

## СОДЕРЖАНИЕ

| ВОЕННЫЕ МУЗЕИ МИРА   |   |
|--|---|
| Болгарский город русской славы (Публикация С.П. СИДОРОВА)<br><i>The Bulgarian city of Russian glory (Publication of S.P. SIDOROV)</i>  | 2-я стр. обл.   |
| ИЗ ИСТОРИИ ФОРТИФИКАЦИИ  |   |
| Бастионы Севастополя (Публикация А.Е. ШАДРИНА)<br><i>Bastions of Sevastopol (Publication of A. Ye. SHADRIN)</i>  | 2-я стр. цв. вкл.   |
| ВОЕННАЯ СИМВОЛИКА  |   |
| Уникальная награда Монгольской Народной Республики<br><i>The unique award of the Mongolian People's Republic</i>   | 4-я стр. цв. вкл.   |
| ВОЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО  |   |
| <b>Р.С. АВИЛОВ</b> — Омский военный округ (1882—1899, 1906—1918 гг.): страницы истории<br><b>R.S. AVILOV</b> — Omsk Military District (1882—1899, 1906—1918): pages of the history   | 3   |
| ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА 1941—1945 гг.  |   |
| <b>В.Ф. СВЕРДЕЛ, А.П. ЖАРСКИЙ, В.Н. ШЕПТУРА</b> — Особенности организации управления и связи в 14-й армии в ходе оборонительных боёв на Мурманском и Кандалакшском направлениях в 1941—1942 гг.<br><b>V.F. SVERDEL, A.P. ZHARSKY, V.N. SHEPTURA</b> — Specifics of control and signal communications in the 14th Army during the defensive fighting in the Murmansk and Kandalaksha areas in 1941—1942 | 11  |
| <b>И.Р. МУХАМЕДЖАНОВ</b> — Над Демянским «котлом». Борьба советской истребительной авиации с воздушным мостом люфтваффе в районе Демянска в феврале—мае 1942 года<br><b>I.R. MUKHAMEDZHANOV</b> — Over the Demyansk 'pocket'. The Soviet fighter aviation's struggle against the Luftwaffe's air bridge near Demyansk in February—May 1942   | 15  |
| <b>Ю.Н. ЗЕЛЕНСКАЯ</b> — «Это могли сделать только русские!». Строительство Сорокско-Обозерской железнодорожной линии, которая в годы Великой Отечественной войны стала «дорогой жизни» Севера<br><b>Yu.N. ZELENSKAYA</b> — "This could be done only by the Russians!". Construction of the Soroca-Obozersky railway line, which during the Great Patriotic War became the "lifeline" of the North      | 23  |
| <b>Л.А. ИГНАТЕНКО</b> — Двойной огненный таран. Подвиг лётчиков-истребителей в августе 1941 года<br><b>L.A. IGNATENKO</b> — Double fire ram. The feat of fighter pilots in August 1941   | 29  |
| НЕИЗВЕСТНОЕ ИЗ ЖИЗНИ СПЕЦСЛУЖБ   |   |
| <b>А.Б. КУЛЕБА</b> — Комплектование авиаподразделений органов госбезопасности СССР (1923—1941 гг.)<br><b>A.B. KULEBA</b> — Manning of aviation subunits security organs of the USSR (1923—1941)  | 33  |
| ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА  |   |
| <b>А.Н. ВЕРИЖНИКОВ</b> — Части особого назначения Орловской губернии в годы Гражданской войны<br><b>A.N. VERIZHNIKOV</b> — Special units in the Oryol province during the Civil War  | 40  |
| ИЗ ИСТОРИИ ВООРУЖЕНИЯ И ТЕХНИКИ  |   |
| <b>С.Г. ЛАБАЗАНОВ, С.В. ФЕДУЛОВ</b> — Иностранная техническая помощь при постройке броненосца «Двенадцать апостолов» в 1888—1892 гг.<br><b>S.G. LABAZANOV, S.V. FEDULOV</b> — Foreign technical assistance during construction of the battleship "Twelve Apostles" in 1888—1892  | 43  |
| ВОЕННАЯ ЛЕТОПИСЬ ОТЕЧЕСТВА   |   |
| <b>И.В. ОСТРОВСКАЯ</b> — Царские военспецы в РККФ. На примере береговых служб Черноморского флота<br><b>I.V. OSTROVSKAYA</b> — Tsarist military specialists in the Red Navy. On the example of shore-based services of the Black Sea Fleet   | 46  |
| РУССКОЕ ВОЕННОЕ ЗАРУБЕЖЬЕ  |   |
| <b>С.В. СМIRHOV, А.М. БУЯКОВ</b> — Русские эмигранты в боях на Халхин-Голе<br><b>S.V. SMIRNOV, A.M. BUYAKOV</b> — Russian emigrants in the combats on Khalkhin-Gol   | 51  |
| ЗАБЫТОЕ ИМЯ  |   |
| <b>С.Е. ЛАЗАРЕВ, А.А. ГУЛЯЕВ</b> — Червонный забияка. Герой Гражданской войны М.О. Зюк (Нехамкин)<br><b>S.Ye. LAZAREV, A.A. GULYAYEV</b> — The red bully. Civil War's hero M.O. Zyuk (Nekhamkin)   | 56  |
| <b>А.В. КАРТАШЁВ, Р.А. ФИРСОВ, М.А. ХАЙРУЛИН</b> — Судьба лётчика Евгения Гвайты<br><b>A.V. KARTASHEV, R.A. FIRSOV, M.A. KHAYRULIN</b> — The fortune of pilot Evgeny Gvayta  | 64  |
| ВОЕННАЯ СИМВОЛИКА  |   |
| <b>А.В. КОЗЛОВ</b> — «Товарищ В.И. Брежнев... награждён памятным знаком... за активное участие в разгроме японских самураев... в 1939 году»<br><b>A.V. KOZLOV</b> — "Comrade V.I. Brezhnev... awarded commemorative sign... for active participation in the defeat of Japanese samurai... in 1939"   | 71  |
| КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ   |   |
| <b>А.В. ЛОСИК</b> — «Учебник для настоящих патриотов Отечества»<br><b>A.V. LOSIK</b> — Textbook for true patriots of the Fatherland  | 74  |
| <b>С.В. АВЕРЧЕНКО</b> — Российские истребительные авиачасти в Первой мировой войне<br><b>S.V. AVERCHENKO</b> — Russian fighter aviation units in World War I   | 76  |
| ИЗ ИСТОРИИ ВОЕННОГО ОБМУНДИРОВАНИЯ И СНАРЯЖЕНИЯ  |   |
| <b>А.В. ПЕЧЕЙКИН</b> — Берет на военной службе<br><b>A.V. PESHEYKIN</b> — Beret in the military  | 77  |
| ИЗ ИСТОРИИ ВОЕННОГО ОБМУНДИРОВАНИЯ И СНАРЯЖЕНИЯ  |   |
| Берет давно «состоит на военной службе»<br><i>Beret "has been in military service" for a long time</i>   | 3-я стр. обл.   |
| ПО СТРАНИЦАМ РЕДКИХ ИЗДАНИЙ  |   |
| Летопись легендарного полка<br><i>Annals of the legendary regiment</i>   | 4-я стр. обл.   |
| 32 — НАУЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ И ИНФОРМАЦИЯ<br>45 — КНИЖНАЯ ПОЛКА ВОЕННОГО ИСТОРИКА<br>80 — ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ  | RESEARCH AND INFORMATION — 32<br>BOOKSHELF OF MILITARY HISTORIAN — 45<br>MEMORABLE DATES — 80 |

P.S. АВИЛОВ

R.S. AVILOV

# ОМСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ (1882—1899, 1906—1918 гг.): СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

## OMSK MILITARY DISTRICT (1882—1899, 1906—1918): PAGES OF THE HISTORY

**Сведения об авторе.** Авилов Роман Сергеевич — научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, главный библиотекарь Научной библиотеки Дальневосточного федерального университета, кандидат исторических наук (г. Владивосток. E-mail: avilov-1987@mail.ru).

**Аннотация.** В статье освещается история Омского военного округа в контексте преобразований военного управления в восточных районах Российской империи в конце XIX — начале XX века.

**Ключевые слова:** военно-окружная система Российской империи; Омский военный округ; Сибирь.

**Information about author.** Roman Avilov — Researcher of the Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East of the RAS, FEB, Chief Librarian of the Scientific Library of the Far Eastern Federal University, Cand. Sc. (Hist.) (the city of Vladivostok. E-mail: avilov-1987@mail.ru).

**Summary.** The article highlights the Omsk Military District's history in the context of transformation of military control in the eastern part of the Russian Empire in the late XIX — early XX century.

**Keywords:** military district system of the Russian Empire; Omsk Military District; Siberia.

В предыдущих номерах «Военно-исторического журнала» были опубликованы обзорные статьи по истории Восточного Сибирского, Западного Сибирского, Сибирского и Иркутского военных округов Российской империи. Данная статья является продолжением исследований российской военно-окружной системы в Сибири и посвящена Омскому военному округу.

ИСТОРИИ Омского военного округа можно достаточно чётко выделить два этапа, хронологические рамки которых будут отчасти совпадать с периодизацией другого военного округа — Иркутского. Первый этап — 1882—1899 гг., когда в процессе преобразования в Сибири военно-окружной системы он был создан и, спустя 17 лет, упразднён. Второй — 1906—1918 гг., когда Омский военный округ был воссоздан по стратегическим соображениям.

Система военных округов была внедрена в Сибири ещё во время военно-окружной реформы 1862—1865 гг., когда на этой территории были образованы Западный и Восточный Сибирские военные округа<sup>1</sup>, и она оставалась стабильной до начала 80-х годов XIX века. Убийство в 1881 году императора Александра II, воцарение Александра III и смена Д.А. Милютин на посту военного министра П.С. Ванновским привели к началу работ по некоторой корректировке существующей в стране военно-окружной системы. Была начата разработка проекта нового положения о военно-окружных управлениях. Работа проводилась в соответствии с пятью основными Высочайше одобренными указаниями, первым среди которых значилось: «Уменьшить число

существующих военных округов», и имела целью «достигнуть сбережения в расходах, отнюдь не допуская увеличения военного бюджета»<sup>2</sup>.

На практике же военно-административное деление азиатской части империи пришлось менять не по финансовым, а по стратегическим соображениям. Когда в 1879—1881 гг. в русско-китайских отношениях обострился до предела Кульджинский кризис<sup>3</sup> и оба государства фактически находились на грани войны, необходимость «объединения в руках одного главного начальника всего военного управления в губерниях и областях, граничащих с Западным Китаем», стала очевидной. Именно поэтому в 1882 году к Западному Сибирскому военному округу присоединили Семиреченскую область, входившую ранее в состав Туркестанского военного округа, и переименовали его в Омский военный округ<sup>4</sup>.

Мотивы принятия решения были примерно те же, что и при разделении в 1884 году Восточного Сибирского военного округа на Иркутский и Приамурский: как только появился фактор реальной внешней военной угрозы, дискуссии были немедленно свёрнуты, «финансовый вопрос» отошёл на второй план, а стратегические соображения стали ключевыми<sup>5</sup>. Минусом было то, что необходимые и назревшие преобразования становились уже прямым следствием обострения внешнеполитической ситуации, а не предшествовали её возникновению. Иными словами, реформы начинали проводить либо после разрешения кризиса, либо во время него, то есть фактически — с запозданием.

Преобразования начались с того, что после тщательного рассмотрения вопроса в Особом совещании в Западной Сибири была проведена

В. Ф. СВЕРДЕЛ,  
А. П. ЖАРСКИЙ,  
В. Н. ШЕПТУРА

V. F. SVERDEL,  
A. P. ZHARSKY,  
V. N. SHEPTURA

## ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ И СВЯЗИ В 14-Й АРМИИ В ХОДЕ ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ БОЁВ НА МУРМАНСКОМ И КАНДАЛАКШСКОМ НАПРАВЛЕНИЯХ В 1941—1942 гг.

### SPECIFICS OF CONTROL AND SIGNAL COMMUNICATIONS IN THE 14TH ARMY DURING THE DEFENSIVE FIGHTING IN THE MURMANSK AND KANDALAKSHA AREAS IN 1941—1942

**Сведения об авторах.** Свердел Василий Фёдорович — начальник связи — заместитель начальника штаба Западного военного округа, генерал-майор (191180, Санкт-Петербург, Дворцовая площадь, д. 10);

Жарский Анатолий Петрович — старший научный сотрудник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооружённых сил РФ, полковник запаса, кандидат военных наук (191180, Санкт-Петербург, Дворцовая площадь, д. 10);

Шептура Владимир Николаевич — профессор кафедры военного управления Военной академии Генерального штаба Вооружённых сил РФ, полковник, кандидат военных наук, доцент (Москва. Тел.: 8-495-438-99-45).

**Аннотация.** Авторы анализируют особенности организации управления и связи в 14-й армии Северного (с 23 августа 1941 г. — Карельского) фронта в ходе оборонительных боёв на Мурманском и Кандалакшском направлениях в 1941—1942 гг.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война 1941—1945 гг.; Северный и Карельский фронты; 14-я армия; мурманское и кандалакшское направления.

**Information about authors.** Vasily Sverdel — Chief of Signal Communications / Deputy Chief of the Staff of the Western Military District, Major-General (191180, 10 Dvortsovaya Square, Saint-Petersburg);

Anatoly Zharsky — Senior Researcher of the Research Institute (of military history) of the Military Academy of the General Staff of the Armed Forces, Colonel (res.), Cand. Sc. (Mil.) (191180, 10 Dvortsovaya Square, Saint-Petersburg);

Vladimir Sheptura — Professor of Military Control's Department of the Military Academy of the General Staff of the Armed Forces, Colonel, Cand. Sc. (Mil.), Associate Professor (Moscow. Tel.: 8-495-438-99-45).

**Summary.** The authors analyze the characteristics of the organization of control and communication in the 14th Army within the Northern (from 23 August 1941 the Karelian) Front in the course of defensive battles in the Murmansk and Kandalaksha areas in 1941—1942.

**Keywords:** Great Patriotic War of 1941—1945; Northern and Karelian Fronts; 14th Army; Murmansk and Kandalaksha areas.

**В** ГЕРМАНСКИХ планах войны против СССР овладение Кольским полуостровом было одной из приоритетных задач. В рамках операции «Барбаросса» гитлеровское командование разработало план операции под кодовым наименованием «Чернобурая лиса». Её замысел предусматривал: за первые две недели войны разгромить войска 14-й армии<sup>1</sup> (14 А); захватить незамерзающий порт Мурманск, в районе которого находилась главная военно-морская база Северного флота, и Кандалакшу; перерезать Кировскую железную дорогу, связывавшую Ленинград и Мурманск, тем самым обеспечив северный фланг германского фронта на Востоке. Для решения этих задач были задействованы силы немецкой армии «Норвегия», в которую также вошли 3-я и 6-я пехотные дивизии финнов.

Войска 14 А (командующие генерал-лейтенант В.А. Фролов<sup>2</sup> (июнь—август 1941 г.), генерал-майор Р.И. Панин<sup>3</sup> (август 1941 г. — март 1942 г.),

генерал-лейтенант В.И. Щербаков<sup>4</sup> (с марта 1942 г. до конца войны)), прикрывавшие мурманское и кандалакшское направления, численностью 51 828 человек должны были оборонять значительную полосу шириной 550 км.

В состав 14 А входили 42-й стрелковый корпус (командир генерал-майор Р.И. Панин), 14-я (генерал-майор А.А. Журба) и 52-я (генерал-майор Н.Н. Никитин) стрелковые и 1-я танковая (генерал-майор В.И. Баранов) дивизии, 23-й укрепленный район (комендант полковник Д.Е. Красильников), 1-я смешанная авиационная дивизия (полковник М.М. Головня), а также ряд артиллерийских и других частей. 24 июня 1941 года 14 А вошла в состав Северного (с 23 августа 1941 г. — Карельского) фронта.

Активные боевые действия в полосе 14 А начались 29 июня 1941 года. Главный удар противник нанёс на мурманском направлении, вспомогательный — на кандалакшском. В первой половине июля войска

И. П. МУХАМЕДЖАНОВ

I. R. MUKHAMEDZHANOV

## НАД ДЕМЯНСКИМ «КОТЛОМ»

Борьба советской истребительной авиации с воздушным мостом люфтваффе в районе Демянска в феврале–мае 1942 года

### OVER THE DEMYANSK «POCKET»

The Soviet fighter aviation's struggle against the Luftwaffe's air bridge near Demyansk in February–May 1942

**Сведения об авторе.** Мухамеджанов Игорь Ражапович — старший следователь по особо важным делам Следственного управления Главного военного следственного управления Следственного комитета Российской Федерации, полковник юстиции (Москва. E-mail: mirdjan@mail.ru).

**Аннотация.** Автор анализирует борьбу советской истребительной авиации с воздушным мостом люфтваффе, снабжавшим группировку немецко-фашистских войск, окружённую в районе города Демянска зимой 1942 года. Противник потерял там около половины годового выпуска транспортных самолётов Ю-52, что существенно уменьшило боевые возможности его военно-транспортной авиации. Значительную часть этих потерь люфтваффе нанесли советские истребители.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война; Северо-Западный фронт; советская истребительная авиация; Демянский «котёл»; воздушный мост люфтваффе.

**Information about author.** Igor Mukhamedzhanov — Senior Investigator for particularly important cases of the Main Military Investigation Administration of the Investigative Committee of the Russian Federation, Colonel of Justice (Moscow. E-mail: mirdjan@mail.ru).

**Summary.** The author analyzes the struggle of the Soviet fighter aviation with the Luftwaffe's airlift, which was supplying the group of German troops in the Demyansk city's area surrounded in the 1942's winter. The enemy lost there about half the annual production of transport aircraft Ju-52, what significantly reduced the combat capabilities of its military transport aviation. A significant portion of these losses of the Luftwaffe was inflicted by Soviet fighters.

**Keywords:** Great Patriotic War; North-Western Front; Soviet fighter aviation; Demyansk "pocket"; Luftwaffe's airlift.

Войска Северо-Западного фронта (СЗФ) к 22 января 1942 года окружили немецкий гарнизон в городе Холм<sup>1</sup> и 25 февраля в районе города Демянска — соединения 16-й армии вермахта<sup>2</sup> общей численностью около 100 тыс. человек<sup>3</sup>. Немецкое командование организовало снабжение окружённых с помощью воздушного моста, описанного в некоторых книгах и статьях<sup>4</sup>, а борьба советских истребительных частей с ним проанализирована и освещена недостаточно. В данной статье предпринята попытка восполнить этот пробел.

ВХОЛМЕ противник оборудовал взлётно-посадочную полосу (ВПП), на неё начали доставлять грузы трёхмоторные транспортники Ю-52 из групп KGrzbV9 и KGrzbV172 1-го воздушного флота (ВФ) люфтваффе<sup>5</sup>.

В ВВС 3-й ударной армии (уд. А), окружившей Холм, на 11 января 1942 года входили два истребительных авиаполка: 163 иап на 18 Як-1, из них 10 исправных, и 6 иап, в котором боеготовыми были 6 И-16 и 2 ЛаГГ-3<sup>6</sup>. К 22 января, когда войска замкнули кольцо окружения, истребители базировались на аэродроме Кострубле в 150 км от Холма «вне пределов досягаемости самолётов

Погрузка солдат вермахта и грузов в транспортный Ю-52



Ю.Н. ЗЕЛЕНСКАЯ

Yu.N. ZELENSKAYA

## «ЭТО МОГЛИ СДЕЛАТЬ ТОЛЬКО РУССКИЕ!»

Строительство Сорокско-Обозерской железнодорожной линии,  
которая в годы Великой Отечественной войны  
стала «дорогой жизни» Севера

### «THIS COULD BE DONE ONLY BY THE RUSSIANS!»

Construction of the Soroca-Obozersky railway line, which during the Great Patriotic War  
became the «lifeline» of the North

**Сведения об авторе.** Зеленская Юлия Николаевна — аспирантка кафедры Отечественной истории Института истории, политических и социальных наук Петрозаводского государственного университета (г. Петрозаводск. E-mail: yulia-zelenskaya2008@yandex.ru).

**Аннотация.** В статье на основе архивных источников и воспоминаний очевидцев и участников рассмотрен ход строительства Сорокско-Обозерской железнодорожной линии, которая в годы Великой Отечественной войны связала незамерзающий порт Мурманск с центром страны.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война 1941—1945 гг.; Сорокско-Обозерская железнодорожная линия; Кировская железная дорога; Северная железная дорога.

**Information about author.** Yuliya Zelenskaya — Postgraduate Student of the Department of Domestic History of the Institute of History, Political and Social Sciences, Petrozavodsk State University (the city of Petrozavodsk. E-mail: yulia-zelenskaya2008@yandex.ru).

**Summary.** On the basis of archival sources and eyewitnesses and participants' evidences the article reviews the course of construction of the Soroca-Obozersky railway line, which linked during the Great Patriotic War the ice-free port of Murmansk with the country's centre.

**Keywords:** Great Patriotic War of 1941—1945; Soroca-Obozersky railway line; Kirov railway line; Northern railway line.

Сорокско-Обозерская железнодорожная линия, соединившая Кировскую и Северную железные дороги, в годы Великой Отечественной войны была единственным сухопутным выходом из Мурманского порта в районы Центральной России, Урала, Сибири и Поволжья. В отечественной историографии — как общероссийской (общесоюзной), так и региональной — вопрос строительства этой линии недостаточно изучен. В монографиях и научных статьях исследователи отмечают стратегическое значение этой железнодорожной линии<sup>1</sup>, масштабы и ускоренные темпы её строительства<sup>2</sup>. Однако до настоящего времени в отечественной науке остаются не освещёнными этапы строительства и условия функционирования линии в военные годы.

**Э**КОНОМИЧЕСКАЯ целесообразность строительства железнодорожной линии Сорокская — Обозерская не вызывала сомнений ещё в предвоенные годы. Ввод в эксплуатацию этой линии позволял решить важнейшие государственные задачи: открыть движение по новым районам, богатым лесами, следовательно, стимулировать развитие лесных посёлков Нюхча, Сумпосад и Онега; обеспечить экспортно-импортные перевозки в незамерзающий морской порт Мурманск; соединить две железнодорожные магистрали на Европейском Севере; сократить протяжённость



рейсов (окружной путь из Архангельска в Беломорск занимал 1,5—2 суток, не меньше времени занимал водный путь по Онежской губе Белого моря)<sup>3</sup>.

Решение о строительстве железнодорожного пути от станции Сорокская до станции Обозерская было принято в 1939 году на XVIII конференции ВКП(б). Однако выбор подрядчика оказался делом непростым. Член политбюро ЦК ВКП(б), нарком обороны Маршал Советского Союза К.Е. Ворошилов, понимавший стратегическое значение соединения станций Сорокская и Обозерская, обсудил вопрос

Л.А. ИГНАТЕНКО

L.A. IGNATENKO

# ДВОЙНОЙ ОГНЕННЫЙ ТАРАН

Подвиг лётчиков-истребителей в августе 1941 года

## DOUBLE FIRE RAM

The feat of fighter pilots in August 1941

**Сведения об авторе.** Игнатенко Леонид Александрович — краевед (г. Никополь, Украина. E-mail: ignatenko1949@mail.ru).

**Аннотация.** Статья посвящена ранее неизвестному подвигу двух лётчиков-истребителей, которые в августе 1941 года совершили на Южном фронте двойной огненный таран механизированной колонны противника.

**Ключевые слова:** Южный фронт; 298-й истребительный авиационный полк; огненный таран.

**Information about author.** Leonid Ignatenko — Ethnographer (the city of Nikopol, Ukraine. E-mail: ignatenko1949@mail.ru).

**Summary.** The article is devoted previously unknown feat of two fighter pilots, who in August 1941 made on the Southern Front double fire ram against the enemy's mechanized column.

**Keywords:** Southern Front; 298th fighter aviation regiment; fire ram.

**Огненный таран — поражение подбитым пылающим самолётом наземного объекта. Этот боевой приём не предусмотрен воинскими уставами и наставлениями, решение о его применении лётчик принимает сам, добровольно, как правило, в критической для себя ситуации, когда спасти машину и свою жизнь он уже не в состоянии. Это последняя возможность нанести максимальный ущерб врагу на повреждённом, но сохранившем управление самолёте. Известно немало таких случаев самопожертвования советских авиаторов во время Великой Отечественной войны. Но о подвиге двух из них, младшего лейтенанта А.П. Карпова<sup>1</sup> и старшего лейтенанта Ф.В. Большакова<sup>2</sup> из 298-го истребительного авиационного полка (иап)<sup>3</sup>, которые сознательно с интервалом в несколько секунд направили свои подбитые, объятые пламенем И-16 в немецкую колонну с живой силой и техникой, широкие круги общественности почти ничего не знают. Автор, обстоятельно изучая по архивным документам и различным публикациям подробности фронтового эпизода, провёл кропотливую исследовательскую работу. Она и стала основой подготовленной специально для нашего журнала статьи.**

# 298

иап, как и ряд других авиационных частей, был сформирован по приказу Ставки на Южном фронте (в Вознесенске, под Николаевом) уже в ходе боевых действий. В командный состав входила небольшая группа кадровых лётчиков Военно-воздушных сил (ВВС), а основная часть лётного состава была укомплектована выпускниками Качинской военной авиационной школы 1941 года. К началу июля полк под командованием майора А.П. Прудникова<sup>4</sup> был полностью сформирован и начал учебно-боевые полёты.

С 19 июля лётчикам полка ставились боевые задачи по прикрытию с воздуха городов Вознесенск, Запорожье, Днепропетровск, а также штаба ВВС Южного фронта. Опытные командиры звеньев и эскадрилий вступили в воздушные бои с противником, прикрывая с воздуха железнодорожный мост через реку Южный Буг, который немцы старались разрушить. Молодёжь хоть и стремилась в воздушные схватки, но её боевой пыл командиры осаждали и продолжали обучать на земле и в воздухе тому, что необходимо на войне. Боевой счёт уничтоженным немецким самолётам открыли в этот период майор Ф.М. Булгаков (31 июля 1941 г., Ю-88), младший лейтенант А.П. Карпов (1 августа 1941 г., Ю-87; 5 августа 1941 г., Ме-109), старший лейтенант А.А. Чайка (5 августа 1941 г., Хе-126), лейтенант Л.П. Шорохов (5 августа 1941 г., Ме-109).

5 августа 1941 года полк понёс первые тяжёлые потери: во время вражеского налёта на аэродром был сбит в воздушном бою самолёт лейтенанта Л.П. Шорохова, а майор Ф.М. Булгаков погиб при взлёте с полевого аэродрома Мартыновский близ Вознесенска из-за отказа двигателя.

Вот в такой обстановке лётчики сформированного 298 иап, летавшие на лёгких манёвренных истребителях И-16, вступили в бой. Им ставили задачи вести борьбу не только с воздушным, но и с наземным противником — уничтожать его живую силу и технику. Эффективность штурмовых действий авиации неоспорима и сомнений не вызывает. Однако опасность такого рода боевой деятельности для пилотов, летавших на истребителях, не предназначенных для этих задач, была слишком очевидной. Но в тяжёлое для страны время лётчики мало думали о собственной безопасности. Они больше заботились о том, чтобы нанести противнику наибольший урон. Помогая оборонявшимся наземным войскам, они делали по несколько боевых вылетов в день на штурмовку наземных целей. Что и говорить — мера вынужденная: выпуск самолётов-штурмовиков Ил-2 в то время только начинался и не был таким массовым, как в последующие годы Великой Отечественной войны.

А.Б. КУЛЕБА

A. B. KULEBA

## КОМПЛЕКТОВАНИЕ АВИАПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОРГАНОВ ГОСБЕЗОПАСНОСТИ СССР (1923—1941 гг.)

### MANNING OF AVIATION SUBUNITS SECURITY ORGANS OF THE USSR (1923—1941)

**Сведения об авторе.** Кулеба Анатолий Борисович — старший преподаватель Московского пограничного института ФСБ РФ, полковник запаса (Москва. E-mail: kulebaa@yandex.ru).

**Аннотация.** В статье освещаются особенности кадровой политики при формировании авиационных подразделений «особого назначения».

**Ключевые слова:** авиационные крылья; ВОХР; органы государственной безопасности; кадровая политика.

**Information about author.** Anatoly Kuleba — Senior Lecturer of the Moscow Border Institute of the FSS, Colonel (res.) (Moscow. E-mail: kulebaa@yandex.ru).

**Summary.** The article highlights the features of personnel policy when forming special aviation units.

**Keywords:** aircraft wings; militarized guard; state security organs; personnel policy.

**В** МАРТЕ—апреле 1920 года на территории Западной Сибири и Урала в составе войск Внутренней охраны (ВОХР) были сформированы два авиационных крыла (Западно-Сибирского и Приуральского секторов)<sup>1</sup>. Они, эти первые «особые» авиационные подразделения в органах и войсках, обеспечивали безопасность Советского государства. Новизна задач, решавшихся ими, особенность их формирования обусловили и специфику кадрового обеспечения. Как свидетельствуют исторические источники, она строилась динамично, гибко и вместе с тем твёрдо.

На первом этапе (1920—1932 гг.) создания и служебно-боевой деятельности отдельных авиаподразделений в составе спецорганов и соответствующих войск их формирование осуществлялось по «заимствованным» штатам Рабоче-крестьянского Красного воздушного флота (РККВФ) и за счёт его специалистов (лётного, технического и обслуживающего состава).

Впервые кадровый вопрос новых авиаотрядов рассматривался на высоком уровне в 1920 году, когда возникла необходимость включить в состав «особой» авиации некоторые подразделения РККВФ для взаимодействия с войсками ВОХР. Тогда письмом (№ 7 от 7 марта 1920 г.)\* из управления авиации и воздухоплавания при командующем 5-й армией (5А) начальнику ВОХРа Западно-Сибирского сектора был представлен на утверждение проект штата авиакрыла: «Препровождая проект штата авиакрыла, прошу для того, чтобы не было тормоза в работе, отдать в приказе об утверждении препровождаемого штата. Штат составлен в таком составе, при котором авиакрыло может выполнять возложенную работу, а почему для продуктивной работы прошу утвердить приказом означенный штат без изменения, а также в случае вашего согласия на то прошу в самом срочном порядке ассигновать указанные суммы в штате»<sup>2</sup>.

Предложенный проект, временно утверждённый начальником войск внутренней охраны Западно-Сибирского сектора, структурно состоял из нескольких разделов (личный состав, машины, техническое и специальное имущество, спецодежда, вооружение,

денежные средства, медикаменты). Даже этот первоначальный вариант предусматривал основные компоненты организационного состава авиаподразделения и обеспечения его деятельности, получив дальнейшее развитие в последующих официальных документах.

Статистически по воинским должностям, вооружению и техническому оснащению штат авиакрыла выглядел следующим образом: 1. Личный состав — 17 человек (2 лётчика, из них один начальник крыла; наблюдатель; 2 моториста; 2 помощника моториста; мотоциклист; писмоводитель; технический и хозяйственный капернарум; 2 обозных; 1 телефонист; 4 рабочих). 2. Техническое оснащение: самолёты («Ньюпор-23» и «Сопвич»); мотоцикл с «прицепкой»; велосипед. 3. Вооружение: 2 пулемёта (льюис) на самолёты, 12 обойм к ним; 2 наземные установки пехотного образца; 13 винтовок; 5 револьверов; 3000 патронов для пулемётов и винтовок; 70 патронов для револьверов (наган); 50 бомб 10-фунтовых; 40 бомб 25-фунтовых<sup>3</sup>.

Штат помимо обеспечения деятельности авиакрыла определял также его статус и организацию управления. Согласно ему начальник авиакрыла являлся начальником отдельной части и подчинялся в оперативном отношении начштаба округа войск ВОХР, а в строевом и техническом — начальнику армейского авиационного управления. Виды довольствия выделялись ВОХРом, исключая специальное техническое имущество, которое поступало через упомянутое управление армии. Финансирование осуществлялось по ставкам ВОХРа исходя из должностей, принятых в авиаотрядах, по фронтovým окладам. Оплата полётных часов по заданию производилась согласно общим приказам по РККВФ о боевых полётах (150 руб. в час).

20 марта 1920 года начальник одной из частей (г. Омск) рапортом № 34 докладывал высшему командованию: «Доношу, что сего числа 1-е авиакрыло, приданное войскам внутренней охраны Западно-Сибирского округа, мною сформировано. Два самолёта «Сопвич» собираются и будут готовы через неделю. Начальник 1-го авиационного крыла военный лётчик Кузнецов. Врид военкома Рудаков»<sup>4</sup>.

В дальнейшем штат авиакрыла ВОХРа приводился в соответствие с типовым расчётом отдельного боевого авиационного звена РККВФ. Это видно из другого

\* Стиль и орфография этого документа, как и последующих, представленных в статье, сохраняются.

А.Н. ВЕРИЖНИКОВ

A.N. VERIZHNIKOV

## ЧАСТИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ ОРЛОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

### SPECIAL UNITS IN THE ORYOL PROVINCE DURING THE CIVIL WAR

**Сведения об авторе.** Верижников Алексей Николаевич — сотрудник Академии Федеральной службы охраны Российской Федерации (г. Орёл. E-mail: wan.off@mail.ru).

**Аннотация.** Статья посвящена созданию и деятельности отрядов (частей) особого назначения в Орловской губернии во время Гражданской войны.

**Ключевые слова:** Гражданская война в России; советская власть; Орловская губерния; отряды (части) особого назначения.

**Information about author.** Aleksey Verizhnikov — Worker of the Academy of the Federal Protection Service of the Russian Federation (the city of Oryol. E-mail: wan.off@mail.ru).

**Summary.** Article is devoted to the creation and operation of special detachments (units) in the Oryol province during the Civil War.

**Keywords:** Civil War in Russia; Soviet power; Oryol province; special detachments (units).

ОДНОЙ из необычайных форм политико-организационной работы большевистской партии в условиях Гражданской войны стало создание военно-партийных отрядов (частей) особого назначения<sup>1</sup>. Их формированию дала толчок изданная в марте 1918 года директива ЦК РКП(б) о вооружении коммунистов и их обучении военному делу. В марте—апреле 1918 года такие отряды, комплектовавшиеся по территориальному принципу, формировались в Иваново-Вознесенске, Москве, Петрограде и некоторых других крупных промышленных городах Центральной России<sup>2</sup>. ЦК рекомендовал создавать их при всех партийных организациях, привлекая не только коммунистов, но и сочувствующих по рекомендациям заводских парторганизаций и партийных комитетов<sup>3</sup>.

Деятельность первых отрядов особого назначения носила сугубо местный характер. Они использовались для выполнения внезапно возникавших боевых задач, затем расформировывались или вливались в части Красной армии, не были объединены в единую войсковую организацию. Не были упорядочены обучение, система вооружения и снабжения отрядов, взаимодействие с частями Красной армии, органами ВЧК и милиции. И всё же этот опыт способствовал организации частей особого назначения (ЧОН) после принятия 17 апреля 1919 года постановления ЦК РКП(б), которое

определило порядок создания этих частей при заводских партийных ячейках, городских, уездных, губернских комитетах партии, их обучения и вооружения по типу частей Красной армии. Для общего руководства ЧОН выделялись ответственный организатор при ЦК РКП(б) и организаторы при губернских и уездных комитетах<sup>4</sup>.

В то время началось формирование первых отрядов особого назначения в Орловской губернии. 29 апреля 1919 года пленум губернского комитета РКП(б) принял постановление об их организации. В тот же день чрезвычайный съезд профсоюзов Брянского района, входившего в состав Орловской губернии, принял решение о мобилизации членов профсоюза на Восточный фронт. Ей подлежали все работающие с 20-летнего возраста. Был создан отряд численностью 3 000 человек для борьбы с войсками А.В. Колчака<sup>5</sup>.

8 мая 1919 года ЦК РКП(б) направил парторганизациям письмо об изменении порядка комплектования ЧОН. В нём указывалось, что военное обучение коммунистов должно проходить в нерабочее время, зачисление в ЧОН не может служить причиной для освобождения от партийной мобилизации или очередного призыва в Красную армию.

В отличие от апрельской директивы в майском письме указывалось, что ЧОН организуются лишь в столичных и губернских городах<sup>6</sup>. Но его получение запоздало. На

Орловщине 10 мая 1919 года общее собрание Кромской организации РКП(б) решило создать коммунистический отряд особого назначения<sup>7</sup>.

ЦК сформировал специальную комиссию для руководства организацией отрядов особого назначения. Такие комиссии возникли и при губкомах и горкомах крупных парторганизаций. Их создание и инструкции центральной комиссии позволили во второй половине 1919 года несколько упорядочить формирование отрядов, улучшить организацию их подготовки и службы.

Вскоре отряды особого назначения стали играть важную роль в жизни тыла, и ЦК РКП(б) перестал ограничивать их рост. В сентябре 1919 года ЧОН были созданы уже в 33 губерниях<sup>8</sup>. Они охраняли важные объекты и помогали органам ВЧК в борьбе с диверсиями и бандитизмом в городах и сёлах. В дни наступления деникинских войск на Орёл ЧОН губернии оказывали активное сопротивление.

Части корпуса К.К. Мамонтова появились на юго-востоке губернии 20 августа 1919 года. Впоследствии в результате действий воинских подразделений и рабочих отрядов они были уничтожены. Начальник Ливенского укрепрайона доложил реввоенсовету 13-й армии, что 30 августа «противник, минуя с. Воротынский, обходным манёвром занял северные окраины г. Ливны, откуда был выбит нашими войсками и окружён. Один батальон противника с пулемёта-



С.Г. ЛАБАЗАНОВ,  
С.В. ФЕДУЛОВ

S.G. LABAZANOV,  
S.V. FEDULOV

## ИНОСТРАННАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ ПРИ ПОСТРОЙКЕ БРОНЕНОСЦА «ДВЕНАДЦАТЬ АПОСТОЛОВ» В 1888—1892 гг.

### FOREIGN TECHNICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION OF THE BATTLESHIP «TWELVE APOSTLES» IN 1888—1892

**Сведения об авторах.** Лабазанов Сергей Гамзатович — доцент кафедры социально-экономических дисциплин Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского, капитан 1 ранга запаса, кандидат экономических наук (Санкт-Петербург. E-mail: s-labazanov@yandex.ru);

Федулов Сергей Валентинович — доцент кафедры социально-экономических дисциплин Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского, полковник запаса, кандидат исторических наук, доцент (Санкт-Петербург. E-mail: serg.val.fed.661000@yandex.ru).

**Аннотация.** В статье на примере постройки броненосца «Двенадцать апостолов» проанализировано использование российскими судостроительными предприятиями в конце XIX века иностранной технической помощи при строительстве кораблей. К ней отечественные судостроители прибегали по причине более высокой стоимости аналогичных отечественных изделий, но они не всегда были качественными и требовали доработок на российских предприятиях.

**Ключевые слова:** броненосец «Двенадцать апостолов»; Главное управление кораблестроения и снабжений; главный командир флота и портов Чёрного моря; фирма «Джозеп и К<sup>о</sup>».

**Information about authors.** Sergey Labazanov — Associate Professor of Social and Economic Disciplines' Department of the Military Space Academy named after A.F. Mozhaysky, Captain 1st Rank (res.), Cand. Sc. (Econ.) (Saint-Petersburg. E-mail: s-labazanov@yandex.ru);

Sergey Fedulov — Associate Professor of Social and Economic Disciplines' Department of the Military Space Academy named after A.F. Mozhaysky, Colonel (res.), Cand. Sc. (Hist.), Associate Professor (St. Petersburg. E-mail: serg.val.fed.661000@yandex.ru).

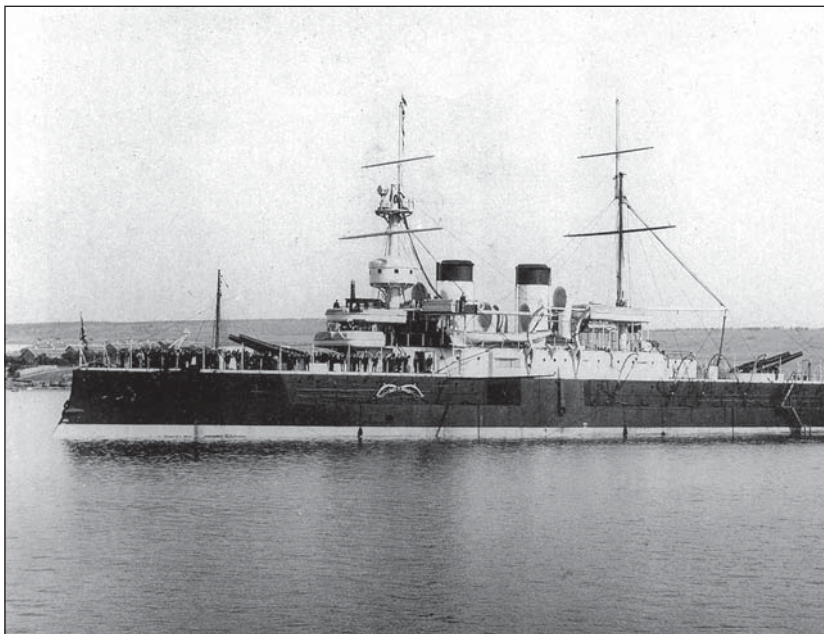
**Summary.** On the example of construction of the battleship "Twelve Apostles" the article analyses the use by Russian shipbuilding enterprises in the end of XIX century of foreign technical assistance during ships' construction. It was used by domestic shipbuilders due to the higher cost of similar domestic products, but they were not always qualitative and demanded improvements in Russian enterprises.

**Keywords:** battleship "Twelve Apostles"; Main Administration of Shipbuilding and Logistics; Chief Commander of the Fleet and Black Sea ports; firm "Josep and Co".

В 1888 году на верфи Адмиралтейства в Николаеве для Российского императорского флота был заложен броненосец «Двенадцать апостолов». Он строился по индивидуальному проекту и был для своего времени современным мощным кораблём, при небольшом водоизмещении 8709 т и скорости 15 узлов обладал солидным вооружением: 4 305-мм орудия, 4 152-мм орудия, 14 малокалиберных орудий, 6 торпедных аппаратов. Руководство постройкой корабля возлагалась на главного командира флота и портов Чёрного моря вице-адмирала А.А. Пещурова.

Несмотря на то что государственная политика была направлена на развитие российского производства, в случаях более низкой стоимости импортных изделий допускалось использование иностранной технической

Броненосец «Двенадцать апостолов»



И.В. ОСТРОВСКАЯ

I.V. OSTROVSKAYA

## ЦАРСКИЕ ВОЕНСПЕЦЫ В РККФ

На примере береговых служб Черноморского флота

### TSARIST MILITARY SPECIALISTS IN THE RED NAVY

On the example of shore-based services of the Black Sea Fleet

**Сведения об авторе.** *Островская Инна Валериевна — заведующая отделом Национального музея героической обороны и освобождения Севастополя (г. Севастополь. E-mail: ostrov-33@mail.ru).*

**Аннотация.** *В статье освещается вклад бывших офицеров императорских армии и флота в становление советских Вооружённых сил.*

**Ключевые слова:** *РККА; РККФ; ЧФ; военспецы; фортификация; Севастополь.*

**Information about author.** *Inna Ostrovskaya — Head of the Department of the National Museum of heroic defence and liberation of Sevastopol (Sevastopol. E-mail: ostrov-33@mail.ru).*

**Summary.** *The article highlights the contribution of former officers of the Imperial Army and Navy in forming the Soviet Armed Forces.*

**Keywords:** *Red Army; Red Navy; BSF; military specialists; fortification; Sevastopol.*

**П**РИВЛЕЧЕНИЕ советской властью командного состава императорских армии и флота к новому военному строительству по причине нехватки, а то и полного отсутствия собственных кадров представляло на тот период (как и во все времена) острую проблему. Используя в ходе коренного реформирования Вооружённых сил знания и опыт военных специалистов «старой школы», к ним причисляли не только офицеров, но также армейских и флотских чиновников, призывавшихся на службу в Рабоче-крестьянскую Красную армию (РККА) и Рабоче-крестьянский Красный флот (РККФ, ВМФ) во время Гражданской войны и военной интервенции<sup>1</sup>. Тогда, сразу после Октябрьской революции, и появился этот термин — «военспецы», представители которых, впрочем, сами предлагали в большинстве случаев свои услуги советской власти. Следует уточнить, что и «добровольцев», и «принуждённых» поначалу (с ноября 1917 по март 1918 г.) официально называли «военными экспертами (консультантами)», «инструкторами», «техническими» или «военными» руководителями и т.д., а «военными специалистами» — несколько позже (с марта—апреля 1918 г.), когда был принят «ленинский курс на создание регулярной армии»<sup>2</sup>. Применялся этот термин только к тем, кто в период Гражданской войны служил, как правило, на ко-

мандных должностях в действующей Красной армии под контролем военных комиссаров. Спустя ещё несколько месяцев декретом Совета народных комиссаров (СНК; от 29 июня 1918 г.) вводилась мобилизация бывших офицеров и чиновников военного ведомства. Вынужденная мера была связана с возрастанием потребности в опытных военных кадрах вследствие увеличения численности войск, задействованных на фронтах Гражданской войны. В 1918 году военспецы составляли 75 проц. командного состава Красной армии, в 1919-м — 53, 1920-м — 42, 1921-м — 34<sup>3</sup>.

Как происходил этот процесс, можно проследить на примере военного строительства Черноморского флота (ЧФ). Значительный вклад в его восстановление, особенно в укрепление и строительство береговой обороны, внесли именно военспецы, в первую очередь военные инженеры, артиллеристы, гидрографы, сапёры. Многие из них приобрели боевой опыт на фронтах Русско-японской и Первой мировой войн.

С установлением советской власти в Севастополе и Крыму бывшие царские офицеры после регистрации в Особом отделе и прохождения ряда проверок в 1921 году оказались на так называемом особом учёте. Но когда через три года в ходе реформы РККА командный состав Севастопольской крепости попол-

нился красными, необходимость использования бывших белых офицеров стала терять свою остроту. С этого момента крепостному начальству запрещалось привлекать их на службу с указанием составить списки лиц, находившихся на особом учёте. Вместе с тем дела особенно хорошо проявивших себя в работе специалистов отправили в Москву, где приказом Реввоенсовета СССР в феврале 1925 года часть из зарегистрированных офицеров сняли с особого учёта.

Но вернёмся к восстановлению ЧФ, то есть в 1921 год. На ту пору флот практически перестал существовать, а оборону военно-морских баз (ВМБ) и побережья могла осуществлять лишь береговая артиллерия, сокращённая втрое по сравнению с 1917 годом. Береговые батареи и сухопутные форты были либо уничтожены, либо находились в небоеспособном состоянии, арсеналы разорены. В этот период здесь ремонтно-восстановительные и строительные работы осуществляли управление начальника инженеров крепости Севастополь и управление инженер-строителя главного военного порта Чёрного моря.

Приказом крепостного коменданта от 6 августа 1921 года начальником инженеров Крымского сектора Севастопольского укрепрайона и самой крепости был назначен опытейший военный инженер бывший генерал-

С.В. СМИРНОВ,  
А.М. БУЯКОВS.V. SMIRNOV,  
A.M. BUYAKOV

## РУССКИЕ ЭМИГРАНТЫ В БОЯХ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ

### RUSSIAN EMIGRANTS IN THE COMBATS ON KHALKHIN-GOL

**Сведения об авторах.** Смирнов Сергей Викторович — доцент кафедры новой и новейшей истории Института гуманитарных наук и искусств Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина, кандидат исторических наук (г. Екатеринбург. E-mail: smirnov\_sergei@mail.ru);

Буяков Алексей Михайлович — помощник ректора по организационным и общим вопросам Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского (г. Владивосток. E-mail: alex-b958@mail.ru).

**Аннотация.** В статье на основе архивных документов рассматриваются степень и характер участия русских эмигрантов из отряда Асано в военных действиях на Халхин-Голе в 1939 году.

**Ключевые слова:** русская эмиграция; 1939 год; Маньчжоу-го; Халхин-Гол; Номонханский инцидент; отряд Асано.

**Information about authors.** Sergey Smirnov — Associate Professor of Modern and Contemporary History of the Institute of Humanities and Arts of the Ural Federal University named after the first President of Russia Boris Yeltsin, Cand. Sc. (Hist.) (the city of Yekaterinburg. E-mail: smirnov\_sergei@mail.ru);

Aleksey Buyakov — Assistant on organizational and general issues to the Rector on of the Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy (the city of Vladivostok. E-mail: alex-b958@mail.ru).

**Summary.** On the basis of archival documents the article considers the extent and nature of participation of Russian emigrants from Asano's detachment in hostilities at Khalkhin-Gol in 1939.

**Keywords:** Russian emigration; 1939; Manchukuo; Khalkhin-Gol; Nomonhan incident; Asano's detachment.

В мае 1939 года на территории Монгольской Народной Республики, в районе пограничной реки Халхин-Гол, начались боевые действия между вторгнувшимися в пределы Монголии войсками Японии и Маньчжоу-го и противостоявшими им советско-монгольскими частями. Боевые действия, вскоре переросшие в полномасштабное военное столкновение, окончились в сентябре того же года победой советских и монгольских войск. В исторической памяти стран — участниц этих событий они получили различное отражение — либо в качестве пограничного инцидента (Номонханский инцидент), либо прелюдии Второй мировой войны, обеспечившей успешный исход военных действий для стран антифашистского блока на Дальнем Востоке. Локальный вооружённый конфликт 1939 года на Халхин-Голе изучен весьма обстоятельно. Однако до сих пор остаётся неясным вопрос о степени и характере участия в этих событиях русских эмигрантов, проживавших на территории Маньчжурии.

П ОСЛЕ вторжения в Маньчжурию в сентябре 1931 года частей императорской армии Японии (Квантунской армии) эта территория была отторгнута от Китая, а в апреле 1932 года здесь образовалось «независимое» маньчжуро-монгольское государство Маньчжоу-го, союзник Японской империи на континенте. Японские политики-радикалы отводили Маньчжоу-го важную роль в реализации паназиазиатской идеи создания «нового порядка» в Восточной Азии. Маньчжурия стала не только сырьевым и промышленным придатком Японии, но и моделью для апробации проекта «общего дома» для

восточноазиатских народов<sup>1</sup>, а также плацдармом для дальнейшего расширения японского присутствия на континенте.

Основным стратегическим соперником Японии на суше выступал Советский Союз, являвшийся к тому же мировым центром коммунизма и объявленный японскими радикалами главным идейным врагом Страны восходящего солнца. Значительное место в японских планах борьбы против Советского Союза отводилось русским эмигрантам, несколько десятков тысяч которых в результате революции 1917 года в России и последовавшей за ней Гражданской войны оказались на

Русские военнослужащие части связи отряда Асано. Восьмой справа — подпоручик Г.В. Ефимов



С.Е. ЛАЗАРЕВ,  
А.А. ГУЛЯЕВS.Ye. LAZAREV,  
A.A. GULYAYEV

## ЧЕРВОННЫЙ ЗАБИЯКА

Герой Гражданской войны М.О. Зюк (Нехамкин)

### THE RED BULLY

Civil War's hero M.O. Zyuk (Nekhamkin)

**Сведения об авторах.** Лазарев Сергей Евгеньевич — профессор Академии военных наук РФ, кандидат исторических наук (д. Малая Куликовка Орловской обл. E-mail: lasarev2009@yandex.ru);

Гуляев Алексей Александрович — историк (Москва. E-mail: Krzyzanovsky.1917@yandex.ru).

**Аннотация.** Статья посвящена герою Гражданской войны, одному из создателей 1-го конного корпуса Червоного казачества Михаилу Осиповичу Зюку (Нехамкину). На основе редких архивных документов, воспоминаний соратников и родственников авторы рассказывают о судьбе этого незаурядного военачальника, репрессированного в 1930-е годы и незаслуженно забытого историками.

**Ключевые слова:** Михаил Осипович Зюк (Нехамкин); Нина Васильевна Верховоланцева; Виталий Маркович Примаков; Гражданская война в России; 1-й конный корпус Червоного казачества; 25-я Чапаевская стрелковая дивизия.

**Information about authors.** Sergey Lazarev — Professor of the Academy of Military Sciences, Cand. Sc. (Hist.) (the village of Malaya Kulikovka (Oryol Region). E-mail: lasarev2009@yandex.ru);

Aleksey Gulyayev — historian (Moscow. E-mail: Krzyzanovsky.1917@yandex.ru).

**Summary.** The article is devoted to the Civil War's hero, one of the creators of the 1st Cavalry Corps of Red Cossacks Mikhail Zyuk (Nekhamkin). Based on rare archival documents, memoirs of associates and relatives the authors tell about the fortune of this outstanding military leader, repressed in the 1930s and unjustly forgotten by historians.

**Keywords:** Mikhail Zyuk (Nekhamkin); Nina Verkhoholantseva; Vitaly Primakov; Civil War in Russia; 1st Cavalry Corps of Red Cossacks; 25th Chapayev Infantry Division.

**М**ИХАИЛ Осипович Нехамкин (Зюк) родился 20 августа 1895 года в г. Чернигове в многодетной еврейской семье среднего достатка. Мать была женщиной строгих правил, а отец — весельчак и волокита, чем мало походил на еврея. К тому же он свободно говорил и писал по-русски и по-украински. Михаил уродился в отца физической силой и неуёмным характером. В сборнике материалов по истории Червоного казачества, изданном «по горячим следам» Гражданской войны в 1923 году, Зюку давалась такая ёмкая характеристика: «Крепыш-парень, среднего роста, забияка и весельчак»<sup>1</sup>. Сюда можно было бы добавить: активный, но неуживчивый, напористый, но нетерпеливый, всегда говорил что думал, мало заботясь о тактичности.

В революционное движение Нехамкин вступил довольно рано. Ещё в 1912 году, во время учёбы в Черниговском реальном училище он был принят в Российскую социал-демократическую рабочую партию (РСДРП) вместе с С.А. Туровским. Тогда в Чернигове

появилась молодёжная организация, объединявшая учащихся города и состоявшая из ряда просветительских кружков, в которых изучались работы К. Маркса, Ж. Жореса, Ф. Лассалья, других европейских социалистов. В то время Михаил познакомился со своим ровесником Семёном Абрамовичем Туровским, а также с Виталием Марковичем Примаковым. Они вместе пришли в революцию, затем дрались за советскую власть и вместе получили от неё сполна.

В начале Первой мировой черниговская организация учащихся раскололась на сторонников и противников войны. Нехамкин активно выступал против войны, ведя пропаганду среди рабочих и распространяя прокламации ЦК РСДРП среди солдат, расквартированных в городе<sup>2</sup>. Осенью 1914 года за это он был арестован и осуждён вместе с друзьями по подполью Семёном Туровским и Михаилом Буниным к высылке в Нолинский уезд Вятской губернии. Несколько позже за агитацию против войны был приговорён к ссылке в Сибирь и Виталий Примаков. В ссылке дружба между

Нехамкиным и Туровским окрепла.

Нехамкин довольно долго оставался в Вятской губернии, где некоторое время работал в столярной мастерской, хозяин которой носил фамилию Зюк (в переводе с украинского «маленькая букашка», «жучок»). Затем по протекции сына хозяина устроился делопроизводителем в Нолинскую уездную управу.

В родной Чернигов Михаил возвратился только после Февральской революции 1917 года, позже перебрался в Киев, где с отрядом красногвардейцев выступил против Центральной рады, провозгласившей Украинскую Народную Республику. В ходе январского (1918 г.) восстания против войск С.В. Петлюры, одного из организаторов Центральной рады, Нехамкин командовал артиллерией на заводе «Арсенал», попал в плен. Евреев и комиссаров петлюровцы не щадили, но Михаила выручили собственное хладнокровие и благородство красногвардейцев, не выдавших командира. Вспомнив своего хозяина-столяра, он назвался

А.В. КАРТАШЁВ,  
Р.А. ФИРСОВ,  
М.А. ХАЙРУЛИН

A.V. KARTASHEV,  
R.A. FIRSOV,  
M.A. KHAYRULIN

## СУДЬБА ЛЁТЧИКА ЕВГЕНИЯ ГВАЙТЫ THE FORTUNE OF PILOT EVGENY GVAITA

**Сведения об авторах.** Карташёв Андрей Владимирович — профессор кафедры Ставропольского государственного медицинского университета, полковник запаса, доктор исторических наук (г. Ставрополь. E-mail: andrey\_kartashev@rambler.ru);

Фирсов Роман Александрович — независимый исследователь (г. Лондон, Великобритания. E-mail: admin@groop9may.com);

Хайрулин Марат Абдулхадирович — независимый исследователь (Москва. E-mail: maratair@mail.ru).

**Аннотация.** Статья посвящена судьбе советского военного лётчика времён Гражданской войны, известного впоследствии авиатора, совершившего рекордный перелёт в 1922 году из Лондона в Москву на спортивном самолёте «Авро-Бэби», директора совместного советско-германского общества воздушных сообщений «Дерулюфт».

**Ключевые слова:** Е.И. Гвайта; военный лётчик; 1-й авиационный дивизион; «Авро-Бэби»; перелёт; «Дерулюфт»; МАДИ.

**Information about authors.** Andrey Kartashev — Professor of a Department of the Stavropol State Medical University, D. Sc. (Hist.), Colonel (res.) (the city of Stavropol. E-mail: andrey\_kartashev@rambler.ru).

Roman Firsov — Independent Researcher (the city of London, UK. E-mail: admin@groop9may.com).

Marat Khayrulin — Independent Researcher (Moscow. E-mail: maratair@mail.ru).

**Summary.** The article is devoted to the fortune of the Soviet military pilot during the Civil War, later known aviator, who made a record flight in 1922 from London to Moscow aboard sports airplane "Avro-Baby", Director of the Joint Soviet-German Society of air routes "Deruluft".

**Keywords:** E. I. Gvayta; military pilot; 1st aviation division; "Avro-Baby"; flight; "Deruluft"; MADI.

Впечатляющие успехи советской авиации в 30-е годы XX века отодвинули на второй план рекорды первых полётов человека на аппаратах тяжелее воздуха. Имена многих российских, а затем и советских лётчиков оказались в тени забвения. Одним из первопроходцев — покорителей просторов Пятого океана был Евгений Иванович Гвайта, совершивший в 1922 году беспрецедентный перелёт из Лондона в Москву на спортивном самолёте «Авро-Бэби». В своё время газеты в России и за рубежом сообщали об этом знаменательном событии, но затем бывший боевой лётчик, орденноносец, директор международного общества воздушных сообщений оказался в Соловецком лагере особого назначения. Такой резкий поворот судьбы известного в Советской России и за её пределами человека привлёк внимание авторов, попытавшихся восстановить вехи его жизненного пути.

**З**НАКОМСТВО и общение с внучатой племянницей лётчика позволили узнать, что Евгений Иванович Гвайта родился весной 1896 года в деревне Бахматовка Подольской губернии, где в то время работал его отец. Родители были потомками немцев петровской поры, приглашённых в Россию для работы в качестве мастеровых. Отец, Иоган Густав Гвайта (Guaita), — инженер, лесничий. Мать, Наталья София Брёмер, — домохозяйка. В связи с переводом отца на новое место работы (примерно с 1904—1905 по 1910—1911 гг.) семья жила в Либаве (ныне г. Лиепая, Латвия). В этот период родители развелись. Накануне Первой мировой войны мать с детьми (Евгением и его младшей сестрой Верой) переехала в Варшаву.

Вскоре Евгений поступил в Московский институт инженеров путей сообщений, однако, не доучившись, пожелал перейти на военную службу. Его определили в 1-й запасной телеграфный батальон, расквартированный в Москве, с зачислением в «охотники» и направили на курсы авиации при Императорском Московском техническом училище. По окончании обучения (не позднее 11 июля 1916 г.) он вместе с 57 другими «охотниками» прибыл в Гатчинскую военную авиационную школу для обучения полётам<sup>1</sup>.

Как и все вновь прибывшие ученики, Гвайта сначала попал на корпусной аэродром, и только осенью 1916 года вошёл в группу инструктора штабс-капитана Файвишевича для обучения полётам. Однако их интенсивность в школе в осенне-зимний период

снижалась из-за ненастья, слякоти, раскисшего аэродрома, снежных заносов и мороза. Наконец 1 февраля 1917-го объявили полёты. На то время Гвайта уже находился на завершающем этапе обучения и летал самостоятельно на боевом самолёте. Контроль за его подготовкой осуществлял инструктор 3-й группы подпоручик Пионтковский<sup>2</sup>. 23 февраля 1917 года Гвайте присвоили чин прапорщика инженерных войск, а после сдачи лётного экзамена (19 июля) приказом начальника Управления Военного воздушного флота (ВВФ) № 98 от 25 ноября 1917 года — звание военного лётчика.

Документальным подтверждением учёбы Гвайты в Гатчине являются сохранившиеся у потомков две фотографии. На них он изображён с сослуживцами по

А.В. КОЗЛОВ

A.V. KOZLOV

## «ТОВАРИЩ В.И. БРЕЖНЕВ... НАГРАЖДЁН ПАМЯТНЫМ ЗНАКОМ... ЗА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В РАЗГРОМЕ ЯПОНСКИХ САМУРАЕВ... В 1939 ГОДУ»

### «COMRADE V.I. BREZHNEV... AWARDED COMMEMORATIVE SIGN... FOR ACTIVE PARTICIPATION IN THE DEFEAT OF JAPANESE SAMURAI... IN 1939»

**Сведения об авторе.** Козлов Андрей Валерьевич — профессор кафедры рекламы и связей с общественностью Академии гражданской защиты МЧС России, доктор исторических наук, профессор (Москва. E-mail: kozlov0170@mail.ru).  
**Аннотация.** В статье рассказывается о малоизвестных фактах награждения советских граждан памятным знаком Монгольской Народной Республики «Халхин-Гол. Август 1939».


**Ключевые слова:** победа на Халхин-Голе; Монгольская Народная Республика; Г.К. Жуков; Х. Чойбалсан; памятные знаки.

**Information about author.** Andrey Kozlov — Professor of the Department of Advertising and Public Relations of the Academy of Civil Protection Emergency Situations Ministry of Russia, D. Sc. (Hist.), Professor (Moscow. E-mail: kozlov0170@mail.ru).

**Summary.** The article tells about little-known facts of awarding Soviet citizens the Mongolian People's Republic Memorable Sign «Khalkhin-Gol. August 1939».

**Keywords:** victory at Khalkhin-Gol; Mongolian People's Republic; G.K. Zhukov; Kh. Choibalsan; commemorative signs.

75 лет назад, 16 августа 1940 года, постановлением Президиума Народного малого хурала Монгольской Народной Республики был учреждён памятный знак «Участнику боёв у Халхин-Гола». Специалисты фалеристики называют этот знак одной из интереснейших и малоисследованных боевых наград. Так что, хотя мы уже рассказывали об истории его появления и порядке награждения им советских военнослужащих\*, тема после изучения новых фактов и уточнения ряда подробностей, в чём автору помогли родственники ветеранов и российские военные историки, получила продолжение.

 АГРАДНОЙ знак «Участнику боёв у Халхин-Гола» предназначался для награждения как воинов Монголии, так и советского компо-

\* Козлов А.В. «Халхин-Гол. Август 1939» // Воен.-истор. журнал. 2013. № 12.

литсостава и красноармейцев, участвовавших в боевых действиях<sup>1</sup>. Возникает вопрос: почему советское руководство за победу на Халхин-Голе не стало учреждать памятный знак, аналогичный, например, нагрудному знаку «Участнику Хасанских боёв»? Ответа на этот вопрос пока нет. Хотя предложения об учреждении подобного знака известны. Так, сотрудник Российского государственного военного архива (РГВА) кандидат исторических наук С.Г. Шилова в ходе работы над сборником документов «Вооружённый конфликт в районе реки Халхин-Гол. Май—сентябрь 1939 г.» обнаружила проект советского знака, автором которого являлся И. Тимошенко, красноармеец войсковой части 6804. Однако этот проект реализован не был. Видимо, отсюда и мнение исследователей, что памятным знаком за бои на Халхин-Голе воины Красной армии не награждались, а все отличившиеся — 17 121 человек — получили советские награды. Что касается награждения мон-

гольским знаком, то сегодня выясняется: вручение знака советским военнослужащим происходило в несколько этапов. Первый — лето 1942 года. В июле знаки получили военнослужащие РККА, которые после окончания конфликта продолжили службу в Забайкальском военном округе.

Зимой 1942/43 года состоялась второй этап награждения. Он был связан с приездом в Москву 7 декабря 1942 года делегации Монгольской Народной Республики (МНР)<sup>2</sup> во главе с премьер-министром маршалом Х. Чойбалсаном, следовавшей в действующую армию для вручения подарков солдатам и офицерам РККА. В ходе этого визита, вне сомнения, лично маршал Х. Чойбалсан вручил нагрудный знак Г.К. Жукову. Судя по всему, вручение состоялось в период с 9 декабря 1942 года по 1 февраля 1943 года. Следует отметить, что о наличии у Г.К. Жукова этой награды мы можем пока судить лишь по косвенным данным, в частности по фотографиям. Та-

А.В. ЛОСИК

A.V. LOSIK

## «УЧЕБНИК ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ПАТРИОТОВ ОТЕЧЕСТВА» «TEXTBOOK FOR TRUE PATRIOTS OF THE FATHERLAND»

**Сведения об авторе.** Лосик Александр Витальевич — главный научный сотрудник Балтийского государственного технического университета «Военмех» имени Д.Ф. Устинова, заместитель главного редактора журнала для учёных «Клио», доктор исторических наук, профессор (Санкт-Петербург. E-mail: ershov\_n@mail.ru).

**Аннотация.** В рецензии на современный учебник по курсу «История» даётся оценка изданию, предназначенному для курсантов высших военно-учебных заведений.

**Ключевые слова:** Вооружённые силы Российской Федерации; Санкт-Петербург; «История Отечества».

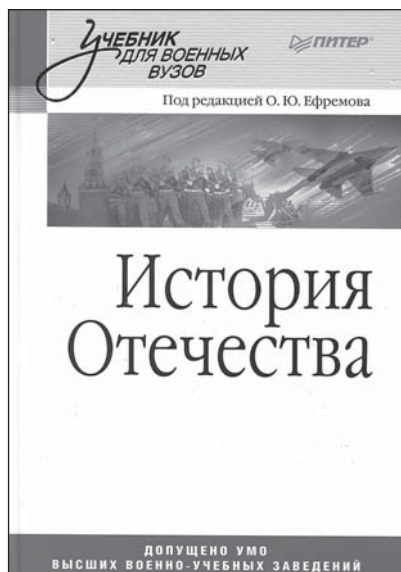
**Information about author.** Aleksandr Losik — Chief Researcher of the Baltic State Technical University "Voenmeh" named after D.F. Ustinov, Deputy Editor of the journal for scientists "Clio", D. Sc. (Hist.), Professor (Saint-Petersburg. E-mail: ershov\_n@mail.ru).

**Summary.** The review of modern textbook on military history assesses edition for students of higher military educational institutions.

**Keywords:** Armed Forces of the Russian Federation; St. Petersburg; "History of the Fatherland".

В 2014 году вышел в свет учебник «История Отечества»\*, допущенный к преподаванию Учебно-методическим объединением высших военно-учебных заведений по образованию в области военного управления Вооружённых сил Российской Федерации (ВС РФ) по гуманитарно-социальным специальностям. Изданию официально придан статус учебника для курсантов высших военно-учебных заведений. Подготовлено оно авторским коллективом преподавателей под руководством О.Ю. Ефремова. Можно сказать, что эта книга по отечественной истории, изданная в Санкт-Петербурге, рекомендована «во всероссийском масштабе» для всех военно-учебных заведений Министерства обороны, независимо от вида ВС и рода войск. Выполненная в отличном полиграфическом оформлении, она, следует отметить, вобрала в себя и соответствующий учебно-методический опыт, накопленный в других военных вузах. Ещё один важный момент — для работы над учебником удалось сформировать высококвалифицированный коллектив учёных-педагогов Санкт-Петербурга. В этом несомненная заслуга руководителя авторского коллектива и научного редактора учебника доктора педагогических наук, лауреата премии Правительства Российской Федерации в области образования, за-

\* История Отечества: Учебник для военных вузов / Под ред. О.Ю. Ефремова. СПб.: Питер Пресс, 2014. 528 с.



Обложка книги

ведущего кафедрой гуманитарных и социально-экономических дисциплин Военной академии связи имени С.М. Будённого О.Ю. Ефремова. Среди 16 членов авторского коллектива 9 докторов наук и профессоров, 7 кандидатов наук, из них 6 доцентов, которые трудятся в четырёх вузах (Военная академия связи, Михайловская военная артиллерийская академия, Военно-космическая академия, Военно-морская академия), а также в гражданском вузе (Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина).

Какие же, на наш взгляд, важнейшие положительные стороны и опу-

щения этого неординарного издания?

Во-первых, его структура и содержание соответствуют Федеральному государственному образовательному стандарту. В нём последовательно, качественно, ярким, живым литературным языком излагаются важнейшие проблемы зарождения и становления Древнерусского государства, пути его развития от Руси к Российской империи и далее к новейшей истории России. При этом авторы не навязывают читателям те или иные трактовки исторических событий и явлений, уделяя основное внимание объективному изложению хронологии событий, действиям тех или иных исторических персонажей. Таким образом, изучающим предмет предоставляются возможности для самостоятельной оценки происшедшего, которая может вступить в спор с позицией авторов. Думается, что именно такой подход порождает то самое историческое мышление, к формированию которого у обучающихся нас призывают все последние годы с высоких государственных трибун.

При всём этом книга разрабатывалась авторами в ходе широкой дискуссии в обществе по проблеме концепции единого учебника по отечественной истории. Авторскому коллективу удалось построить учебный материал сообразно с положениями концепции, выработав вполне приемлемый подход к трактовке исторических событий.

С.В. АВЕРЧЕНКО

S.V. AVERCHENKO

## РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЕ АВИАЧАСТИ В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

### RUSSIAN FIGHTER AVIATION UNITS IN WORLD WAR I

**Сведения об авторе.** Аверченко Сергей Викторович – заместитель главного редактора «Военно-исторического журнала», подполковник запаса, кандидат исторических наук (Москва. E-mail: mil\_hist\_magazin@mail.ru).

**Аннотация.** В рецензии даётся краткий анализ новой книги по истории российской авиации в период Первой мировой войны.

**Ключевые слова:** Первая мировая война; российская авиация; истребительный авиаотряд; лётчик; истребитель; воздушный бой.

**Information about author.** Sergey Averchenko – Deputy Editor-in-Chief of “Military Historical Journal”, Lieutenant-Colonel (res.), Cand. Sc. (Hist.) (Moscow. E-mail: mil\_hist\_magazin@mail.ru).

**Summary.** The review gives a brief analysis of the new book on the history of the Russian aviation during the First World War.

**Keywords:** World War I; Russian aviation; Fighter Squadron; pilot; fighter; dogfight.

**В** ЗАРУБЕЖНОЙ библиографии по истории Первой мировой войны занимают большое место и пользуются заслуженным интересом у читателей издания, посвящённые борьбе в воздушном пространстве. Одни из этих книг рассказывают о самолётах-истребителях воюющих держав и их развитии, другие представляют биографии известных лётчиков-асов, третьи повествуют о воздушных батальных. В России (СССР) эта тема до сих пор в основном была представлена лишь несколькими книгами, да и то вышедшими в большинстве уже в 2000-х годах. К 100-летию памятных событий издательство «Гангут» выпустило прекрасно оформленное и проиллюстрированное издание, посвящённое боевой работе российских истребительных авиационных отрядов в годы Великой (как её называли в России) войны\*. Данная работа представляет собой удачное продолжение и развитие отечественной библиографии на указанную тему.

Несмотря на своё название, книга далеко выходит за рамки заявленной темы. Не ограничиваясь описанием жизни и боевых подвигов российских лётчиков-истребителей, она описывает историю создания и участия в боевых действиях российских истребительных авиационных отрядов периода Первой мировой войны 1914–1918 гг.

В большой общей описательной части последовательно рассматриваются три периода в развитии отечественной истребительной авиации.

Сначала речь идёт о предвоенном времени, о взглядах авиационных теоретиков и практиков на воздушную борьбу и о том, как эти взгляды воплощались в жизнь.

Во втором разделе авторы рассматривают борьбу в воздухе в 1914–1915 гг. Они описали первые попытки вооружить самолёты автоматическим оружием,

\* Куликов В., Хайрулин М. Российские лётчики-истребители Первой мировой войны. СПб.: Гангут, 2014. 396 с., ил.

происходившие на фронте воздушные бои и показали тенденции в развитии борьбы в воздухе, проявившиеся в эти годы.

Затем следует самый насыщенный событиями период в истории российской истребительной авиации во время Первой мировой войны: 1916–1917 гг. В этот период были сформированы истребительные авиаотряды и группы, сформировались первые тактические приёмы ведения воздушных боёв и первые принципы боевого применения истребительной авиации в составе армий и фронтов. Именно в это время российские лётчики одержали основную часть своих побед в воздушных боях.

Важным и уместным дополнением в книге выглядят главы об истребительной авиации наших союзников, воевавших на Восточном (русском) фронте: Франции, Англии и Румынии, и наших противников: Германии и Австро-Венгрии. В главе, посвящённой союзникам, вкратце рассказано об истории попадания их авиачастей на русский фронт, их формировании, переброске в Россию и участии в боевых действиях. В главе, посвящённой противникам, рассмотрены взгляды военного руководства Германии и Австро-Венгрии на воздушную борьбу на Восточном фронте, количество и состояние неприятельских авиачастей, противостоявших российскому Военному воздушному флоту, приведены эпизоды их боевых действий.

Далее по главам идёт представление по отдельности всех истребительных отрядов, существовавших в российской авиации во время войны. В них подробно описана история каждой истребительной авиачасти: формирование, участие в боевых действиях, судьба отряда по окончании войны. Приведены описания воздушных боёв, а также примеры героической борьбы российских лётчиков-истребителей с противником, зачастую обладавшим техническим превосходством, и усилием личного состава истребительных авиаотрядов по модернизации своей материальной части

применительно к задачам воздушной борьбы. Рассказано о выработке тактических приёмов борьбы в воздухе и принципов применения истребительной авиации в целом. Каждая глава содержит прекрасные приложения: биографии авиаторов (включая их судьбу до прихода в авиацию и после окончания войны), фотографии лётного состава и самолётов, а также таблицы со сведениями о победах и потерях авиаотрядов, дислокации частей в годы войны и их материальной части.

Книга подготовлена на основе документов и материалов, собранных в российских и иностранных архивах и музеях. В тексте часто даются вставки из документов той поры, а на все важные факты – сноска на архивные документы или опубликованные издания, откуда те почерпнуты. Без сомнения, данную работу можно назвать справочным изданием по указанной теме. Кроме того, книга богато иллюстрирована фотографиями из частных архивов и коллекций, многие фотоматериалы опубликованы впервые, что позволяет читателю более полно погрузиться в атмосферу 100-летней давности. Всего в книге опубликовано порядка 500 иллюстраций.

В книге есть некоторые фактические ошибки и неточности, а также местами перепутаны подписи к фотографиям (это, видимо, недосмотр издательства), но в целом данный труд является большим вкладом в изучение истории российской авиации. Он будет интересен и полезен исследователям, изучающим историю российской авиации, и массовому читателю, интересующемуся историей Первой мировой войны и отечественной авиации. ■



Обложка книги



А.В. ПЕЧЕЙКИН

A.V. PECHEYKIN

## БЕРЕТ НА ВОЕННОЙ СЛУЖБЕ

### BERET IN THE MILITARY

**Сведения об авторе.** Печейкин Александр Валерьевич — ведущий научный сотрудник Центрального пограничного музея, кандидат исторических наук (Москва. E-mail: pe4av@mail.ru).

**Аннотация.** В статье рассказывается о внедрении берета в качестве головного убора в вооружённые силы ряда государств, в том числе и России, модификации берета в зависимости от того, для какого рода войск он предназначался.

**Ключевые слова:** военные головные уборы; берет; элитные войска.

**Information about author.** Aleksandr Pecheykin — Leading Researcher of the Central Border Museum, Cand. Sc. (Hist.) (Moscow. E-mail: pe4av@mail.ru).

**Summary.** The article describes beret's implementation as headdress in the armed forces of several countries, including Russia, modifications of beret depending for what arm it was intended.

**Keywords:** military headgears; beret; elite troops.

**Б**ЕРЕТ, на первый взгляд совершенно гражданский головной убор, тем не менее давно применяется в вооружённых силах европейских государств. Есть основания полагать, что в армию, прежде всего в пехоту, он попал вместе с нанимавшимися в солдаты студентами, разорившимися ремесленниками и крестьянами, для которых берет был дешёвым и удобным будничным головным убором. Достаточно быстро берет не только «завоевал» простую пехоту, но и прижился в элитных войсках, в частности у королевских гвардейцев Франции. И сегодня мы видим берет той модификации в качестве головного убора некоторых гвардейских формирований, ведущих историю со средних веков. Таков, например, берет швейцарских гвардейцев Ватикана. В XX веке популярность берета возросла. Так, широко известны зелёные береты частей коммандос, морских диверсантов и королевской морской пехоты Великобритании, чёрные береты германских и британских танкистов периода Второй мировой войны, синие береты альпийских стрелков Франции и т.д. В наши дни берет также применяется в армиях многих стран. В армии Бельгии используются береты семи цветов, Великобритании — девяти, а Израиля — пятнадцати!

В России берет стал частью воинской одежды относительно недавно. Постепенно у нас выработалась практика его применения в различных ситуациях. Отечественные воинские береты условно можно разделить на четыре основные группы:

— береты военнослужащих-женщин, являющиеся летним головным убором при всех видах формы одежды;

— береты элитных родов войск, ставшие отличительным элементом формы одежды военнослужащих морской пехоты, ВДВ и подразделений специального назначения ряда силовых структур;

— береты полевой и специальной формы одежды некоторых категорий военнослужащих;

— береты как головные уборы рабочего обмундирования.

Наше внимание мы уделим беретам второй группы, ибо они представляют наибольший интерес.

Из беретов — символов исключительности в нашей стране наиболее известен, конечно же, голубой берет российского воздушного десантника. Именно с попытки ввести берет для ВДВ началась у нас история этого головного убора как символа отборной воинской силы. Но о голубом цвете ясного неба тогда ещё речи не вели.

В 1961 году в процессе подготовки к первомайскому параду в Москве возникла идея установить для Воздушно-десантных войск особое парадное обмундирование. Напомним, что в то время на московских парадах десантники были одеты в десантные шлемы и комбинезоны.

Инициатором введения особого парадного обмундирования следует считать командующего ВДВ генерал-лейтенанта В.И. Тутаринова. 17 марта 1961 года он подал соответствующий проект, который предусматривал и наличие берета оранжевого цвета с белой выпушкой по периметру донышка. 20 марта заместитель министра обороны — начальник Тыла Вооружённых сил СССР Маршал Советского Союза И.Х. Баграмян откорректировал проект, в частности заменил оранжевый цвет берета на тёмно-синий. 10 апреля образцы формы были

последовательно показаны заместителю министра обороны Маршалу Советского Союза А.А. Гречко, министру обороны Маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому, главнокомандующему Сухопутными войсками Маршалу Советского Союза В.И. Чуйкову. Каждый внёс свои поправки, с учётом которых был подготовлен проект приказа министра обороны СССР, 17 апреля завизированный начальником УВС МО СССР полковником интендантской службы Н.Г. Симоненковым, а 20 апреля — В.И. Тутариновым.

Этот документ предусматривал наличие у десантников берета теперь уже защитного цвета, украшенного спереди красной пятиконечной звездой и эмблемой золотистого цвета. Однако по неизвестным причинам приказ остался не подписанным. На парад 1 мая 1961 года десантники в первый и единственный раз вышли во вновь утверждённой форме, но без беретов. Их в последний момент заменили привычными десантными шлемами<sup>1</sup>.

Первыми военными, получившими цветной берет как символ рода войск, стали морские пехотинцы. Приказом министра обороны СССР от 5 ноября 1963 года № 248 устанавливалась новая полевая форма одежды для военнослужащих морской пехоты. В качестве летнего головного убора предусматривался берет чёрного цвета: для офицеров — шерстяной, для сержантов и матросов срочной службы — из хлопчатобумажной ворсованной ткани. С левой стороны пришивался красный флажок, украшенный золотистым якорем, спереди прикреплялась офицерская эмблема ВМФ или красная звезда. Новая форма настолько удачно выделяла морских пехотинцев из массы