мореходном отношении маршрут из Волхова по Ладожскому каналу на малую трассу. Продолжалась и эвакуация населения. Она производилась на самоходных судах по малой трассе. Массовая эвакуация по решению военного совета фронта закончилась в середине августа, а окончательный вывоз населения согласно постановлению Ленгорсовета прекратился 1 ноября. В связи с началом льдообразования на Ладоге 8 ноября на перевозках перестали использоваться тендеры. Навигация закончилась 25 ноября, хотя суда ладожской флотилии ещё совершали отдельные рейсы до 8 января 1943 года.

18 июня 1942 года начал работать построенный за несколько месяцев топливный трубопровод проложенный по дну Шлиссельбургской губы до Осиновца. Также по дну озера был проложен «кабель жизни» — несколько силовых электрических кабелей, по которым в Ленинград шла электроэнергия с частично восстановленной Волховской ГЭС.

Охрана трассы в 1942 г.

В августе для обороны западного побережья Шлиссельбургской губы был создан 17 укреплённый район с фронтом обороны около 40 км. Охрану грузов на перевалочных базах и складах осуществляла 23-я дивизия войск НКВД. 4 июня 1942 года Ладожский и Свирский бригадные районы ПВО были объединены в Ладожский дивизионный район ПВО. Воздушную оборону портовых мощностей западного берега обеспечивали три отдельных зенитно-артиллерийских дивизиона и три железно-

дорожных зенитных батареи, имевших 48 зенитных орудий среднего калибра, 3 — малого калибра, 15 пулемётов, 6 станций «Прожзвук» и 15 прожекторных станций. Восточный берег охраняла Кобонская зенитная артиллерийская группа из трёх ОЗАД и пулемётной роты. В их составе было 30 орудий среднего калибра, 6 малого калибра, 19 пулемётов, 7 станций звукоулавливателей «Прожзвук» и 12 прожекторных станций. Всего на трассе от Тихвина до Осиновца было 150 зенитных орудий среднего калибра, 40 орудий малого калибра, 70 пулеметов, 25 станций «Прожзвук» и 65 прожекторных станций. Для прикрытия с воздуха привлекались семь истребительных авиаполков. Всего за навигацию 1942 года авиация противника, порой группами до 80–130 самолётов, совершила 120 дневных и 15 ночных налётов на порты, базы и корабли. Это привело к гибели 200 человек, было потоплено или сильно повреждено 12 самоходных и 9 несамоходных судов.

Кроме артиллерийских и авиационных бомбардировок осенью силами финно-итало-германской флотилии была предпринята атака на водную коммуникацию. Летом на Ладожское озеро в дополнение к финским силам были переброшены итальянские и германские корабли. К августу на Ладоге находилось: 4 итальянских торпедных катера (MAS 526, 527, 528, 529), 6 германских катеров «КМ», 7 тяжёлых десантных барж, 6 легких десантных барж, 8 специальных десантных барж, 8–9 десантных катеров, финский торпедный катер и канонерская лодка. Десантные суда были сведены в «флотилию паромов», под руководством их конструктора полковника Зибеля. Все морские силы в целом были подчинены командиру ладожской береговой бригады полковнику финских войск Ярвинену. Он в свою очередь подчинялся командующему 1-м немецким воздушным флотом. Во второй половине августа флотилии было приказано провести операцию против советских кораблей в бухте Морье. Однако, после более тщательного изучения ситуации, 21 августа операция была отменена. Крупная операция была предпринята 22 октября 1942 года против находящегося возле большой трассы острова Сухо. В ней приняло участие 23 судна паромной флотилии, имевшие на вооружении: двадцать одну 88 мм пушку, девять 37 мм пушек и 135 орудий калибра 20 мм. Их поддерживали торпедные катера и 15 самолётов. Против них на острове Сухо находился гарнизон из 90 человек, имевший три 100 мм артиллерийских орудия и 3 пулемёта. Благодаря поддержке Ладожской флотилии атаку на остров удалось отбить.

Дорога зимой 1942-1943 годов

Подготовка к сооружению ледовой трассы на зиму 1942-1943 годов велась заблаговременно. На этот раз предполагалось кроме автодороги проложить по льду и узкоколейную железную дорогу грузооборотом 2 тыс. т в сутки. 31 октября 1942 года вышло постановление Ленинградского фронта «О строительстве Военно-автомобильной дороги через

Ладожское озеро», где предусматривалось начать сооружение ледовой дороги с грузооборотом 4,5 тыс. т в сутки, проходящей от Осиновца до Кобоны при установлении толщины льда на этом участке более 15 см. Ответственность за организацию перевозок с 22 ноября была возложена на Управление перевозок Ленинградского фронта. В подчинении управления находилась помимо прочих и 17 отдельная автотранспортная бригада — подразделение занимавшееся непосредственно перевозкой грузов через Ладогу. На 30 ноября она имела 446 автомашин ГАЗ-АА и 268 — ЗИС-5. 20 декабря на трассе было открыто движение для гужевого транспорта, а 24 декабря — для автомобильного. 21 ноября 1942 года Государственный Комитет Обороны принял постановление предусматривающие сооружение свайно-ледовой железной дороги нормальной и узкой колеи через Ладожское озеро. Строительство железной дороги развернулось в начале декабря. На 18 января 1943 года было построено 9,3 км дороги широкой колеи и 14,5 км узкоколейки. В связи с решением о строительстве по освобождённому во время прорыва блокады коридору железной дороги, названой впоследствии Дорогой Победы, работы по строительству железной дороги через Ладогу были свёрнуты. В результате прорыва блокады в середине января 1943 года был освобождён Шлиссельбург, и 20 января было открыто движение на ответвлении ледовой дороги от островов Зеленцы до Шлиссельбурга. За время работы трассы произошло 357 провалов автомашин под лёд (из них поверхностных — 214 и полных — 143), практически все машины были подняты из воды. Работала ледовая дорога через Ладожское озеро до 30 марта 1943 года.

Оборону автодороги осуществляли два отдельных стрелковых батальона, перевалочные базы и склады охраняли части 23-й дивизии НКВД и караульные части Управления перевозок. С воздуха ледовою дорогу защищала 12-я отдельная эскадрилья из состава ВВС КБФ в составе 10 И-153 и 6 МиГ-3, противовоздушную оборону обеспечивали подразделения Ладожского дивизионного района ПВО. В январе на ледовой дороге находилось восемь 85-мм зенитных орудия, тридцать пять 37-мм орудия и 83 зенитных пулемёта.

За время действия трассы по ней, с восточного берега на западный, было перевезено 206 тыс. т грузов, из них 4,4 тыс. т в Шлиссельбург. Продукты и фураж составили 112 тыс. т, включая: 56 тыс. т муки и зерна, 9,4 тыс. т крупы, 2,4 тыс. т мяса, 4,8 тыс. т рыбы, 2,7 тыс. т сахара, 7,6 тыс. т овощей. Было доставлено 18,6 тыс. т угля, 5 тыс. т ГСМ, 54 тыс. т боеприпасов. Плюс по подводному трубопроводу поступило 8,5 тыс. т нефтепродуктов. В обратном направлении по ледовой дороге было вывезено 10 тыс. т грузов. Перевозки людей составили 133 тысячи в Ленинград и 89 тыс. из него.

Навигация 1943 года

К навигации 1943 года на Сясьской верфи происходило строительство новых барж, к апрелю их было построено 20 штук. Ледовая трасса прекратила действовать 31 марта, а уже 2 апреля начались водные перевозки по Ладоге, хотя полностью освободились ото льда трассы лишь 26 апреля. В конце мая, начале июня противником производилась серия крупных бомбардировок ладожских портов, в результате чего было потоплено пять судов, а многие получили тяжёлые повреждения. В связи с тем, что в 1943 году значительная часть грузов пошла в Ленинград по железной дороге, заметно уменьшились водные перевозки. Всего в навигацию 1943 года было перевезено в Ленинград 240 тыс. т грузов и 856 м³ леса, а так же 162 тыс. человек.

Общее количество грузов, перевезённых в Ленинград по Дороге жизни за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн. За это же время из города было эвакуировано около 1 млн 376 тыс. человек.

Владимир ШАТРОВ

Первая и единственная

Нина Васильевна Соколова — инженер-полковник Военно-Морских Сил. В годы войны руководила всеми водолазными работами на Ладоге и Балтике. После войны преподавала в Высшем военно-морском училище им. М.В. Фрунзе, читала сложнейший курс гидравлики и гидродинамики. Она передавала свои знания и опыт будущим офицерам.

Нина Васильевна Соколова — военный инженер, водолаз, участник Великой Отечественной войны

Боевое крещение тяжёлый водолаз военный инженер 3-го ранга Нина Васильевна Соколова получила в Баренцевом море. Было это в 1939 году. Шла война с белофиннами. Инженеру-гидротехнику Нине Соколовой поручили руководить строительством десантного причала в Полярном. Молодой инженер справилась отлично, сама опускалась в студёную воду.

Спуск на 10-метровую глубину разрешён

После окончания школы № 1 города Череповца Вологодской области Нина Соколова уехала в Ленинград и поступила в институт водного транспорта. Выбрала гидротехнику. В 1936 году получила диплом и

была направлена в **Экспедицию подводных работ особого назначения (ЭПРОН**).

В Сочи в то время строили порт, и ей поручили руководить водолазами при укладке бетонных массивов. А как руководить, если не знаешь, как там внизу подготовили «постель» для блоков, как их устанавливают? Смелая девушка решила всё посмотреть сама — ответственность ведь огромная. Командование, узнав об этом поступке, пришло в ярость. Но девушка была настойчива.

В Ленинграде закончила двухмесячные курсы усовершенствования и одновременно узнала водолазное дело. Экзаменационная комиссия была поражена глубоким знанием мужской профессии. Начальник ЭПРОНа контр-адмирал Фотий Иванович Крылов подписал свидетельство, разрешающее подводные спуски до 10-метровой глубины — единственный документ, выданный женщине за всю историю водолазного дела. Для этого потребовалось личное разрешение М.И. Калинина.

Самостоятельности её удивлялись с детства. Нина была старшим ребёнком в многодетной семье. Она воспитывалась по наказу отца: «Жить по совести. Людям только хорошее делать и на плохое никогда не отвечать плохим». По этому правилу жила, и её всегда примечали.

Волевая, целеустремлённая, пытливая, ответственная. Начальство стало прислушиваться к её дельным советам. И уже через три года службы в ЭПРОНе её начальник Ф. И. Крылов дал такую характеристику военному инженеру 3-го ранга Соколовой:

«В текущем году она назначена на должность начальника гидротехнического отдела. Молодой энергичный работник, постоянно совершенствует знания и опыт. Тверда и настойчива в достижении своих целей. Прямолинейна и смела. Живо интересуется военно-морским делом. Отлично выдержала испытания по военно-морскому минимуму. Требовательна, пользуется авторитетом у товарищей по службе и у подчинённых».

Справедливость его оценки подтвердили события Великой Отечественной войны.

Подвиги на Ладоге

Ладога стала особой страницей в жизни военного инженера. В июне 1941 года Нина Васильевна служила в аварийно-спасательной службе Краснознаменного Балтийского флота. Её хотели перевести в Москву, но смелая девушка отказалась, сославшись на то, что является депутатом Ленгорсовета, и её место в блокадном Ленинграде. На «Дороге жизни» Нина Васильевна с первых дней Великой Отечественной войны. Водолазам часто приходилось работать в условиях артиллерийского обстрела и налётов авиации.

В сентябре Ленинградский фронт высадил десант через Неву в районе Невской Дубровки. Десант удался. Войсками был занят пятачок земли шириной 1800 метров и глубиной 700 метров, насквозь простреливаемый пулемётным и оружейным огнём. Для обеспечения действия пе-

реправы через реку была создана группа аварийно-спасательного обеспечения, куда входила и Нина.

Главной задачей группы была прокладка по дну реки трассы для буксировки под водой танков и артиллерии. Буксировка техники под водой не получалась из-за сложного рельефа дна и постоянных повреждений тросов под водой от разрывов снарядов. Работали круглосуточно за пределами человеческих сил, от огня противника и нечеловеческого напряжения теряли водолазов. В итоге задачу по буксировке техники под водой так и не удалось выполнить, но наступившие холода сковали реку льдом. По льду реки, несмотря на постоянный огонь и бомбардировки, осуществлялось снабжение войск оружием, боеприпасами, продовольствием. Значительная часть этих средств уходила под лёд через многочисленные полыньи. Жизненные условия в этот период были очень тяжёлыми. Водолазы получали по 300 граммов хлеба, немного крупы и очень мало жиров.

В сентябре 1941 года Ленинградский фронт высадил десант через Неву, в районе Невской Дубровки. Для переправы через реку была создана группа аварийно-спасательного обеспечения, куда входила и Нина. Главной задачей группы была прокладка по дну реки трассы для буксировки под водой танков и артиллерии.

В сентябре-октябре 1941 года из затонувших барж, применяя обычные водоструйные насосные эжекторы, было поднято свыше четырёх тысяч мешков зерна. Спасённый хлеб уже на другой день получали по карточкам в блокадном Ленинграде.

Главная задача, поставленная перед водолазами осенью 1941 года, — обеспечить командованию Ленинградского фронта устойчивую связь с Москвой. Телефонную линию можно было проложить под водой через Ладожское озеро. Несмотря на сильный шторм, водолазы 27-го отряда ЭПРОНа проложили линию. Магистраль связи безотказно действовала всю войну.

В боевой обстановке, когда осаждённый город задыхался без топлива, отряд водолазов принимал порой невообразимые решения. Рельсы, на которых застряли цистерны с горючим, упирались в Ладожское озеро. Родилась идея: спускать цистерны с бензином в воду и буксировать на другой берег, а там снова ставить на рельсы. Подводные железнодорожные спуски и подъёмы в кратчайший срок проложили эпроновцы 27-го отряда. Цистерны с горючим спускались прямо с железнодорожных путей на воду и на понтонах доставлялись буксирами на противоположный берег. Гитлеровцы пристреляли участок и все время разрушали причалы. Но снова и снова водолазы восстанавливали путь горючему. В их числе всегда была военный инженер 3 ранга Соколова.

Прокладывала бензопровод и электрокабель по дну

Весной 1942 года по предложению военного инженера Соколовой начали прокладку бензопровода по дну озера. Работали в чрезвычайно

трудных условиях, под непрерывными ударами авиации. Место строительства трубопровода было выбрано в районе Ладожского озера недалеко от Осиновецкого маяка в начале мая 1942 года. Ладожский трубопровод для снабжения Ленинграда жидким топливом в условиях блокады был проложен за 43 дня (с 5 мая по 16 июня 1942) от мыса Кареджи до Осиновца и далее шёл до железнодорожной станции Борисова Грива Всеволожского района Ленинградской области. Протяжённость 35 км (в том числе 27 км по дну Ладоги). Пропускная способность — около 150 тонн в сутки. С июня 1942 года по март 1943-го по Ладоге поступило свыше 40 тысяч тонн горючего. И этот подвиг за полтора месяца совершили тысячи людей — специалисты, солдаты, водолазы.

Соколова в те суровые дни проводила разведку дна в составе специальной группы водолазов. Неделями ночевала в землянке, спускалась под воду. Первый орден Красной Звезды вручили ей за талантливое предложение и за участие в прокладке трубопровода. Работы проводились скрытно, чаще всего под покровом ночи. Осенью 1942 года её ранило в ногу и плечо, контузило. Отлежалась в госпитале, и снова — в свой отряд.

Пережившие блокаду ленинградцы помнят о том, как в их домах зажёгся настоящий электрический свет. Это произошло в канун 25-й годовщины празднования Великой Октябрьской революции. Водолазы 27-го отряда ЭПРОНа вместе с другими специалистами сумели провести в осаждённый город волховскую электроэнергию не по высоковольтным наземным проводам, а по дну Ладоги. Нина с боевыми товарищами пять раз прошла по 25 подводных километров трассы, чтобы уложить по дну озера электрокабели. По ночам, в темноте, на ощупь, принимая из рук в руки фидеры, сцепляя их муфтами, водолазы протягивали кабели ровно, «в струнку», под носом у фашистов.

В середине августа 1943 года Нина Васильевна была назначена главным инженером Ленинградского отряда подводно-технических работ.

В 34 года — инженер-полковник

После полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады Нина Васильевна получила очередное звание — стала подполковником-инженером Военно-Морских Сил.

После войны водолазы Соколовой восстанавливали мосты, строили причальные стенки Ленинграда

да, Кронштадта, Таллина. Её личный счёт часам работы под водой давно перевалил за четыре сотни и составляет 644 часа.

Соколова награждена двумя орденами Красной Звезды, орденами Отечественной войны II степени и «Знаком Почёта», многими медалями. В 34 года Нина Соколова — уже инженер-полковник. Преподавала в Высшем Военно-Морском училище им. М. В. Фрунзе, где передавала свои знания и опыт будущим офицерам.

После отставки в 1958 году эта женщина удивительной нравственной силы активно вела военно-патриотическую работу среди молодёжи. Она занесена в Золотую Книгу Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Увлечённо занималась гимнастикой, была активным «моржом», членом клуба зимнего плавания. Воспитала двух замечательных детей — Марину и Евгения.

17 декабря 2001 года на 90-м году жизни легендарной женщины-водолаза не стало…

Уважение к памяти прошлых поколений, сопереживание их судьбам, бережное отношение к историческому наследию, оставленному потомкам, гордость за него — вот те условия, которые способствуют становлению гражданственности, патриотизма.

В память о подвиге легендарной женщины-водолаза к столетию со дня рождения губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко принял решение увековечить память Нины Васильевны Соколовой. Комиссия по образованию, культуре и науке поддержала представление Губернатора СПб об установке мемориальной доски на доме, где она жила, по адресу: ул. Ленина, д. 48.

Источник: http://kronvestnik.ru/museum/5963

Оружие

Пе-2
Фронтовой бомбардировщик
ОКБ Петлякова

Пе-2 из состава 128 БАП, весна 1942 г.

Фронтовой бомбардировщик Пе-2. сыгравший выдающуюся роль в период Великой Отечественной войны, представлял собой несколько необычное явление в советском самолётостроении. Задуманный и спроектированный как высотный истребитель, этот самолёт менее чем за полгода был переделан в боевую машину совершенно несхожего назначения - в пикирующий бомбардировщик. Пе-2 пришёл на смену бомбардировщику СБ и во время войны стал боевой машиной советской фронтовой бомбардировочной авиации.

Новой машиной, к проектированию которой приступил Петляков во главе коллектива из 50 конструкторов в КБ-29, должен был стать высотный истребитель с большой дальностью полёта и мощным наступательным вооружением. В этой работе совершенно несомненно просматривается связь с предыдущей машиной Петлякова — высотным бомбардировщиком АНТ-42, о чем необходимо сказать несколько слов. Одной из центральных идей, положенных в основу проекта АНТ-42, было обеспечение высокой скорости полёта на больших высотах. Разработчики будущего ТБ-7 стремились сделать так, чтобы истребители противника не могли его догонять в полете, чем обеспечивалась высокая выживаемость машины в условиях боевых действий. Но разработка и доводка АНТ-42 сильно затянулись как из-за неполадок с силовой установкой, так и в связи с репрессиями, которые обескровили конструкторское бюро. Пострадали от них и многие сторонники развития тяжелобомбардировочной авиации в руководстве ВВС. Несмотря на все достоинства АНТ-42, нельзя не заметить и противоречия, заложенного в саму идею машины: высотный многоместный бомбардировщик был лишён герметичных кабин. Современники вспоминают, что причиной этому было весьма прохладное отношение Туполева к уже не редким в середине 30-х годов гермокабинам. Следует признать, что решить проблему защи-

щённости тяжёлого бомбардировщика только за счёт высокой скорости полёта на больших высотах в то время не удалось. Новые истребители, появившиеся во второй половине 30-х годов, сделали резкий скачок в скоростных характеристиках по сравнению с самолётами прежнего поколения. В этих условиях родилась идея высотного истребителя сопровождения большого радиуса действия. Конструкторской группе во главе с В.М. Петляковым была поставлена задача создания высотного истребителя с условным обозначением "100".

В конце 1939 г. самолёт "100" был построен, и в декабре начались его испытания. Но получилось так, что по ходу разработки и первого, а затем и второго экземпляра "100" отношение военных к его назначению стало постепенно меняться. Прогнозы о большой высотности бомбардировщиков не оправдались. В то же время ВВС срочно требовался боевой самолёт нового типа - скоростной пикирующий бомбардировщик. Вначале функции высотного истребителя и пикирующего бомбардировщика пытались совместить, но в конце концов от этого отказались и в мае 1940 г. конструкторам предложили в очень сжатые сроки переделать "100" в вариант пикирующего бомбардировщика. Новый самолёт, названный вскоре Пе-2, вышел на испытания осенью 1940 г., а его массовое производство развернулось в 1941г.

Пе-2 представлял собой свободнонесущий цельнометаллический низкоплан с разнесённым вертикальным оперением. Моторы жидкостного охлаждения М-105Р. Экипаж состоял из трёх человек – лётчика, штурмана и стрелка-радиста. Благодаря отличной аэродинамике Пе-2 развивал почти такую же скорость, как истребители тех лет.

Стрелок-радист находился в отдельной кабине в секции Ф-3 фюзеляжа. В свою кабину он попадал через нижний люк. Обзор обеспечивался двумя большими овальными окнами по бокам, небольшими круглыми боковыми иллюминаторами (куда потом вмонтировали гнезда под перекидной ШКАС) и прямоугольным прозрачным астролюком сверху. На самолётах первых серий кабина стрелка отделялась от хвостовой части откидной дверцей. В открытом положении она являлась полом над нижней стрелковой установкой. У левого борта кабины крепился столик, на котором находился манипуляционный пульт радиостанции.

Радиооборудование Пе-2 выпуска 1941 г. состояло из радиостанции РСБ-бис, внутреннего переговорного устройства СПУ-3 и радиополукомпаса РПК-2 «Чайка». Радиостанция стояла в задней кабине за спиной стрелка-радиста. Её антенна крепилась одним концом к мачте, а другим — к правой килевой шайбе. Приёмник радиополукомпаса находился под сиденьем лётчика. Все бомбардировщики Пе-2 оснащались штатным фотоаппаратом АФА-Б, используемым для контроля за результатами бомбометания. Он монтировался в кабине стрелка, а съёмка велась через люк в нижней обшивке самолёта. Аппарат был съёмным и ставился на самолёт только при необходимости. Для полётов на высоте свыше

4500 м Пе-2 имел кислородное оборудование: баллоны, кислородные приборы КПА-3бис и маски для всех членов экипажа. До 40-й серии ставили шесть баллонов, потом только три. Все баллоны стояли вертикально в общей укладке в хвосте самолёта.

Вооружение. Вооружение Пе-2 включало фюзеляжный и два небольших бомбоотсека в мотогондолах, где монтировалось по одному бомбодержателю ДЗ-40. На каждой из внутренних точек подвески можно было разместить одну бомбу калибра 100 кг. Снаружи на 4 держателях ДЗ-40 можно было подвесить 4 бомбы ФАБ-250, либо 2 бомбы ФАБ-500, при этом максимальный вес бомбовой нагрузки был принят равным 1000 кг, а нормальный — 600 кг. Сброс бомб с внутренней подвески можно было осуществить только в горизонтальном полете. Бомбометание с пикирования выполнялось со сбросом бомб только с наружной подвески. Пе-2 мог нести все основные типы бомб, находившихся на вооружении советских ВВС. Для прицельного бомбометания штурман использовал дневной прицел ОПБ-1М и ночной НКПБ-3. С пикирования бомбы сбрасывал лётчик, у которого стоял прицел ПБЛ-1.

Стрелковое вооружение всех ранних Пе-2 состояло из четырёх пулемётов ШКАС калибра 7,62 мм. Штурман мог вести огонь из ШКАСа турельной установки ТСС-1 конструкции С.К.Горюнова с боезапасом 750 патронов. Два неподвижных пулемёта монтировали в носовой части слева и справа по оси самолёта; управление огнём и наводку на цель осуществлял лётчик. Носовые ШКАСы имели боекомплект по 500 патронов на ствол. В кабине стрелка-радиста под фюзеляжем монтировалась стрелковая установка по типу МВ-2, подобная применявшимся на СБ и ДБ-3Ф. Запас патронов к ней составлял 750 шт.

С апреля-мая (с 13-й серии) 1941 г. люковый ШКАС заменили на крупнокалиберный турельный пулемёт БТ конструкции Березина с боекомплектом 200 патронов. Правый ШКАС в носовой установке также был заменён на пулемёт БК с боекомплектом 150 патронов, но одновременно уменьшился запас патронов левого ШКАСа до 450 шт. Секундный залп Пе-2, вооружённого только ШКАСами, составлял 1,152 кг, а с пулемётами Березина он почти удвоился и стал равным 2,208 кг.

Начиная с 179 серии устанавливался держатель ДАГ-10 для 10 гранат АГ-2.

В феврале 1941 г задания на производство Пе-2 получили 124-й (в Казани), 125-й (в Иркутске) и 450-й (в Воронеже) авиационные заводы. По плану на 1941 г. было намечено выпустить 1700 пикирующих бомбардировщиков. За первое полугодие 1941 г. планировалось построить 525 новых пикировщиков, но по сводкам заводов за период до конца мая было сдано всего 306 машин, а завод № 450 был вообще переориентирован на выпуск иной продукции.

Первой военной зимой довольно много Пе-2 поставили на лыжи: только за январь 1942 г. лыжное шасси установили на 250 «пешках». Убираемое лыжное шасси впервые опробовали ещё на опытном самолёте «100». Лыжи подтягивались к мотогондоле и сами фактически становились створками отсека шасси. В отличие от аналогичного варианта Ил-2, у Пе-2 сохранялась обычная гондола от колесного шасси, на которую надевались дополнительные панели. Так же поступили и с убираемой хвостовой лыжей, что позволило ставить на лыжи любой Пе-2. Испытания Пе-2 № 16/11 с убирающимся лыжным шасси закончились в НИИ ВВС в начале февраля 1942 г. Они показали, что техника пилотирования самолёта изменилась мало. Надёжность лыж и прочность замков для фиксации их в крайних положениях были вполне достаточны. Вызывала сожаление лишь очень большая потеря скорости — до 34 км/час. Поэтому лыжное шасси не нашло широкого применения.

Всего за 1941 г. четыре серийных завода изготовили 1671 пикировщик и 196 истребителей (соответственно завод № 22 — 1120 Пе-2, № 39 — 303 Пе-2 и 196 Пе-3, № 124 — 104 Пе-2 и № 125 — 144 Пе-2). Это позволило внедрить новую машину по всему фронту от Баренцевого моря до Чёрного. Их применяли не только полки ВВС, но и части авиации Северного, Балтийского и Черноморского флотов.

Несмотря на ряд недостатков, обусловленных быстротой переделки самолёта "100" в бомбардировщик, Пе-2 оказался весьма эффективным оружием.

Фронтовые бомбардировщики							
		СБ	СБ	Пе-2	Пе-2	Пе-2ФТ	Ту-2
Экипаж, чел		3	3	3	3	3	4
Год выпуска		1936	1939	1941	1942	1945	1943
Геометрия							
Длина самолёта, м		12.27	12.27	12.66	12.66	12.66	13.8
Размах крыла, м		20.33	20.33	17.13	17.13	17.13	18.86
Площадь крыла, м^2		56.7	56.7	40.5	40.5	40.5	48.8
Массы, кг							
Взлётный вес	нормальный	5732	6175	7540	7775	8405	10360
	максимальный	6462	7750	8500	8715	8805	11360
Силовая установка							
Мотор		М-100А	М-103	М-105Р	М-105РА	М-105ПФ	АШ-82ФН
Мощность, л.с.		2x860	2x950	2x1100	2x1100	2x1210	2x1850
Лётные данные							
Максимальная скорость, км/ч	у земли	371	375	452	434**	468	482/509*
	на высоте	423	450	540	515	527	547
	м	4000	4100	5000	4800	3900	5400
Практический потолок, м		9560	9300	8800	8000	8200	9500
Дальность полёта с нормальной бомбовой нагрузкой, км		1900	1350	1300	1250	1220	2150
Вооружение							
Бомбовая нагрузка кг	нормальная	500	500	600	600	600	1000
	максимальная	600	1600	1000	1000	1000	3000
Оборонительное вооружение	пулемёты	4	4	4	4	5	3
	пушки	-	-	-	-	-	2

* На 10- минутном форсаже. Снижение лётных данных обусловлено усилением оборонительного вооружения.

Мероприятия, события и факты

КАРТУШ
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ПОЛИГРАФИЧЕСКАЯ ФИРМА
ИНН 5751018120, КПП 575201001, Код по ОКПО 41695020, Код по ОКОНХ 19400, 71500, 71200, 71100
р/с 40702810100130000064
в Орловском филиале АБ "Россия" в г. Орле кор/с 30101810000000000723, БИК 045402723
ООО ПФ "Картуш" - 302001, г. Орел, ул. 2-я Посадская, д. 26

№ 50 от 13.11.14 г.

Президенту Российской Федерации
Путину Владимиру Владимировичу

Уважаемый Владимир Владимирович!

Посылаю в Президентскую библиотеку подборку ежемесячных военно-исторических журналов **«Орловский военный вестник»** за 2014 год и специальные тематические выпуски №№ 1–4 за 2014 год. Журнал выходит по моей инициативе с апреля 2013 года, а с июля 2013 года он размещается на сайте **картуш-вестник.рф**.

За месяцы издания журнала, получая только положительные отклики не только в г. Орле, но и из других регионов России, ближнего (Украина, Беларусь) и дальнего (Вьетнам) зарубежья, пока мы не нашли помощи в финансировании издания, которое ведётся силами полиграфической фирмы «Карту́ш», но не теряем надежды, что изыщем возможности успешно продолжать начатое.

Владимир Владимирович, рассказывая о Днях воинской славы на страницах нашего журнала, мне трудно объяснить читателям **несоответствие исторических дат** значимых событий в нашей древней истории **с Праздниками, учреждёнными Федеральным законом № 32-ФЗ от 13 марта 1995 года «О днях воинской славы и памятных датах России». В этом законе**, несмотря на поправки, внесённые позже, **закреплена ошибка** при переводе даты событий с юлианского на григорианский календари.

Общеизвестно, что точность Юлианского календаря невысока: каждые 128 лет накапливается один дополнительный день. К середине 20 века практически все страны мира пользовались григорианским календарём. В России он был введён после Октябрьской революции декретом СНК РСФСР от 24 января 1918 года, в соответствии с которым была введена поправка в 13 суток. Год в григорианском счислении длиннее тропического на 26 секунд, и разность в сутки накапливается в течение 3323 лет. **Разница между старым и новым стилями составляет для 18 века 11 суток, для 19 века – 12 суток и для 20 века – 13 суток.**

Разница в 13 дней правильна лишь по применению к событиям, произошедшим в период с 1 марта 1900 года по 29 февраля 2100 год.

В нижеприведённой таблице показаны даты исторических событий, произошедших до XX века, по юлианскому и григорианскому календарю, а также даты, отмечаемые в соответствии с **Федеральным законом № 32-ФЗ от 13 марта 1995 года «О днях воинской славы и памятных датах России».**

Событие	Дата события по юлианскому календарю	Дата события по григорианскому календарю	День воинской славы России в соответствии со ст. 1 ФЗ № 32 от 13 марта 1995 г.	Примечание
День победы русских воинов князя Александра Невского над немецкими рыцарями на Чудском озере (Ледовое побоище, 1242 год);	**5 апреля 1242 года**	**12 апреля 1242 года**	**18 апреля**	Видимо, при назначении даты не было учтено правило: **при переводе дат 12–13 веков к старому стилю прибавляется 7 дней** (а прибавили по привычке 13 дней).
День победы русских полков во главе с великим князем Дмитрием Донским над монголо-татарскими войсками в Куликовской битве (1380 год);	**8 сентября 1380 года**	**16 сентября 1380 года**	**21 сентября**	в 1380 году между старым и новым стилем **была разница всего в 8 дней**, а не в 13, как в настоящее время.
День победы русского флота над турецким флотом в Чесменском сражении (1770 год);	**26 июня 1770 года**	**7 июля 1770 г.**	**7 июля**	**10 июля 2012** года в Федеральный закон «О днях воинской славы и памятных датах России» были внесены соответствующие изменения
День победы русской армии под командованием Петра Первого над шведами в Полтавском сражении (1709 год);	**27 июня 1709 года**	**8 июля 1709 г.**	**10 июля**	Опять прибавили 13 дней вместо положенных 11-ти

День первой в российской истории **морской победы** русского флота под командованием Петра Первого над шведами у мыса Гангут (1714 год);	**26–27 июля 1714 года**	**6–7 августа 1714 года**	**9 августа**	То же самое
День взятия турецкой крепости Измаил русскими войсками под командованием А.В. Суворова (1790 год);	**11 декабря 1790 года**	**22 декабря 1790 г.**	**24 декабря**	То же самое
День победы русской эскадры под командованием Ф.Ф. Ушакова над турецкой эскадрой у мыса Тендра (1790 год);	**28–29 августа 1790 года**	**8–9 сентября 1970 года**	**11 сентября**	То же самое
День Бородинского **сражения** русской армии под командованием М.И. Кутузова с французской армией (1812 год);	**26 августа 1812 года**	**7 сентября 1812 года**	**8 сентября**	Опять прибавили 13 дней вместо положенных 12-ти
День победы русской эскадры под командованием П.С. Нахимова над турецкой эскадрой у мыса Синоп (1853 год);	**18 ноября 1853 г.**	**30 ноября 1853 г.**	**1 декабря**	То же самое

Как видно из таблицы, только **День победы русского флота над турецким флотом в Чесменском сражении (1770 год)** отмечается правильно, в соответствии с действующим григорианским календарём. Я вижу этому только одно объяснение: вместо некомпетентности людей, готовивших данный закон в 1995 году, приходит профессионализм тех, кто обращается к данному вопросу сейчас.

Товарищ президент, прошу Вас рассмотреть вопрос о внесении изменений в Федеральный закон № 32-ФЗ от 13 марта 1995 года «О днях воинской славы и памятных датах России», в части, изложенной выше и привести его в соответствие с исторической правдой.

Примечание:

1. Ныне действующий текст закона взят в Системе ГАРАНТ: http://base.garant.ru/1518352/#ixzz3GgmqVPG3
2. Данное предложение поддержано на 7-й научно-практической конференции Орловского областного отделения Российского общества историков-архивистов «Культура и образование в Орловском крае: традиции, памятные события, выдающиеся деятели», прошедшей **28 октября** текущего года.

С уважением,
Главный редактор и издатель «Орловского военного вестника»
директор издательства "Картуш"
Ветчинников Сергей Алексеевич

АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**УПРАВЛЕНИЕ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РАБОТЕ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН
И ОРГАНИЗАЦИЙ**

ул. Ильинка, д. 23, Москва, Российская Федерация, 103132

« 20 » ноября 20 14 г.

№ А26-01-115692471

ВЕТЧИННИКОВУ С.А.
ул. Посадская 2-я, 26
г. Орёл
Орловская область,
302001

1156924

Ваше обращение в письменной форме на имя Президента Российской Федерации получено и зарегистрировано 20.11.2014 г. за № 1156913.

В обращении Вы предлагаете определённые меры по совершенствованию законодательства Российской Федерации.

В соответствии с частью 1 статьи 104 Конституции Российской Федерации право законодательной инициативы принадлежит Президенту Российской Федерации, Совету Федерации, членам Совета Федерации, депутатам Государственной Думы, Правительству Российской Федерации, законодательным (представительным) органам субъектов Российской Федерации.

Информируем, что правоотношения, связанные с рассмотрением обращений граждан, регулируются Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами и федеральными законами.

Согласно статье 33 Конституции Российской Федерации граждане имеют право обращаться лично, а также направлять индивидуальные и коллективные обращения в государственные органы и органы местного самоуправления.

При рассмотрении вопроса, содержащегося в Вашем обращении, учтено разграничение предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации (статья 5 Конституции Российской Федерации), а также самостоятельность органов законодательной, исполнительной и судебной власти (статья 10 Конституции Российской Федерации).

С учётом изложенного, для подготовки письменного ответа по существу поставленных в обращении вопросов в Министерстве юстиции Российской Федерации запрошены необходимые для объективного и всестороннего рассмотрения Вашего обращения документы и материалы, поскольку именно указанный федеральный орган исполнительной власти осуществляет функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в данной сфере.

В связи с этим срок рассмотрения Вашего обращения продлён на 30 дней (часть 2 статьи 12 Федерального закона от 2 мая 2006 года № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»).

По результатам рассмотрения в Ваш адрес будет направлен ответ в срок до 18.01.2015 г.

Начальник департамента письменных
обращений граждан и организаций М.Галкина

АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УПРАВЛЕНИЕ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РАБОТЕ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН
И ОРГАНИЗАЦИЙ

ул. Ильинка, д. 23, Москва, Российская Федерация, 103132

« 25 » декабря 20 14 г.

№ А26-01-115691392

ВЕТЧИННИКОВУ С.А.
ул. Посадская 2-я, 26
г. Орёл
Орловская область,
302001

1156913

Ваше обращение на имя Президента Российской Федерации, полученное 18.11.2014 г. в письменной форме и зарегистрированное 20.11.2014 г. за № 1156913, рассмотрено.

В целях объективного и всестороннего рассмотрения Вашего обращения в Министерстве юстиции Российской Федерации, Министерстве были запрошены необходимые документы и материалы.

О результатах рассмотрения получена информация следующего содержания:

«...с точки зрения правового статуса даты дней воинской славы полагаем, что те даты, которые зафиксированы в законе № 32-ФЗ, являются официальными днями празднования дней воинской славы, соответственно вопрос их изменений возможно решить только путём внесения соответствующих поправок в закон № 32-ФЗ. При этом в законе № 32-ФЗ не определено, что дни празднования дней воинской славы должны неукоснительно соотноситься с тем или иным календарём.

Вместе с тем, в соответствии со статьёй 5 закона № 32-ФЗ мероприятия по празднованию дней воинской славы проводятся в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2006 г. № 716 «О порядке проведения дней воинской славы России и мероприятий, посвящённых памятным датам России» органом, уполномоченным на организацию проведений дней воинской славы, определено Министерство обороны Российской Федерации.

Учитывая изложенное, полагаем, что вопросы изменений дат празднования дней воинской славы Российской Федерации важно соотносить со сложившейся традицией организовывать празднование дней воинской славы в соответствующие дни, при этом полагаем, что для такого рода изменений целесообразно определить позицию Минобороны России как уполномоченного федерального органа, а также целесообразно получить заключение историков-экспертов Российской академии наук».

Дополнительно сообщаем, что в связи с Вашими предложениями по внесению изменений в законодательство Российской Федерации обращаем Ваше внимание, что в целях обеспечения развития и укрепления гражданского общества, расширения участия граждан в управлении делами государства Президентом Российской Федерации была предложена концепция «Российской общественной инициативы», предусматривающая рассмотрение предложений граждан, поданных с использованием специализированного Интернет-ресурса **www.roi.ru** и получивших поддержку не менее 100 тысяч граждан.

Правила рассмотрения общественных инициатив, направленных гражданами Российской Федерации с использованием Интернет-ресурса «Российская общественная инициатива», утверждены Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 2013 года № 183 «О рассмотрении общественных инициатив, направленных гражданами Российской Федерации с использованием Интернет-ресурса «Российская общественная инициатива».

Консультант департамента аналитического и правового обеспечения И. Иванов

Из истории наград

22 января 1850 года (165 лет назад) **— император Николай I учредил медаль «За усмирение Венгрии и Трансильвании», революция 1848—1849 годов**

За усмирение Венгрии и Трансильвании — серебряная медаль (83 1/3 пробы), утверждённая 22 января 1850 года императором Николаем I в честь усмирения Венгерской революции 1848 — 1849 годов. Выдавалась всем военным, а также священникам, медикам и служащим военных ведомств, принимавшим участие в кампании. С мая по август 1850 года Санкт-Петербургский монетный двор отчеканил 213 593 медалей, а выдано было 212 330 из них.

Медаль 29 мм в диаметре, встречается также в 26 мм варианте. На лицевой стороне — крупное изображение двуглавого орла, мелкое изображение всевидящего ока, надписи «С НАМИ — БОГЪ» и «РАЗУМЕЙТЕ ЯЗЫЦЫ И ПОКОРЯЙТЕСЯ». На оборотной стороне медали — надпись: «ЗА УСМИРЕНИЕ ВЕНГРИИ И ТРАНСИЛЬВАНИИ 1849». Носилась на груди, на комбинированной Андреевско-Владимирской ленте (то есть ленте орденов св. Андрея Первозванного и св. Владимира).

Генералы и высшие штаб-офицеры в дополнение к наградной медали получали памятную серебряная медаль (диаметром 70 мм) с изображением российского орла, расправляющегося с трёхглавым змеем и надписью на оборотной стороне: «Российское победоносное войско поразило и усмирило мятеж в Венгрии и Трансильвании в 1849 г». Авторами памятной медали были Фёдор Толстой и Александр Лялин. Офицеры чинами ниже получали такую же памятную медаль, но в бронзе.

Крест для защитников Порт-Артура

В январе 1914 года, в десятилетний юбилей обороны Порт – Артура, было принято решение о учреждение специального знака «Крест для защитников Порт–Артура» для вручения участникам героической обороны крепости.

Серебряная медаль "В память Японской войны 1904-1905 г." которой награждали участников обороны Порт – Артура (Аверс и реверс)

Знак планировалось выдавать офицерам и унтер – офицерам частей составлявших гарнизон крепости и принимавшим участие в обороне Порт – Артура и Квантунского полуострова. В своё время, для участников этой длительной, героической обороны длившейся одиннадцать месяцев, не было учреждено никаких специальных наград, как например для защитников Севастополя в годы Крымской войны. Вместо неё защитникам Порт – Артура была выдана серебряная медаль "В память русско-японской войны 1904–1905 годов", практически ни чем не отличающаяся от бронзовой медали которую получили все участники войны с Японией.

Ещё в 1906 году, сразу после окончания войны на востоке, был разработан статус специальной награды для отличия участников обороны крепости, но по каким-то причинам она не была учреждена. Возможно, на этом бы все и закончилось, но вновь о ней вспомнили когда определённый общественный резонанс получила история связанная с распространением в России учреждённой во Франции медали, которая предназначалась для награждения защитников Порт-Артура.

Из-за того что в надписи на медали присутствовало упоминание генерала Стесселя, отданного под военный трибунал – ("LA FRANCE AU GENERAL STOESSEL ET A SES HEROIQUES SOLDATS" – "Франция генералу Стесселю и его героическим солдатам") – медаль не была разрешена к ношению, вручалась только как памятный жетон, с отломанным на всякий случай ушком. (Медали на ленте и с сохранившимся ушком чрезвычайно редки)

Медаль Защитника Порт Артура (Аверс и реверс)

Наконец, после восьми лет проволочек, **14 января 1914 г.,** знак был утверждён, причём было подчёркнуто, что «упомянутый знак является лишь указанием на участие того или другого лица в обороне крепости и не имеет характера награды». Удостоверения к нему не полагалось и право на ношение только указывалось записями в увольнительных документах, послужных офицерских списках. В "Высочайшем повелении, объявленном Военным Министерством" об утверждении знака давалось описание и прилагался рисунок, согласно которым частные фирмы должны были его изготовлять, имеющие право на ношение знака выкупали его самостоятельно.

Крест Защитника Порт Артура

Описание знака: Серебряный оксидированный крест по форме Георгиевского с выпуклым полированным ободком. Между лучами креста серебряные мечи с полированными клинками. В центре креста круглый серебряный оксидированный медальон с выпуклым полированным ободком. На медальон наложен серебряный шестиуступный бастион с выпуклым серебряным крепостным валом. Поверхность внутри бастиона покрыта эмалью белого цвета, на которой изображён чёрный финифтевый броненосец. На горизонтальных лучах креста надпись «ПОРТЪ АРТУРЪ», выполненная выпуклыми серебряными буквами.

Для нижних чинов знак аналогичен, но бронзовый и без эмали. Бастион повернут вокруг вертикальной оси на 30 градусов таким образом, что вверх и вниз сориентировано только по одному уступу. Размеры знака: в вышину и ширину не более 42 мм.

Источник:
http://stamprus.ru/krest_dlja_zashhitnikov_portartura/

Медаль «За оборону Москвы»

Работы над эскизами медали начались после того, как 29 июня 1943 года начальник тыла Красной Армии генерал армии Хрулев А.В. поручил Главному интенданту Красной Армии генерал-полковнику Драчеву П.И. приступить к разработке медали для награждения участников героической обороны столицы. Первые эскизы были представлены уже 12 июля 1943 года. Но окончательного решения принято не было, и работы над эскизами медали возобновились лишь в **январе 1944 года**.

20 июля 1944 года состоялось вручение медали "За оборону Москвы" И.В. Сталину. Вместе с медалью ему было вручено удостоверение к ней № 000001.

Среди награждённых медалью более 20 тыс. подростков – участников обороны Москвы.

К 1962 году медалью было награждено свыше 477 тысяч человек.

По состоянию на 1 января 1995 года медалью "За оборону Москвы" награждено приблизительно **1.028.600 человек**.

Положение о медали

Медалью “За оборону Москвы” награждались все участники обороны Москвы:

все военнослужащие и вольнонаёмный состав Советской Армии и войск НКВД, участвовавшие в обороне Москвы не менее одного месяца за время с 19 октября 1941 года по 25 января 1942 года;

лица из гражданского населения, принимавшие непосредственное участие в обороне Москвы не менее одного месяца за время с 19 октября 1941 года по 25 января 1942 года;

военнослужащие частей Московской зоны ПВО и частей МПВО, а также лица из гражданского населения - наиболее активные участники обороны Москвы от воздушных налётов противника с 22 июля 1941 года по 25 января 1942 года;

военнослужащие и гражданские лица из населения города Москвы и Московской области, принимавшие активное участие в строительстве оборонительных рубежей и сооружений оборонительного рубежа Резервного фронта, Можайского, Подольского рубежей и Московского обвода.

Медаль также вручалась партизанам Московской области и активным участникам обороны города-героя Тулы.

Вручение медалей производится от имени Президиума Верховного Совета СССР на основании документов, удостоверяющих фактическое участие в обороне Москвы, выдаваемых командирами частей, начальниками военно-лечебных заведений и Московскими областным и городским Советами депутатов трудящихся.

Вручение производится:

лицам, находящимся в войсковых частях Красной Армии и войск НКВД, - командирами войсковых частей, а лицам, выбывшим из состава армии, - областным, городским и районным военными комиссарами по месту жительства награждённых;

лицам из гражданского населения - участникам обороны Москвы - Московскими областным и городским Советом депутатов трудящихся.

Медаль “За оборону Москвы” носится на левой стороне груди и при наличии других медалей СССР располагается после медали “За оборону Ленинграда”

Описание медали

Медаль «За оборону Москвы» изготовляется из латуни и имеет форму правильного круга диаметром 32 мм.

На лицевой стороне медали кремлёвская стена. На фоне кремлёвской стены изображён танк Т-34 с группой бойцов на нем. В левой части медали изображение памятника Минину и Пожарскому и в правой части медали — башня.

Над кремлёвской стеной виднеется купол здания Правительства с флагом, на флаге серп и молот. Над куполом силуэты самолётов. В верхней части медали по окружности надпись «ЗА ОБОРОНУ МОСКВЫ». В нижней части медали по окружности лавровый венок, у нижних концов ветвей пятиконечная звёздочка. Лицевая сторона медали окаймлена выпуклым бортиком.

На оборотной стороне медали надпись «ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ». Над надписью изображены серп и молот.

Все надписи и изображения на медали выпуклые.

Медаль при помощи ушка и кольца соединяется с пятиугольной колодкой, обтянутой шёлковой муаровой лентой шириной 24 мм. На ленте три продольные оливковые полоски шириной 5 мм каждая и две красные полоски шириной 4 мм каждая. Края ленты окантованы узенькими красными полосками.

Источник: http://pobeda-45.ucoz.ru/load/2-1-0-23

Эскизы медали «За оборону Москвы»

Проектные рисунки художника Е.М. Романова

Проектные рисунки художника Н.И. Москалёва

Пробные варианты медали художника Н.И. Москалёва

Медаль «За освобождение Варшавы»

Учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР от **9 июня 1945 года**. Автор проекта медали — художница Курицына.

Описание медали

Медаль круглая, диаметром 32 мм, изготовляется из латуни. На лицевой стороне медали: вверху по окружности надпись «За освобождение», в центре надпись на ленте «Варшавы», внизу пятиконечная звёздочка с расходящимися от неё лучами. По окружности медаль окаймлена бортиком.

На оборотной стороне медали дата освобождения Варшавы: «**17 января 1945**», над датой пятиконечная звёздочка.

Изображения и надписи на медали выпуклые.

Медаль при помощи ушка и кольца соединена с пятиугольной колодочкой, обтянутой синей шёлковой муаровой лентой шириной 24 мм. Посредине ленты красная полоска шириной 8 мм. Края ленты окаймлены узенькими жёлтыми полосками.

По состоянию на 1 января 1995 года медалью «За освобождение Варшавы» награждено приблизительно **701 700 человек**.

Медалью «За освобождение Варшавы» награждаются военнослужащие Красной Армии, Военно-Морского Флота и войск НКВД — непосредственные участники героического штурма и освобождения Варшавы в период 14–17 января 1945 года, а также организаторы и руководители боевых операций при освобождении этого города.

Вручение медали производится от имени Президиума Верховного Совета СССР на основании документов, удостоверяющих фактическое участие в освобождении Варшавы, выдаваемых командирами частей и начальниками военно-лечебных заведений.

Вручение производится:

• лицам, находящимся в войсковых частях Красной Армии и Военно-Морского Флота, — командирами войсковых частей;

• лицам, выбывшим из состава армии и флота, — областными, городскими и районными военными комиссарами по месту жительства награждённых.

Медаль «За освобождение Варшавы» носится на левой стороне груди и при наличии других медалей СССР располагается после медали «За освобождение Белграда».

Литературная рубрика

Владимир Коршунов

Порт-Артур

День зарделся, мортирой ухнув.
День как день в череде других.
Месяц третий скатился в бухту
Шлейфом газов пороховых.

Пулемётная пуля – дура,
А как точно трещит мотив,
В укрепления Порт-Артура
Шесть дивизий японских вбив.

Сколько их? И опять рядами
День сто пятый идёт как тать.
У подножия Дагушаня
Не устали ли вы стоять?

В гавань вдавленные грядою,
Позаброшенные вдали
Под шимозою, под цингою,
Под забвеньем большой земли?

Как-то сыро и серо, братцы.
Как-то буднично смерть берёт…
Продержаться ещё, продержаться…
Не эскадра ли там идёт?

Не эскадра… Дымы - оправа
Миноносок и батарей.
Море Жёлтое, как отрава,
Небо серое – нет серей.

Есть в пакгаузах ещё патроны,
Сухари, даже водка есть…
Скоро кончится оборона.
Скоро крики затихнут здесь.

А пока на полу в лазарете
Развороченный – не собрать -
Лейтенант всё кричит и бредит,
Всё кого-то спешит спасать.

Фельдшер сжалился. Морфий в вене.
Крик последний уже затих:
Крик разорванных при Мукдене,
При Цусиме сгоревших крик.

Стекленеют глаза с укором.
Над Высокой горой туман.
Скоро кончится оборона.
Порт-Артур скоро будет сдан.

Почему, если есть патроны?
Чья заслуга и чья вина?
Генералы сдают гарнизоны,
Обменяв их на ордена.

Почему скверно так ведётся?
Да, пойди, разбери теперь.
День сто пятый ещё дерётся,
Добирая число потерь.

Поднимаются в штыковые
Силуэты чужих фигур.
От позора прикрыв Россию,
Отбивается Порт-Артур.

2012

Владимир Репин

Маленькие рассказы о Великой войне

Плацдарм. 1941

«Нас прижали к заливу. Ораниенбаум.
В царских парках с дубов облетает листва.
Небольшой пятачок. Что за дикая заумь –
Здесь держаться? Но держится твердо братва.
Снова танки немецкие лезут в атаку,
Стая «Юнкерсов» строем заходит на курс…
Не скажу, чтобы вовсе не ведали страха,
Но стыдились позорного прозвища «Трус!»
Вот кронштадтские форты ударили дружно,
Флот нас главным калибром своим поддержал –
И снаряды над нами запели натужно,
От полёта их воздух стонал и дрожал…
Вдруг! – такой не встречали фашисты напасти:
Разметало бомбёров расчерченный строй,
Развалился один беспричинно на части,
Сбросив бомбы на немцев, уходит второй…
Просто рядом прошёл корабельный «подарок» –
Самолётам хватило. И танки – в металл.
Был тот бой бесконечен, безжалостен, жарок.
Но фашист не прошёл... Окопался – и встал».

Ленинградские матери. Рассказ бойца МПВО

«Все туже, все тесней кольцо блокады.
Уже желудки голодом свело.
И в патрулях идут по Ленинграду
Девчонки нашей Местной ПВО.

От Спаса-на-Крови на Ленэнерго
Пошли ракеты, выдавая цель,
И лётчики немецкие, наверно,
Уже внесли поправки в свой прицел.

Не знали на ракетчика управы,
Который день охотились за ним –
Но уходил он от любой облавы,
В любой засаде был неуловим…

Пошли вперёд, приглядываясь к окнам.
– Смотри! Ракета из того окна!
Их пропуская, женщина с ребёнком
Спускалась вниз по лестнице одна.

И все же развернули одеяльце –
Не кукла? Но сомнений больше нет:
Ребёнок плачет. Вдруг наткнулись пальцы
На спрятанный поглубже пистолет.

Ракетница, ракеты… – Ах ты, сука!
Конечно, не могли тебя поймать!
И вот тогда она сказала глухо:
– Я жить хотела. Я всего лишь мать».

Ленинградские дети. 1942

«Я – житель блокадного Ленинграда.
В то время – воспитанник детского сада.
Мы знали: в тяжёлое время блокады
И взрослым, и детям – держаться надо.

Старались детишек кормить получше:
Бывал на обед хоть пустой – всё же супчик.
В судочке дорогой давно мне знакомой
Я супчик тащил – из детсада к дому.

И тут, как назло, почти рядом – грохот.
Упал я на снег. Ах, как было мне плохо!
Совсем не от боли – меня не задело;
И не от испуга – привык к обстрелу.

Но суп! И ревел от несносной досады
Я – житель блокадного Ленинграда».

Ладога

«Ах, как нам было холодно, ребятки,
На ладожском декабрьском ветру!
Вмерзали в лед армейские палатки,
И выли «мессершмитты» поутру...
А нам, девчонкам, восемнадцать – двадцать,
Дорогу Жизни строит батальон;
Костров не жечь, на льду не выделяться –
Открыты мы огню со всех сторон.
От «юнкерса» не выроешь окопчик,
От бомб вода фонтаном темным льет;
Как рады были, что фашистский летчик,
Ломая крылья, уходил под лед.
А мимо шли машины – без бензина,
На газогенераторном ходу…
Не знала я тогда, что до Берлина
Каких-то километров не дойду».

Посвящается году литературы

Вячеслав Рыбников

По следам штабс-капитана Жуковского

(болховские корни шедевров русской поэзии)

Раз в крещенский вечерок,
Девушки гадали:
За ворота башмачок,
Сняв с ноги, бросали;
Снег пололи; под окном
Слушали; кормили
Счётным курицу зерном;
Ярый воск топили…

Ну, кто не знает этого! Какая простая и вместе с тем завораживающая музыка стиха. Скажите вы мне, что может быть в России, лучше её литературы!

Не знаю, удивитесь ли вы, но создание баллады «Светлана» Василием Андреевичем Жуковским, также как и «Певца во стане русских воинов» (см. мою статью «По следам поручика Жуковского») имеет непосредственную связь с нашим болховским краем.

Более века в истории творческого возникновения «Светланы» указывались года с 1808 по 1812. Ссылка на 1808 г. как начало работы была обусловлена лишь фактом переложения «Людмилы», с которой у «Светланы» был общий источник – баллада Бюргера «Ленора». Это можно прочесть в любых учебниках. Вот, к примеру, выдержка из справочника по ЕГЭ*: «Жуковский, видимо, остался недоволен первым вариантом сюжета и почти сразу, в 1808 году, начинает работу над новым вариантом и заканчивает его в 1812 году.». Однако документов и материалов, которые бы подтверждали это утверждение, как не было так и нет. Тем более, что строфика «Светланы» (14 стихов) отлична от «Людмилы» (12 стихов) и «Леноры» (8 стихов).

Том 3-й академического издания «Полного собрания сочинений и писем» (ПССиП) В.А. Жуковского, изданный в 2008 г., указывает только на существование двух планов работ Жуковского над «Светланой» (подчеркиваю не текстов баллады, а именно планов, т.е. опорных пунктов сюжета). На одном из листов, следующем за планами «Светланы», находятся наброски сказочно-балладных тем, а рядом сделан набросок ещё одного плана, сходного по стилю изложения и составу с посланием «Вождю победителей», завершенным 10 ноября 1812 г. после сражения под Красным. Именно на эту дату делают упор комментаторы.

* Т.А. Надозирная, Л.А. Скубачевская «Литература», М.: ЭКСМО, 2009 г.

А теперь несколько отвлечёмся от филологических дискуссов и займёмся судьбой самого поэта.

В начале августа 1812 г. молодой поручик Жуковский (хотя в душе и пацифист), воспламенённый благородным чувством защиты Отчизны и ненавистью к вторгшемуся «супостату», из своего небольшого болховского поместья (деревни Холх) уходит отстоять родную землю. 10 августа он добровольно вступает в Московское ополчение (поскольку Орловская губерния от создания ополчения как известно освобождалась), а 19 августа 1-й пехотный полк ополчения уже направился к Можайску. В сражении при Бородино 26 августа его часть находилась в резерве на левом фланге, хотя и подвергалась бомбардировке прилетавшими ядрами. Уже после оставления Москвы, служившие при штабе главнокомандующего братья Кайсаровы, помогли Жуковскому прикомандироваться к штабу. По интендантским обязанностям от штаба с начала сентября по 10 октября он находился как раз в Орле. 13-20 октября в имении Плещеева в Большой Черни он пишет первый вариант «Певца во стане русских воинов» (отдельные строфы будут переработаны и дописаны позднее), а после прибытия в армию, в походной типографии при штабе Кутузова издаёт эту поэму. Армия Наполеона уже оставила Москву и во всю отступает, в начале ноября она терпит крупное поражение под селом Красным. В это время Жуковский занимается составлением штабных воззваний и донесений, а на событие под Красным откликается поэтическим посланием «Вождю победителей».

28 ноября вслед за остатками «Великой армии» вступили в Вильно передовые части русских войск. Что этот город представлял собой в то время, можно видеть из записок Шишкова, состоявшего в свите императора Александра: «По приезде нашем в Вильну чувства мои поражены были новыми ужасами; я увидел длинную, толстую, высокую, необычайного образа стену. Спрашиваю; что это такое? Мне отвечают, что это наваленные одни на другие, смерзшиеся вместе мертвые тела, затем туг накиданные, что выкапывать для зарывания их рвы требовало бы, по причине мерзлой земли, много труда и времени. Больницы в Вильне наполнены были изнуренными и ранеными так тесно, что находящиеся в них, не совсем еще ослабевшие, для соделания себе большего простора, выбрасывали умирающих, но еще живых товарищей своих, из окон. В городе и при выходе из домов страшно было встречаться с оставшимися здесь французами; они, с бледным лицом и мутными глазами, походили больше на мертвых, нежели на живых людей. Иные, идучи, вдруг падали и умирали; иные казались в некотором одурении, так что, вытараща глаза, хотели нечто сказать, но испускали одни только невнятные звуки. Для прочищения воздуха везде но улицам, раскладены были зажженные кучки навоза, курящиеся дымом. Все мы опрыскивали свое платье и носили с собою чеснок и другие предохранительные от заражения вещи».

В Вильну Жуковский приехал простуженным, здесь же окончательно слёг с тяжелой лихорадкой и был помещён в госпиталь. Федор Глинка, тоже бывший тогда в Вильне, занес в свой походный дневник: «18 декабря. Я два раза навещал одного из любезнейших поэтов наших, почтенного В.А. Жуковского. Он здесь, в Вильне, был болен жестокою горячкою; теперь немного обмогается...»

Армия ушла дальше, а Жуковский все еще лежал в госпитале, один, совершенно без денег: его слуга пропал без вести со всеми его вещами. Друзья тоже потеряли Жуковского из виду: Вяземский и Александр Тургенев запрашивали друг друга о том, где он сейчас, а Тургенев даже послал из Петербурга в Вильну специального курьера на розыски Жуковского, но тот, не напав на его след, с тем и вернулся.

Оправившись от болезни, Жуковский сообщил о себе в Главный штаб и получил оттуда известие, что он награжден чином штабс-капитана. По случаю болезни ему был разрешен бессрочный отпуск с выездом на родину. По данным биографов Жуковский через Калугу, Лихвин, Белёв и Болхов поехал в Муратово.

Но, если обратиться к уже проверенному источнику – «Судьба Плещеевых» А.Н. Глумова, то из него можно узнать: «В январе Жуковский нашёлся. Он оказался в Белёве… Однако был ещё болен. Плещеев тотчас поехал к нему и нашёл лежащим в постели, немыслимо похудевшим, осунувшимся – кожа да кости. «Тринадцать дней в лихорадке всё же сказались», – говорил он, словно оправдываясь… Плещеев тотчас перевёз больного в Чернь, но там он оставался недолго… Жуковский переехал в Муратово».

Возвращение в заснеженные болховские края произошло 6 января (19 января) – как раз в Крещенье, т.е. в самый пик святочных гаданий. И он всё это видит. А рядом друзья, две молодых красивых племянницы, единственный дорогой человек в мире, любимая женщина, которая ждала, а ты, можно сказать, выкарабкался с того света!

Я не знаю, кому может прийти в голову, что в условиях войны: армейской жизни, ужасов Вильно, почти месячной лихорадки, можно написать такую балладу!

Продолжая свои филологические изыскания, тут надо сказать следующее: наши дворяне не сильно-то любили проводить зиму в провинции, большей частью от неё они удалялись в столицы. Вот, к примеру, что писал Пушкин по этому поводу из тверской глуши:

«Зима. Что делать нам в деревне? Я встречаю
Слугу, несущего мне утром чашку чаю,
Вопросами: тепло ль? утихла ли метель?
Пороша есть иль нет? и можно ли постель
Покинуть для седла, иль лучше до обеда
Возиться с старыми журналами соседа?»

Большинство предыдущих зим у Жуковского были связаны с Москвой. Но Москва-то, мы знаем, почти сгорела. О крещенских гаданиях он, безусловно, знал, но тут удалось дополнительно понаблюдать их вживую в деревне.

Как известно 1813-1814 гг. он практически безвыездно провёл под Болховом. А это время апогея и расцвета домашней поэзии Жуковского и наибольшей близости поэта с семейством А.А. Плещеева, в имении которого Большая Чернь, в основном, происходили все увеселения родственно-дружеского кружка обитателей Муратова, Долбина и Черни. Здесь же он через три недели после возвращения, т.е. 29 января, отметит свой 30-летний юбилей. Т.е. он попал не только в пик святочных гаданий, но и сам оказался в пике своего вдохновения. А уж коль находит вдохновение, то тут уж держись! И полилась «Светлана».

Для всего этого есть ещё одно косвенное доказательство. Ровно через год 6 января 1814 г. в Черни отмечали тройной праздник: годовщину возвращения Жуковского из армии, Крещенье и праздник бобового короля (связан с европейской карнавальной смеховой культурой). И здесь, Анна Ивановна Плещеева уже пела балладу «Светлана» с оркестром.

А самое главное доказательство того, что «Светлана», посвящённая Александре Протасовой, «гению чистой красоты» (выражение самого Жуковского, а не Пушкина) создана на болховской земле, есть в 3-м томе ПССиП Жуковского, где сказано, что баллада впервые была опубликована в январском номере «Вестника Европы». Январский номер журнала с текстом «Светланы», видимо в силу обстоятельств военного времени, вышел в самом конце марта, о чем свидетельствует не только дата цензурного разрешения (18 марта), но и заключительная рубрика номера: «Заграничные известия, 23 марта 1813 г.». Задержки с выходом номеров происходили до середины 1813 г. Все это позволяет говорить о том, что работа над балладой проходила в начале 1813 г. А в начале 1813 г. он был уже здесь.

После того прошло полтора столетия, а Владимир Набоков в комментариях к Онегину по-прежнему считал эталон «русской» баллады «Светлану» Жуковского шедевром.

Содержание

Взгляд в былое

Хронология событий января 3

Виктор. Наумов. 100 лет кровавому воскресенью 9 января 1905 года (статья 2005 года) 44
Открытие Антарктиды Беллинсгаузеном и Лазаревым 58
Эрик Аубакиров. Небесные «стрекозы» Миля 71
Оборона Порта-Артура 77
Икона Божией Матери Порт-Артурская «Торжество Пресвятой Богородицы» 84
Андрей Лебедев. Осада Порт-Артура как чёрная страница в японской военной истории 92
Виктор Паршин. Советские Военно-Воздушные Силы в битве под Москвой 99
Дорога жизни 108
Владимир Шатров. Первая и единственная 120

Оружие

Фронтовой бомбардировщик Пе-2 ОКБ Петлякова 125

Мероприятия, события и факты

Письмо Главного редактора и издателя «Орловского военного вестника» Президенту Российской Федерации Путину В.В. 130
1-й ответ из администрации Президента РФ 133
2-й ответ из администрации Президента РФ 134

Из истории наград

Медаль «За усмирение Венгрии и Трансильвании», ... 136
Крест для защитников Порт-Артура 137
Медаль «За оборону Москвы» 139
Медаль «За освобождение Варшавы» 142

Литературная рубрика

Владимир Коршунов . Порт-Артур 143
Владимир Репин
Маленькие рассказы о Великой войне
Плацдарм. 1941 144
Ленинградские матери. Рассказ бойца МПВО 144
Ленинградские дети. 1942 145
Ладога 146
Вячеслав Рыбников. По следам штабс-капитана Жуковского 147

Военно-исторический журнал
ОРЛОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК

№ 1(30)
2015 год
Ñäà÷à Ï îðò-Àðòóðà –
ïðîëîã ê òðàãåäèÿ ì Ðîññèè

Главный редактор С.А. Ветчинников
Корректор В.С. Алексеевский
Технический редактор С.А. Ветчинников

Учредитель (издатель): общество с ограниченной ответственностью полиграфическая фирма «Картуш».
ISSN 2409–871X
Подписной индекс «Почты России» в Орловской области **53235**

12+

Журнал зарегистрирован Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Орловской области.
Регистрационный номер ПИ № ТУ 57-00246 от 2 июля 2013 г.
Сайт: **картуш-вестник.рф**

Редакция вправе публиковать присланные в свой адрес произведения, письма и обращения читателей.

Редакция уважает точку зрения авторов на какие-либо события, их трактовки, хотя не всегда может их разделять, следуя правилу: «Пусть в споре рождается истина».

Цена свободная.

Подписано в печать 30.01.2015 г. Дата выхода10.02.2015 г. Формат 60х80 1/16
Печать ризография. Бумага офсетная. Гарнитура Arial
Объём 9,5 усл. печ. л. Тираж 150 экз. Заказ № 2

Лицензия ПД № 8-0023 от 25.09.2000 г.
Адрес издателя и редакции:
302001, г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26, Тел. (4862) 44-51-45.
E-mail: kartush@orel.ru www.kartush-orel.ru

Отпечатано с готового оригинал-макета
в ООО Полиграфическая фирма «Картуш»
г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26. Тел./факс (4862) 44-51-46.