

ВЕЛИКАЯ КОНТРИБУЦИЯ

Что СССР получила после войны



ХХ военные
тайны
века

А.Б. ШИРОКОРАД

Annotation

До 1990 г. власти молчали о величайшей в истории человечества контрибуции, взятой в Германии в 1945—1947 гг. Специальные организации забирали всё — пассажирские лайнеры, станки, автомобили, паровозы, рельсы и даже телескопы из обсерваторий.

Было ли это грабежом или законной контрибуцией? А как вели себя западные союзники в своих секторах оккупации? Какую роль трофейное имущество сыграло в восстановлении разрушенных войной регионов, проведенном в самые рекордные сроки? Помогло ли оно создать нам ракетно-ядерный щит?

И вообще, какую роль сыграли германские трофеи в личной жизни наших бабушек и дедушек?

Об этом и о многом другом рассказывается в монографии Александра Широкограда «Великая контрибуция».

- [А.Б. Широград](#)
 -
 - [ВВЕДЕНИЕ](#)
 - [Глава 1](#)
 - [Глава 2](#)
 - [Глава 3](#)
 - [Глава 4](#)
 - [Глава 5](#)
 - [Глава 6](#)
 - [Глава 7](#)
 - [Глава 8](#)
 - [Глава 9](#)
 - [Глава 10](#)
 - [Глава 11](#)
 - [Глава 12](#)
 - [Глава 13](#)
 - [Глава 14](#)
 - [Глава 15](#)
 - [ГЕРМАНСКИЕ УПРАВЛЯЕМЫЕ ЗЕНИТНЫЕ РАКЕТЫ И ИХ СОВЕТСКИЕ МОДИФИКАЦИИ](#)
 - [КТО ЖЕ СОЗДАЛ «БЕРКУТ»?](#)

- [Глава 16](#)
- [Глава 17](#)
- [Глава 18](#)
 - [ГЕРМАНСКАЯ «ВОЗДУШНАЯ ТОРПЕДА» «ФРИЦ-Х»](#)
 - [ВОЗДУШНЫЕ ТОРПЕДЫ HS 293 И HS 294](#)
 - [«ЩУКИ» ВОЗДУШНОГО БАЗИРОВАНИЯ](#)
 - [КОРАБЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ-СНАРЯД «ЩУКА»](#)
- [Глава 19](#)
- [Глава 20](#)
 - [«ФАУ-2 — ЭТО ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ»](#)
 - [ГОРОДОМЛЯ — «ТАИНСТВЕННЫЙ ОСТРОВ»](#)
 - [КОНКУРЕНТЫ КОРОЛЕВА](#)
- [Глава 21](#)
- [Эпилог](#)
- [СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ](#)
- [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [СХЕМЫ](#)
- [comments](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
 - [15](#)
 - [16](#)
 - [17](#)
 - [18](#)
 - [19](#)
 - [20](#)
 - [21](#)

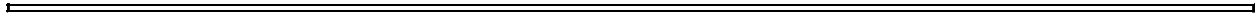
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)

- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)
- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)

- [notes](#)

- [1](#)
- [2](#)
- [3](#)
- [4](#)
- [5](#)
- [6](#)
- [7](#)

- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)



А.Б. Широкоград
Великая контрибуция. Что СССР получил
после войны

ХХ **военные**
тайны
века

«Вече», 2013

ВВЕДЕНИЕ

Изъятие ценностей у побежденного было законным правом победителя. Пусть желающие и зовут это грабежом, но ситуация от этого не меняется. Увы, не только советская пропаганда, но и великие русские писатели тщательно скрывали реальность от народа. В русских сказках волк никогда не ест зайца, и сей процесс никогда не показывали в советских кинофильмах или по телевидению.

К примеру, у нас бытует мнение, что рыцарь — это идеальный мужчина. Ах, перевелись рыцари, — стенают дамочки, которым никто не уступает место в метро. Да если бы дамочке повстречался настоящий рыцарь К—ХTV веков, то у дамы 13—22 лет была бы завязана юбка на голову и... Ну а дама более старшего возраста отведала бы плети даже за весьма невинную просьбу уступить ей место.

Кстати, я и сам в 13 лет, прочитав роман Генрика Сенкевича, был очень удивлен, узнав, что после рыцарского турнира победитель по закону забирал доспехи, оружие и кошелёк побежденного.

Тот же Александр Васильевич Суворов, взяв Измаил, отдал его солдатам на три дня на разграбление. Аналогично поступил и Потемкин с Очаковым.

А вот молодой республикански настроенный генерал Бонапарт освобождает Северную Италию от гнета австрийцев. Замечу, что Наполеон ди Буона Парте начал учить французский язык в 7 лет, а до этого говорил только по-итальянски. И вот Бонапарт берет такую контрибуцию — золотом, картинами, снастями, скотом и т.д., что все его генералы становятся миллионерами. Разумеется, миллионы попали и в Париж в карманы нужных людей. Нетрудно доказать, что 18 брюмера стало возможным не из-за взятия Тулона в 1793 г., а в основном из-за итальянского золота.

А иначе у нищего генерала, без приказа правительства бросившего погибающую армию в Египте, была одна дорога — на гильотину.

Самое забавное, что большинство предметов старины, которые Наполеон незаконно в 1796—1812 гг. вывез из стран Европы и Ближнего Востока, по-прежнему остаются в музеях Франции, и никто не собирается их отдавать. А количество памятников Наполеону, улиц и площадей, названных его именем во Франции и Италии (!), исчисляется десятками.

Ах, это древняя история! Так вспомним, с чего начинался XX век. С

похода на Пекин международного 20-тысячного экспедиционного корпуса под командованием русского генерала Н.П. Линевица (9000 японцев, 4000 русских, 6000 англичан, американцев, французов и других). Союзники штурмом овладели китайской столицей.

Пекин был разделен союзным командованием на пять участков, в каждый из которых назначался военный губернатор. Союзники учинили в захваченном городе ужасный разгром. Один из очевидцев тех событий, Д.Д. Покотилов, с возмущением писал:

«Иностранные войска грабят китайцев, это, по-видимому, одобряется военными властями, которые, во всяком случае, ничего не предпринимают против этого. Стремление к легкой наживе обуяло не только военных, но и статских. Многие, вооружившись винтовками, отправляются в город и возвращаются с телегами, нагруженными шелками, мехами, а нередко и слитками серебра.

Разные предметы роскоши... продаются солдатами за смехотворные цены, например, рубль за кусок шелка, стоящий не менее 20—25 рублей. Серебро же в первые дни разгрома уступалось за 10—15 процентов своей стоимости».

Разграблен был даже сразу же взятый союзниками под совместную охрану императорский дворец. Э.Э. Ухтомский писал СЮ. Витте: «Посетив палаты Запретного города, выношу глубокое убеждение, что двор ни в каком случае не в состоянии вернуться после грабежа, осквернения, разгрома святилищ, тронных залов, кабинетов, опочивален императора и императрицы».

Германский дипломат писал из Пекина: «Мне стыдно писать здесь, что английские, американские и японские солдаты самым подлым образом разграбили город. Страшно представить себе, что имена немецких воинов будут произносить вместе с английскими индусами, русскими тунгусами, французскими аннамитами и японцами, и что нас смогут считать ответственными за варварские действия других».

Англичане, как всегда, во всем обвиняли русских, но в ответ слышали то же самое. Н.П. Линевиц оправдывался перед военным министром А.Н. Куропаткиным: «Я сам видел у англичан горы до потолка награбленного имущества. То, что не успели отправить в Индию, три дня продавали на аукционе, устроенном прямо в миссии».

Император Николай II поздравил Н.П. Линевица с победой: «Искренне приветствую вас с быстрым занятием Пекина. За одержанные вами победы жалую вам орден Св. Георгия 3-й степени. Молодецким сибирским войскам моё горячее спасибо. Представьте адмиралу Алексееву отличившихся».

Русские генералы отправили на родину десятки вагонов с награбленными в Пекине и других городах ценностями.

Но, увы, почему-то китайские перемещенные ценности у нас не интересуют ни одного интеллигента-образованца. Никто не спрашивает, откуда в экспозициях наших и западных музеев предметы древней китайской культуры.

Да потому, что наши либералы-образованцы, как собаки за косточку, за гранты и приглашения «за бугор» старательно оплевывают только те моменты русской истории, на которые им ткнут хозяева — фас!

И дело не только в «трофейных ценностях». Вот с 1990 г. у нас регулярно издают книжки типа «Фашистский меч ковался в СССР», «Взорванный Кремль» и т.д. И плевать хотели авторы пасквилей, что, к примеру, российско-германское сотрудничество при Александре II было в процентном отношении к военному бюджету России в несколько раз больше. Военно-техническое сотрудничество СССР и Германии в 1921—1933 гг. не составляло и 10% от общего военно-технического сотрудничества Германии с иностранными государствами — США, Испанией, Швейцарией, Финляндией, Голландией, Швецией, Китаем, Японией и т.д.

Ну а в Кремле набожные русские великие князья и цари уничтожили куда больше древних соборов, чем атеисты большевики.

По моему мнению, историю XX века определили два величайших преступления в истории человечества. Речь идет о Версальском мире 1919 г. и нападении Гитлера на СССР 22 июня 1941 г.

В развязывании Первой мировой войны, бесспорно, виноваты правительства всех стран Европы — Англии, Франции, Германии, Австро-Венгрии, России, вплоть до Сербии. При этом к ноябрю 1918 г. лишь в двух государствах — России и Германии — виновные в развязывании войны монархи и правительства были свергнуты, казнены или отправлены в эмиграцию. Риторический вопрос, за что наказывать их народы?

Представим на секунду, что все страны мира приняли ленинский план — «мир без аннексий и контрибуций». Стал бы после этого ефрейтор Адольф Гитлер рейхсканцлером Германии? Началась бы тогда Вторая мировая война?

Однако страны Антанты учинили по отношению к Германии величайший грабеж в истории человечества. По сравнению с Вильсоном, Ллойд Джорджем и Клемансо Чингисхан и Тимур — мелкие воришки.

Размер контрибуции с Германии был определен Версальским договором в 269 миллиардов золотых марок, то есть примерно 100 тысяч

(!!!) тонн золота.

Германию заставили платить не только деньгами, но и углем, сталью, продовольствием и т.д. К примеру, 247-я статья Версальского договора обязывала Германию вместо уничтоженных манускриптов, инкунабул библиотеки в городе Лувене (Бельгия) возвратить соответствующее количество культурных ценностей того же самого рода и стоимости.

Статьи Версальского мира не касались России. Она как-никак с августа 1914 г. по февраль 1918 г. была союзницей Антанты. Но brave союзнички обобрали и нас. Так, они вывезли из России значительное количество царского золотого запаса, не подлежащее оценке число культурных ценностей, угнали 90% торгового флота. До 1935 г. Каспийское морское пароходство обладало самым большим тоннажем среди пароходств Советского Союза. Это связано с тем, что в мае 1920 г. Волжско-Каспийская флотилия захватила в Энзели практически весь наливной и грузо-пассажирский Каспийский флот, угнанный туда англичанами и денкинцами.

Надо ли говорить, что Антанта прикарманила германский военный и торговый флот в полном составе.

Одной из важнейших причин развала СССР стала глупость советского Агитпропа. В антракте между войнами и Германия, и СССР, стремясь избежать нападения Англии и Франции, пугали их красной угрозой и, соответственно, германской, а позже фашистской угрозой. Честно говоря, подобная политика в основном достигла своей цели.

В годы войны советская пропаганда обвиняла немцев во всех возможных и невозможных грехах, а все страны, воевавшие с ними, считались «белыми и пушистыми».

Опять же нет оснований упрекать советскую пропаганду военного времени — она действовала достаточно эффективно. Но ни Хрущев, ни Брежнев так и не поняли, что довоенные и военные мифы в 1960—1980-х гг. уже работали против СССР. А наши вожди все долдонили о возрождении фашизма и германского милитаризма.

Если отречься от этих мифов и взглянуть трезво на события 1930—1940-х годов, то Польшу можно назвать как угодно, но только не жертвой агрессии. Польша в 1919—1920 гг. силой захватила территории, где большинство жителей составляли немцы, белорусы и украинцы. Собственно поляков (без лемков, кашубов и других национальностей) в Польше было около половины.

Только поляки имели право на свой язык, свою культуру. Остальные национальности были гражданами второго сорта. И в такой ситуации

Польша имела территориальные претензии по всему периметру своих границ — к Литве, Вильному городу Данцигу, Германии, Чехословакии и особенно к СССР. В конце 1930-х гг. польский министр откровенно говорил: «Польша родилась в огне Первой мировой войны, а Вторая мировая война сделает ее великой».

Поляки начали призыв резервистов 26 марта 1939 г. — за месяц до того, как Гитлер подписал план начала боевых действий с Польшей.

Замечу, что одновременно с Германией на Польшу 1 сентября 1939 г. двинулась армия Словакии. Республика Литва также сосредоточила свои войска на границе с Польшей и тоже собиралась напасть. И лишь грозный окрик из Москвы заставил Каунас остановиться. Ну а на Западных Украине и Белоруссии сразу после 1 сентября началась партизанская война. Тысячи военных и гражданских поляков были убиты украинскими повстанцами. 17 сентября на территорию Польши, правительство которой драпануло в Румынию, вступила Красная армия. Кстати, в ходе наступления имели место десятки случаев, когда советские солдаты спасали поляков от разъяренного местного населения — белорусов и особенно украинцев.

Риторический вопрос: похожа Польша образца 1939 г. на невинную жертву агрессии?

Ну а локальный конфликт в Восточной Европе Англия и Франция 3 сентября 1939 г. превратили в мировую войну, объявив войну Германии.

Главной жертвой германской агрессии во Второй мировой войне стал Советский Союз. Советское правительство досконально выполняло все нормы международного права по отношению к Германии. Не менее строго выполнялись и все статьи советско-германских договоров.

После войны в СССР из-за тупости Агитпропа сложилась уникальная ситуация. О репарациях из Германии знали все, но говорить и тем более писать об этом было нельзя.

С германскими трофеями в СССР сталкивался каждый. Так, мой дядя Олег Васильевич Широкоград приобрел где-то германский мощный мотоцикл BMW и возил меня в 6—7-летнем возрасте в нем в коляске. В школьные годы отец приносил мне с работы (он занимался системами управления ракет) красивые и очень прочные большие линейки с надписями на немецком. Судя по крепежным отверстиям, они были сняты с какого-то оборудования.

На даче в Архангельском у подруги по МИФИ я слушал по вечерам «Голос Америки» и «ВВС» с помощью тумбы на колесиках — германского лампового радиоприемника «Телефункен». Он имел грубую и очень точную настройку, что позволяло легко отстраиваться от советских «глушилок».

Моя мама регулярно путешествовала по Черному морю на трофейных пароходах «Победа», «Россия» и «Адмирал Нахимов».

Но общих масштабов контрибуции, взятой в Германии, не знает никто. Кстати, и сейчас я очень сомневаюсь, что где-то даже под грифом «Сов. секретно» есть отчет или книга, охватывающая все аспекты этой контрибуции.

И вот нашлись люди, которые решили нажить на этой проблеме деньги и славу. Нет, они не пытались собирать подробные данные о контрибуции, анализировать ее роль в экономике СССР, сравнивать ее с тем, что забрали в Германии англичане и американцы. Нет, они просто били на эмоции неосведомленных советских людей.

Вот небезызвестный А.И. Солженицын в поэме «Прусские ночи» излагает:

И, сквозь дым, сквозь чад, сквозь копоть,
Победители Европы,
Всюду русские снуют;
В кузова себе суют:
Пылесосы, свечи, вина,
Юбки, тряпки и картины,
Брошки, пряжки, бляшки, блузки,
Пишмашинки не на русском,
Сыр и круги колбасы,
Мелочь утвари домашней,
Рюмки, вилки, туфли, мебель,
Гобелены и весы...

А вот еще один правдолюбец Павел Кнышевский в книге «Добыча. Тайны германских репараций» пишет: «Не за репарации и трофеи лились кровь и пот. Думаю, это не требует разъяснений. То, о чем пойдет речь, явление особое, присущее идеологическим генам тоталитарного режима и его верховной власти, поправшей политической нечистоплотностью и откровенным обманом народа честь и совесть государства»^[1].

И вот Широкоград решил дать им достойный ответ? Вовсе нет! Я слишком уважаю себя, чтобы полемизировать с такими персонажами, как Кнышевский, Семиряга и Солженицын.

Я просто хочу рассказать, как все было. Разумеется, в пределах поднятых мною документов и источников.

Я рискую вызвать гнев как либералов, так и «ура»-патриотов. Но что ж делать? Не впервой.

Ну а ни советский народ, ни его правительство, ни тем более Сталин ни в какой защите или реабилитации не нуждаются.



Глава 1

ТРОФЕЙЩИКИ

Сбор и использование германского оружия, транспорта и другого имущества начался еще в первые недели Великой Отечественной войны.

Так, например, в феврале 1942 г. по инициативе лейтенанта С. Быкова ремонтниками 121-й танковой бригады Южного фронта был восстановлен захваченный немецкий танк Т-III. 20 февраля 1942 г. во время атаки сильно укрепленного опорного пункта немцев в районе деревни Александрова экипаж Быкова на трофейном танке двигался впереди других танков бригады. Немцы приняли его за своего и пропустили вглубь позиций. Воспользовавшись этим, советские танкисты атаковали противника с тыла и обеспечили взятие деревни с минимальными потерями.

К началу марта в 121-й бригаде отремонтировали еще 4 немецких Т-III и сформировали из этих пяти машин танковую группу, которая успешно действовала в тылу противника в мартовских боях за деревни Яковлевка и Ново-Яковлевка.

8 апреля 1942 г. танки 107-й отдельной танковой бригады (10 трофейных, 1 КВ и 3 Т-34) поддерживали атаку частей 8-й армии в районе Веняголово. В ходе этого боя экипаж Н. Барышева на танке Т-III вместе с батальоном 1-й отдельной горно-стрелковой бригады и 59-м лыжным батальоном прорвался в тыл противника. В течение четырех суток танкисты вместе с пехотой вели бой в окружении, надеясь на подкрепление. Но, так и не дождавшись помощи, 12 апреля Барышев со своим танком вышел к своим, вывезя на броне 23 пехотинца — оставшихся в живых из двух батальонов.

На Западном фронте помимо многочисленных отдельных машин действовали и целые подразделения, оснащенные трофейными танками. Начиная с весны 1942 г. и до конца года на Западном фронте воевали два батальона трофейных танков, которые в документах фронта значатся как «отдельные танковые батальоны литер «Б». Один из них входил в состав 31-й армии (на 1 августа 1942 г.: 9 Т-60 и 19 немецких, в основном Т-III и Т-IV), а другой — 20-й армии (на 1 августа 1942 г.: 7 Т-IV, 12 Т-III, 2 «Артштурма» (StuG III) и 10 38(t). Батальоном 20-й армии командовал майор Небылов, поэтому в документах он иногда называется «батальоном Небылова».

Специальные трофейные бригады начали создаваться в феврале 1943 г. согласно постановлению Государственного Комитета Обороны (ГКО) «О сборе и вывозе трофейного имущества и обеспечении его хранения».

Еще раньше, 5 января 1943 г., приказом Наркомата обороны СССР был введен институт комендантских постов, в задачу которых входило своевременное выявление, учет, сбор, хранение и вывоз трофейного и оставленного войсками отечественного оружия, имущества, фуража и металлолома с освобожденных территорий. Армейские трофейные батальоны предполагалось использовать для сбора, учета, охраны и вывоза вооружения, имущества, продовольствия, фуража и металлолома из армейского тыла, а также вывоз на армейские склады и станционные сборные пункты вооружения и имущества, собранного трофейными ротами в войсковом тылу.

В соответствии с этим постановлением при ГКО были созданы: Центральная комиссия по сбору трофейного вооружения и имущества под председательством Маршала Советского Союза С.М. Буденного; Центральная комиссия по сбору черных и цветных металлов в прифронтовой полосе (председатель Н.М. Шверник); Управление по сбору и использованию трофейного оружия, имущества и металлолома (в Главном управлении тыла) под начальством генерал-лейтенанта Ф.Н. Вахитова.

Аналогичные отделы в составе 8—12 человек были созданы во фронтах и общевойсковых армиях и дивизиях — отделения трофейного имущества и сбора металлолома.

В результате реорганизации трофейной службы при ГКО в апреле 1943 г. вместо двух комиссий и управления был создан Трофейный комитет во главе с Маршалом Советского Союза К.Е. Ворошиловым. Соответствующая реорганизация была проведена в оперативном и войсковом звеньях. Началось формирование новых трофейных частей. Усиливалось армейское звено за счет создания трофейных батальонов и специальных демонтажных взводов при трофейных складах. Воздушным армиям были приданы специальные технические трофейные роты, во фронтах сформированы трофейные бригады.

Большое значение для наращивания сил и средств трофейной службы имело формирование пяти железнодорожных эвакопоездов и трех отдельных эвакоподъемных отрядов для выполнения сложных подъемно-такелажных работ. Новое «Положение о трофейных органах, частях и учреждениях Красной армии» было утверждено председателем Трофейного комитета ГКО 28 апреля 1944 г. В этом положении давалась формулировка

задач трофейной службы: «Трофейные органы, части и учреждения Красной армии обеспечивают сбор, охрану, учет, вывоз и сдачу трофейного вооружения, боеприпасов, боевой техники, продфуража, горючего и других военных и народнохозяйственных ценностей, захваченных Красной армией у противника».

Положение определяло трофейные органы в Красной армии: Главное управление трофейного вооружения Красной армии при Трофейном комитете ГКО; во фронтах — Управления трофейного вооружения фронтов; в армиях — отделы трофейного вооружения армий; в войсках — соединения действующей армии — трофейные отделения корпуса, дивизии, бригады. В трофейных бригадах были свои отделы контрразведки «СМЕРШ», которые следили за тем, чтобы трофеи не разворовывались.

В июне 1945 г. на базе трофейных управлений фронтов были организованы отдельные трофейные управления. После создания системы военного управления трофейные управления были усилены и вошли в состав групп войск с подчинением командующим.

Трофейные команды собрали 24 615 немецких танков и самоходных артиллерийских установок, свыше 68 тыс. орудий и 30 тыс. минометов, более 114 млн. снарядов, 16 млн. мин, 257 тыс. пулеметов, 3 млн. винтовок, около 2 млрд. винтовочных патронов и 50 тыс. автомобилей^[2].

После капитуляции 6-й немецкой армии фельдмаршала Паулюса под Сталинградом, в руки Красной армии попало значительное количество бронетанковой техники. Часть ее была восстановлена и использована в последующих боях. Так, на восстановленном заводе № 264 в Сталинграде с июня по декабрь 1943 г. было отремонтировано 83 немецких танка Т-III и Т-IV.

Для правильного применения трофейной техники ГБТУ и ГАУ в 1941—1944 гг. издали на русском языке многочисленные наставления службы по трофейной технике. Так, в моем архиве есть оригиналы и копии наставлений на танк Т-V «Пантера», 6-ствольный 15-см реактивный химический миномет, 2,0/2,8-см противотанковую пушку обр. 41 с коническим стволом, 15-см тяжелую полевую гаубицу обр. 18 и т.д.

Любопытно появление гибридов — советско-немецких самоходок. Дело в том, что использование 7,5-см пушки KwK 37 на трофейных САУ осложнялось комплектацией боеприпасами, запчастями, обучением экипажей и т.д. Поэтому было решено трофейные StuG III и танки Pz. III переделывать в САУ, оснащенные отечественными орудиями.

В апреле 1942 г. директор завода № 592 получил письмо из Наркомата вооружения:

«Начальнику ремонтного управления АБТУКА бригадинженеру Сосенкову.

Копия: директору завода № 592 Панкратову Д.Ф.

В соответствии с решением, принятым Зам. Наркома Оборон СССР генерал-лейтенантом танковых войск т. Федоренко, о перевооружении трофейных "артштурмов" 122-мм гаубицами обр. 1938 г. на заводе № 592 прошу Вас дать необходимое распоряжение о ремонте и доставке на завод № 592 четырех трофейных "артштурмов". Для ускорения всех работ первый отремонтированный "артштурм" необходимо доставить на завод до 25 апреля.

13 апреля 1942 г. Председатель техсовета, член коллегии НКВ Э. Сатель».

В том же апреле конструкторская группа завода под руководством А. Каштанова начала проектирование 122-мм самоходной гаубицы. В этом «самоходе» использовалась качающаяся часть 122-мм буксируемой гаубицы М-30.

В качестве базы для новой машины использовалось штурмовое орудие StuG III с наращенной вверх боевой рубкой. Такое увеличение рубки позволило установить в боевом отделении 122-мм гаубицу М-30. Новая САУ получила название «штурмовая самоходная гаубица "артштурм" СГ-122», или сокращенно СГ-122А.

Боевая рубка штурмового орудия с демонтированной крышей была несколько обрезана по высоте. На оставшийся пояс наварили простую призматическую коробку из 45-мм (лоб) и 35—25-мм (борта и корма) броневых листов. Для необходимой прочности горизонтального стыка он был усилен снаружи и изнутри накладками толщиной 6—8 мм.

На днище боевого отделения на месте станка 75-мм орудия StuK 37 смонтировали новый станок гаубицы М-30, изготовленный по типу немецкого. Основной боекомплект гаубицы размещался по бортам САУ, а несколько снарядов «оперативного использования» — на дне позади гаубичного станка.

Экипаж СГ-122(А) состоял из пяти человек.

Из-за отсутствия необходимого оборудования, материалов и недостатка кадров первый образец гаубицы был испытан пробегом (480 км) и стрельбой (66 выстрелов) только в сентябре 1942 г. Испытания подтвердили высокие боевые возможности СГ-122А, однако выявили и большое количество недостатков: недостаточная проходимость на мягком грунте и большая нагрузка на передние опорные катки, большая нагрузка на командира САУ, малый запас хода, невозможность ведения огня из

личного оружия через бортовые амбразуры из-за неудачного их расположения, быстрая загазованность боевого отделения из-за отсутствия вентилятора.

Заводу было отдано распоряжение об изготовлении нового варианта самоходной гаубицы с учетом устранения отмеченных недостатков. Рекомендовалось также провести разработку варианта боевой рубки для установки ее на танк Pz. Kpfw III, ходовых частей которого имелось больше, чем ходовых частей штурмовых орудий.

После доработки проекта завод № 592 изготовил два улучшенных варианта СГ-122, отличавшихся типом примененного шасси (штурмового орудия и танка Pz. Kpfw III), которые имели ряд отличий от прототипа.

По отчету завода № 592 за 1942 год всего было изготовлено десять СГ-122, (при плане на год 63 машины), причем одна на шасси Pz. III, а остальные — на шасси StuG III. К 15 ноября 1942 г. на артиллерийском полигоне под Свердловском имелось пять СГ-122. Одна из двух СГ-122 «улучшенных» (на шасси танка Pz. Kpfw III) 5 декабря была доставлена на Гороховецкий полигон для сравнительных Государственных испытаний с У-35 (будущей СУ-122) конструкции Уралмашзавода.

Предполагавшийся на 1943 год заказ на 122-мм самоходные гаубицы заводу № 592 был отменен, а 11 февраля 1943 г. все изготовленные СГ-122, хранившиеся на территории завода, приказом по Наркомату вооружений были переданы в распоряжение начальника бронетанкового управления для формирования учебных танко-самоходных подразделений. В январе 1942 г. Каштанов предложил на базе СГ-122 создать 76-мм САУ. Решение о подготовке серийного производства штурмовой 76-мм САУ поддержки на трофейном шасси было принято 3 февраля 1943 г.

Конструкторский коллектив Каштанова был переведен в Свердловск, на территорию эвакуированного завода № 37, и приказом по Наркомату тяжелой промышленности преобразован в конструкторское бюро и начал доработку проекта СГ-122. Времени было мало, так как опытный образец САУ должен был быть готов к 1 марта. Поэтому приняли решение использовать 76,2-мм пушку С-1. Эта пушка была разработана под руководством В.Г. Грабина и предназначалась для установки в САУ. От танковой пушки Ф-34 она отличалась наличием рамки с цапфами, которые вставлялись в подцапфенники лобовой брони корпуса.

15 февраля 1943 г. начальник Отдела Главного конструктора Наркомата тяжелого машиностроения С. Гинзбург докладывал наркому о том, что «завод № 37 начал изготовление опытного образца 76-мм самоходной штурмовой пушки С-1», а 6 марта опытный образец новой

САУ вышел на заводские испытания.

Испытания проходили в окрестностях Свердловска пробегом по дорогам и снежной целине с застопоренным и расстопоренным орудием. Несмотря на жестокие погодные условия (днем оттепель, а ночью мороз, доходящий до -35°C), машина проявила себя хорошо, и 20 марта 1943 г. была рекомендована для принятия на вооружение под индексом СУ-76 (С-1) или СУ-76И («Иностранная»).

Первые пять серийных САУ 3 апреля 1943 г. были отправлены в учебный самоходно-артиллерийский полк, дислоцированный в пригородах Свердловска. За месяц службы машины прошли от 500 до 720 км, на них обучались более ста будущих самоходчиков.

Тем временем по уточненным чертежам завод начал изготовление «фронтowej» серии из 20 САУ, которые большей частью также попали в учебные подразделения. Лишь с мая 1943 г. СУ-76 (С-1) начали поступать в войска.

Первые самоходки имели довольно экзотический вид. Их боевая рубка была сварена из бронеплит толщиной 35 мм в лобовой части и 25 мм или 15 мм в бортах и корме. Крыша рубки первоначально выкраивалась из цельного листа и крепилась болтами. Это облегчало доступ в боевое отделение САУ для проведения ремонта, но после боев лета 1943 г. на многих САУ крыша была демонтирована для улучшения обитаемости.

Таблица 1.

Производство СУ-76И в 1943 г.

Месяц	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Всего
Количество	1	15	25	20	26	26	26	31	31	201

Первоначально в качестве командирских машин в самоходно-артиллерийских полках, вооруженных СУ-76И, использовали трофейные Pz. Kpfw III. В августе 1943 г. было принято решение об изготовлении также специальных командирских САУ, которые оснащались командирской башенкой от Pz. Kpfw III и радиостанцией повышенной мощности при сокращенном боекомплекте.

Последние СУ-76И были выпущены в конце ноября 1943 г. К этому времени недостатки отечественных СУ-76 уже устранили, и они в необходимом количестве отгружались на фронт заводом № 38 в Кирове и

Горьковским автозаводом.

Всего за время серийного производства СУ-76И на заводе № 37 была выпущена 201 самоходка, из которых 20 командирских.

Боевое крещение подразделения, оснащенные СУ-76И, получили на Курской дуге. К началу июля 1943 г. в распоряжении 13-й армии Центрального фронта имелось 16 СУ-76 на трофейном шасси, причем в ходе оборонительных боев было потеряно восемь таких машин (три сгорели). Воронежский фронт также имел некоторое количество СУ-76И, но в отчете фронта на начало боев дано лишь суммарное количество всех САУ с 76-мм пушкой (33 штуки).

В ходе наступления на Орел Центральный фронт был усилен двумя самоходно-артиллерийскими полками, один из которых также имел машины на трофейном шасси (16 СУ-76И и один танк Pz. Kpfw. III).

2 августа 1943 г. в 5-ю гвардейскую армию прибыл 1902-й самоходно-артиллерийский полк в составе пятнадцати СУ-76И. До 14 августа полк в бой не вводился, а занимался ремонтом САУ и ждал пополнения автотранспортом (первоначально количество автомобилей в полку составляло 10% от штатной численности). В это же время на укомплектование полка поступило пять СУ-122. С 14 по 31 августа полк участвовал в пяти боях (в среднем на 2—3 боя больше, чем любой другой полк армии). За этот период самоходчики уничтожили 2 танка, 9 орудий, 12 пулеметов и до 250 вражеских солдат и офицеров. Согласно докладу командира полка от 1 сентября, «все машины, участвовавшие в предыдущих боях, имеют повреждения. Отдельные машины восстанавливались по нескольку раз, вся мат-часть СУ-76 (на базе Pz. III) изношена и находится в плохом состоянии. Полк был постоянно недоукомплектован, подготовка личного состава — удовлетворительная».

В сентябре 1943 г. полк участвовал в 14 боях, в которые одновременно вводилось от двух до семи машин СУ-76И. Своим огнем самоходки оказывали существенную помощь пехоте при отражении атак противника.

Наиболее результативные бои проходили 20—23 сентября 1943 г. при преследовании отходящего противника, когда группа из шести СУ-76И уничтожила три вражеских танка.

Обычно во время атак или преследования противника САУ следовали непосредственно вслед за танками, причем в отчете командира самоходно-артиллерийского полка отмечалось, что если бы «танки и САУ использовались более массированно, потери полка были бы существенно снижены».

Полк участвовал в боевых операциях до конца ноября. 25 ноября 1943

г. 1902-й Кременчугский самоходно-артиллерийский полк, потерявший все свои машины, убыл на переформирование отечественной матчастью.

Кроме 1902-го, самоходными установками СУ-76И оснащались 1901-й и 1903-й полки, которые также использовались в августе — сентябре при проведении Белгородско-Харьковской операции.

Кроме того, во время Курской битвы в некоторых полках имелись трофейные самоходки.

Таблица 2.

Состояние 1902-го самоходно-артиллерийского полка на 1 сентября 1943 г.

По списку	В строю	В текущем ремонте	В среднем ремонте	В капитальном ремонте
5 СУ-122 16 СУ-76И	3 СУ-122 6 СУ-76И	2 СУ-122 7 СУ-76И	— 1 СУ-76И	— 2 СУ-76И

Самоходчики любили СУ-76И за то, что при наличии закрытого боевого отделения она не была такой тесной, как СУ-85, или трофейные StuG 40. Часто им приходилось выполнять типично танковые задачи — поддержку и сопровождение пехоты, борьбу с вражескими огневыми точками. И только наличие одного люка (а в 1943 г. немецких шасси с бортовыми лючками почти не осталось) затрудняло эвакуацию из СУ-76И в случае ее загорания.

Как это всегда бывает с трофейной техникой, СУ-76И часто попадали под обстрел своих войск. Так, при освобождении Левобережной Украины установка СУ-76И из 3-й гвардейской танковой армии в районе Прилук мирно ехала по шоссе с пехотинцами на броне. Экипаж танка Т-70 проигнорировал красные звезды на ее борту и с дистанции 300 м открыл огонь из пушки. Однако 45-мм снаряды не сумели пробить броню самоходки. Бой кончился нанесением телесных повреждений экипажу танка Т-70 расчетом СУ-76 и ее десантом.

В августе 1943 г. в конструкторском бюро Каштанова был разработан проект замены 76-мм пушки С-1 в СУ-76И на 85-мм пушку. Но 14 сентября главный инженер завода № 37 получил от начальника технического управления Наркомата тяжелой промышленности Фрезерова письмо следующего содержания: «Разработанный вами проект установки 85 мм пушки Д-5-С-85 на базу Т-3 (СУ-85И) в настоящее время реализован быть

не может из-за отсутствия в достаточном количестве пушек Д-5 и неясностью вопроса с дальнейшей доставкой танков Рз III. Считаю целесообразным данную разработку временно прекратить, сохранив разработанный материал для возможного использования в дальнейшем».

В начале 1944 г. вышло распоряжение начальника ГАБТУ Федоренко о передаче всех СУ-76И из боевых подразделений в учебные и о замене их на СУ-76М. В учебных подразделениях эти боевые машины встречались до конца 1945 г., после чего были сданы на металлолом. На полигоне в Кубинке действующий образец СУ-76И просуществовал довольно долго и был списан в 1968 г. До наших дней уцелели лишь два экземпляра СУ-76И. Первый почти 30 лет пролежал на дне реки Случь, затем был поднят и установлен как памятник в городе Сарны Ровенской области на Украине, а второй находится в музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве.

16 марта 1943 г. в боях под Балатоном в составе 366-го гвардейского тяжелого самоходно-артиллерийского полка имелось 12 трофейных САУ и две «Пантеры».

Замечу, что писать об использовании германского трофейного имущества в Красной армии в 1941—1945 гг. непросто. И дело не только в том, что значительная часть документов войны в Подольском и иных архивах до сих пор хранится под грифом «секретно». Еще хуже, что советские, равно как и германские, командиры тщательно скрывали наличие трофеев в своих частях. Причем ни у них, ни у нас это не было связано с какой-либо идеологией.

Генералу выгодно приуменьшить свои силы, чтобы требовать подкреплений, а после боя — награды. Опять же за потерю неучтенного оружия или имущества никто не взыщет.

Ну а наши генералы по лени или от незнания вообще не выделяли малосерийные (редкие) типы вооружения (включая отечественные), записывая их в отчеты как часть массового производства. Так, например, в секретном отчете по артиллерии на 1 января 1945 г. фигурируют только восемь 211-мм (21-см) германских мортир обр. 18. На самом же деле к 1 января 1945 г. в Красной армии состояли сотни германских орудий калибров 75, 88, 105, 150 мм и других.

Риторический вопрос: какой комполка или комдив откажется конфисковать несколько первоклассных автомобилей или мотоциклов для своей части? В результате к маю 1945 г. части Красной армии имели огромное количество неучтенной материальной части и оборудования.

Чтобы изъять трофейные ценности из частей РККА, потребовались

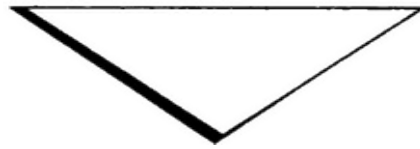
специальные постановления ГКО:

Постановление № 7824 от 14 марта 1945 г. «О вывозе с трофейных складов 3-го Украинского фронта картона, бумаги и меховых шкурок».

Постановление № 7893 от 21 марта 1945 г. «О вывозе трофейного имущества со складов 1-го Белорусского фронта».

Постановление № 8786 от 26 мая 1945 г. «О перегонке неиспользуемых фронтами трофейных лошадей с территории Германии на территорию СССР и передачи этих лошадей колхозам и наркоматам».

Постановление № 9164 от 21 июня 1945 г. «О передаче 15 000 трофейных автомашин с 1-го и 2-го Украинских, 2-го Белорусского и Ленинградского фронтов для народного хозяйства».



Глава 2

ТОТАЛЬНАЯ РЕКВИЗИЦИЯ

Весной 1945 г. началась тотальная реквизиция военного и гражданского имущества в Германии. Она велась как армиями союзников — СССР, США, Англии и Франции, так и в инициативном порядке сотнями тысяч освобожденных пленных и иностранных рабочих, вывезенных на предприятия в Германию. Хочу сразу поставить точки над «i». Если кто-то решит писать вместо «контрибуции» — «грабеж», я с ним спорить не буду. Но если какой-либо автор применит термин «грабеж» только к Красной армии, а о том, что творили союзники, промолчит или употребит термин «реквизиции», то он заведомо лгун и русофоб.

Официально вопрос о репарациях рассматривался на Ялтинской конференции. 10 февраля 1945 г. в Кореизе в Юсуповском дворце состоялась встреча советского правительства с премьер-министром Великобритании Уинстоном Черчиллем и сопровождавшим его министром иностранных дел Энтони Иденом. Так, главы союзных держав договорились о следующем:

— Германия обязана возместить в натуре ущерб, причиненный ею в ходе войны союзным нациям.

— Репарации должны получаться в первую очередь теми странами, которые вынесли главную тяжесть войны, понесли наибольшие потери и организовали победу над врагом.

— Репарации должны взиматься с Германии в трех формах:

а) единовременные изъятия в течение двух лет по капитуляции Германии или прекращении организованного сопротивления из национального богатства Германии, находящегося как на территории самой Германии, так и вне ее (оборудование, станки, суда, подвижной состав, германские вложения за границей, акции промышленных, транспортных, судоходных и других предприятий Германии и т.д.), причем эти изъятия должны быть проведены главным образом с целью уничтожения военного потенциала Германии;

б) ежегодные товарные поставки из текущей продукции в течение периода, длительность которого должна быть установлена;

в) использование германского труда.

Для выработки на основе вышеизложенных принципов подробного

репарационного плана в Москве была учреждена межсоюзная комиссия по репарациям в составе представителей от СССР, США и Великобритании.

В отношении определения общей суммы репараций, а также ее распределения между пострадавшими после германской агрессии странами советская и американская делегации согласились о следующем: «Московская комиссия по репарациям в первоначальной стадии своей работы примет в качестве базы для обсуждения предложение Советского правительства о том, что общая сумма репараций в соответствии с пунктами "а" и "б" параграфа 2-го должна составлять 20 миллиардов долларов и что 50% этой суммы идет Советскому Союзу». Британская делегация считала, что впредь до рассмотрения вопроса о репарациях Московской комиссией по репарациям не могут быть названы никакие цифры репараций.

Более конкретно о репарациях было сказано в решениях Потсдамской конференции 16 июля — 2 августа 1945 г. Там было принято решение о том, что репарационные претензии СССР будут удовлетворены путем изъятия из восточной зоны Германии и за счет германских активов, находящихся в Болгарии, Финляндии, Венгрии, Румынии и Восточной Австрии. Репарационные претензии Польши СССР удовлетворит из своей доли. Претензии США, Великобритании и других стран, имеющих право на репарации, будут удовлетворены из западных зон. Некоторую долю репарационных платежей СССР дополнительно должен был получить из западных зон Германии.

Следует заметить, что США, Англия и СССР загодя готовились к захвату трофеев в Германии. Причем, по крайней мере, часть этих «контрибуций» (грабежа) должна была производиться вне рамок межсоюзных договоренностей и в тайном от остальных союзников порядке.

Так, в США еще в сентябре 1943 г. была создана группа «Алсос» под командованием полковника военной разведки Бориса Паша. В нее вошло несколько десятков профессиональных разведчиков, а также военных и гражданских ученых. Цель миссии состояла в секретном порядке добычи ученых, документации и аппаратуры в области ядерных исследований, а также других наиболее приоритетных отраслевых наук. Любопытно, что миссия «Алсос» действовала втайне не только от союзников США по антигитлеровской коалиции, но и от Госдепартамента и иных гражданских учреждений США.

Разграбление Германии в 1945—1947 гг. всеми тремя союзниками шло на государственном уровне, на уровне командиров частей в интересах этих

частей и в инициативном порядке генералами, офицерами и солдатами трех армий.

Часто одни мешали другим. Любопытный пример — в апреле 1945 г. руководство британской разведслужбы МИ-5 решило провести тайную операцию по изучению переписки королевской семьи с их германскими родственниками. Так, английский король Георг VI и его мать королева Мария переписывались со своими немецкими родственниками, а королева частенько и подолгу гостила в замке Хессе, в 1945 г. вошедшем в американскую зону оккупации. И королевская семья опасалась, что переписка и другие документы, находившиеся в Хессе, могли попасть к американцам и впоследствии использоваться для шантажа. И ваг Георг VI дает главному книгохранителю библиотеки Виндзорского дворца Оуэну Моршеду и хранителю королевских картин Антони Бланту деликатное поручение — поехать в занятые американцами районы Западной Германии, в Коронберг. Замечу, что Антони Блант — близкий родственник королевы, майор британской разведки МИ-5, а по совместительству высокопоставленный сотрудник НКВД.

В замке Хессе, принадлежавшем принцу Вольфгангу, хранилось несколько сот (!) документов, интересовавших британскую королевскую семью, как непосредственно ее переписка, так и иные компрометирующие документы. Блант и Моршед действовали быстро и оперативно — они подогнали грузовик к воротам замка, чтобы погрузить в него документы. Но тут вмешалась капитан из женского армейского корпуса США Кэтлин Нэш. Она запретила вывозить документы, сославшись на то, что они являются американской собственностью.

Бланту удалось обмануть Кэтлин Нэш, а скорее всего, произошло любовное соглашение. Блант и Моршед забрали документы, а Кэтлин и другие американские офицеры присвоили драгоценности принца. Всего-то ничего на 3 млн. долларов в ценах 1945 года!

Самое забавное, что принц Вольфганг не был ни военным преступником, ни видным нацистом. Он не был даже военным. Вся его вина состояла в том, что принц был богат и состоял в переписке со своей британской родней.

Если бы замок Хессе ограбили советские военные, сколько гневных филиппик мы бы прочли в нашей «свободной прессе»!

А эта история стала достоянием гласности несколькими десятилетиями позже, да и то в связи с разоблачениями советского суперагента Антони Бланта.

Говорить об украденных германских ценностях в Вашингтоне,

Лондоне и Париже не принято, разве что когда фигурантами являются злодеи-коммунисты.

Тем не менее, как пишут западные исследователи, американские генералы для хранения захваченных ценностей подготовили даже специальный сборный пункт в Висбадене. По некоторым данным, американцы захватили и вывезли до 80% культурных ценностей Германии. Не отставали от них и англичане. В городе Целле они организовали свой сборный пункт произведений искусства. Что не успели захватить или вывезти американцы, собирали англичане.

Замечу, что почти весь киноархив Германии был вывезен за океан.

Предвижу возражения русофобов или придурковатых идеалистов — пусть бы они одни грабили, а мы — русские, мы до этого не должны опускаться. Я не буду говорить, что только прямой ущерб СССР, по подсчетам советских экспертов, составил за годы войны 679 млрд. рублей.

Сотням тысяч солдат и офицеров Красной армии было некуда возвращаться, их дома были разрушены или семьи уехали в эвакуацию, а в их квартиры успели вселиться новые жильцы. У победителей вермахта — самой сильной армии в истории человечества — почти не было личного имущества. И тут, мол, пусть все достается даром практически не воевавшим американцам?

Не будем забывать, что в 1945—1948 гг. в Германии не было государственной власти. Все, что не было конфисковано советскими военными, немедленно разворовывалось американскими военными, шайками гастарбайтеров, в первую очередь поляков, или местным населением.

Как уже говорилось, согласно Ялтинским соглашениям, имущество и оборудование всех военных заводов, арсеналов, полигонов, баз и т.д. подлежало демонтажу, вывозу или уничтожению.

Риторический вопрос. Представьте себе большой военный завод. Станки, научно-измерительная аппаратура с него демонтированы и увезены в СССР. Ну а как быть с рельсами железнодорожных веток, идущими на завод, с турбинами и генераторами электростанции, обеспечивавшей завод электроэнергией, с автомобилями, паровозами, вагонами и т.д., принадлежавшими заводу? Нет военного завода, и все это становится лишним.

Миллионы немцев бежали на запад в союзную зону оккупации. Часть немцев из Восточной Пруссии бежала в советскую зону. Везде остались десятки тысяч брошенных жилых домов, административных зданий, предприятий, сельскохозяйственных ферм и т.п.

Неужели Красная армия должна была все оставить мародерам, которые за несколько долларов, а то и за сигареты и тушенку, тащили бы все ценности в западную зону оккупации?

Согласно опубликованным в 1990-е годы данным Главного трофейного управления, в СССР из Германии было вывезено около 400 тыс. железнодорожных вагонов, в том числе 72 тыс. вагонов строительных материалов, 2885 заводов, 96 электростанций, 340 тыс. станков, 200 тыс. электромоторов, 1 млн. 335 тыс. голов скота, 2,3 млн. т зерна, 1 млн. т картофеля и овощей, по 0,5 млн. т жиров и сахара, 20 млн. литров спирта, 16 т табака. В СССР вывезли телескопы из астрономической обсерватории университета Гумбольдта и вагоны берлинского метро.

По официальным данным, из Германии было вывезено 60 тыс. роялей, 460 тыс. радиоприемников, 190 тыс. ковров, 940 тыс. предметов мебели, 265 тыс. настенных и настольных часов.

Взятие трофеев было узаконено приказом Сталина от 9 июня 1945 г. Солдатам разрешалось пересылать регламентированное количество посылок плюс все, что смогут унести на себе при демобилизации. Генералам бесплатно выдавалось по автомобилю, офицерам — по мотоциклу или велосипеду. Офицерам продавали по низким ценам ковры, меха, сервизы, фотоаппараты, а полковникам — автомобили.

Из Германии везли... все! Замечу, что СССР получал репарации не только из Восточной зоны Германии. Из западных зон было намечено передать СССР и Польше около трехсот заводов. И хотя по причине начавшейся «холодной войны» западные оккупационные власти всячески препятствовали этому, но из 39 особо важных заводов, находившихся в западной зоне оккупации и предназначенных для репараций Советскому Союзу, тридцать были полностью демонтированы к марту 1948 г.

По официальной версии все германское химическое оружие было затоплено в море — в проливах Скагеррак и Малый Балт, в Кильской бухте, Борнхольмской и Готландской впадинах в 1945—1947 гг.

Логика подсказывает мне, что советские военачальники навряд ли уничтожили все германское химическое оружие, но доказательства этого у меня отсутствуют.

Заводы, производившие отравляющие вещества в советской зоне оккупации, были полностью уничтожены, но оборудование их вывезли.

По германским технологиям в СССР началось изготовление ряда синтетических материалов, которые ранее у нас не производили. Среди них «Найолан», «Перлон», искусственный шелк, который по механическим качествам превосходил натуральный шелк, «Оппонала», заменители

синтетического каучука и многие другие пластики.

Любопытно, что вывозом оборудования и целых предприятий занимались не только военные и промышленность, но и все кому не лень. Так, 30 непромышленных министерств в своих интересах вывезли 16% от количества всех демонтированных объектов. Всего военные и промышленность вывезли 202 предприятия, различные издательства — 64, министерства внутренних дел — 55 и здравоохранения — 26, высшие учебные заведения — 23, Академия наук — 16, Министерство просвещения РСФСР — 11, ВЦСПС — 7, Госкомитет по делам искусств — 2 объекта и по одному объекту вывезли Госкомитет по делам культуры и Комитет госбезопасности.

Комитет по делам искусств из пригорода Берлина Бабельсберга вывез фабрику грампластинок общим весом 406 тонн. Академия наук СССР демонтировала астрономическую обсерваторию университета им. Гумбольдта, оборудование из университета в Грейфсвальде, вывезла 80 тонн в шести вагонах документов из рейхсархива, расположенного в Потсдаме. Из замковой библиотеки в городе Гота было изъято 328 т книг и в 23 вагонах с ними отправлено в СССР. Администрация строившегося тогда в Москве Дворца Советов вывезла из Берлина большое количество различной мебели. Госкомитет по физкультуре и спорту поручил своим бригадам демонтировать плавательные бассейны. Ленинская библиотека также послала в Германию своих работников набирать и переправлять в СССР книги и рукописи.

Следует заметить, что вывезенные из Австрии, Польши, Чехословакии и Венгрии предприятия были немецкими или управлялись немцами.

Понятно, что перечислить все демонтированные и вывезенные в СССР германские предприятия можно лишь в труде томов эдак в десять. Здесь же я навскидку привел отдельные фрагменты.

Как писал кандидат экономических наук А.Е. Парфенов: «Генеральный план восстановления и развития промышленности Поволжья был утвержден постановлением СНК СССР еще в 1943 г. Он был рассчитан на срок 1943—1947 гг. Огромное значение в плане уделялось восстановлению промышленности Сталинграда. По сталинградским предприятиям в целом достичь довоенного уровня производства планировалось уже к 1946 г. Для технического обеспечения заводов Сталинграда предусматривалось организовать производство станочного оборудования в Куйбышеве и Саратове. Однако перевод предприятий Наркомата станкостроения с выпуска военной продукции обратно на выпуск станков требовал определенного времени и средств. Фактически к

реализации этого плана промышленность Сталинграда смогла приступить лишь в последний год войны. Как раз в этот период большую помощь в восстановлении предприятий города сыграли начавшиеся репарационные поставки оборудования.

Фактически поступление в СССР оборудования, демонтированного с германских предприятий, началось ранее: в марте — апреле 1945 г. 14 марта было принято постановление ГКО, которое обязывало Наркомат химической промышленности "вывезти все оборудование, конструкции и материалы карбидного завода фирмы "Шаффлшттенверке" из г. Бейтен в Верхней Силезии. Все оборудование и материалы, кроме готовой продукции, предназначались для сталинградского химического завода № 91. Другое постановление ГКО о заводе № 91 касалось вывоза с химического завода в г. Аммендорфе оборудования, материалов, вспомогательного хозяйства "с котельной и электростанцией".

В апреле 1945 г. на завод № 264 начало поступать оборудование с немецкого завода фирмы «Гута-Банкова», находившегося в Польше. Этот завод был хорошо оборудован для производства бронекорпусов танков. Трофейные службы в составе наступающей Красной армии демонтировали все оборудование и отправили на завод № 264.

С 19 июня 1945 г. на Сталинградский тракторный завод прибывает оборудование с лесозаводов № 1 и № 2 из г. Белау, а также из Австрии, с демонтированных заводов "Беллер", "Небелунгенверке", "Штенвер Демлер Пух", "Гамбринусверке". В конце июля на СТЗ стало поступать оборудование с предприятий фирмы "Алкет", специализировавшейся в годы войны на производстве самоходных артиллерийских установок, а также с завода "Даймлер-Бенц", выпускавшего танки. На Сталинградский тракторный завод оборудование поступало в таких объемах, что для транспортировки пришлось проложить дополнительные железнодорожные пути, а также использовать шесть тракторов с лебедками. Даже этих транспортных средств не хватало, поэтому поступил приказ развозить оборудование по цехам без составления актов о его получении и спецификации. В результате этого решения серьезно пострадал учет репарационного имущества, но другого выхода в сложившейся ситуации у администрации завода не было.

Значительную часть репарационных поставок составляло строительное оборудование и материалы. Только за первую половину 1945 г. Особым комитетом было подготовлено, а ГКО принято 10 постановлений, касающихся поставок репарационного оборудования для строительных предприятий и организаций Сталинграда. Так, 26 апреля

1945 г. в адрес Сталинградского тракторного завода было направлено деревообрабатывающее и другое оборудование с лесозаводов в г. Велау, необходимое для восстановления производственных корпусов. 20 июня 1945 г. последовало еще одно постановление ГКО, согласно которому на Сталинградский строительный комбинат направлялось 85 единиц технологического и энергетического оборудования с кирпичного завода в Штеттине. В тот же день ГКО было принято решение о передаче сталинградскому заводу "Красный металлист" оборудования кирпичного завода в Берлине. В последующем для восстановления промышленных и жилых зданий в Сталинград направлялось лесопильное оборудование, оборудование для производства цемента, кровельных материалов, кирпича и др. В большинстве случаев репарации не ограничивались технологическим оборудованием, наряду с ним на сталинградские предприятия поставлялось энергетическое оборудование, коммуникации, материалы, т.е. по возможности вся производственная инфраструктура, чтобы можно было обновить весь производственный цикл»^[3].

Стоит упомянуть и о том, что в СССР производство бумажного шпагата началось только после окончания войны на вывезенном из Германии оборудовании. На этом, кстати, и погорели польские мифотворцы, утверждавшие, что польских офицеров в Катыни расстреляли злодеи из НКВД. Руки эксгумированных трупов были в момент расстрела связаны бумажным шпагатом, а не льняными веревками, которые производились на фабрике в 10 км от Козьих гор.

В августе 1946 г. в Витебске на льнопрядильной фабрике «Двина» рабочие приступили к монтажу оборудования, полученного по репарациям из Германии. В августе 1947 г. были выпущены первые метры ковровой дорожки «Букле» и плюша, а к 5 ноября этого же года пущена первая очередь коврово-плюшевого комбината. Были смонтированы и освоены 27 плюшевых и 73 ковротацких станка.

На Центральной телефонной станции Москвы, номера которой начинались на «222» и которая обслуживала в том числе и ЦК КПСС, до 1980-х годов использовалось оборудование телефонного узла рейхсканцелярии. По данным историка и экономиста Гавриила Попова, даже техника для подслушивания, применявшаяся после войны советской госбезопасностью, была германского происхождения.

Сколько было вывезено станков из Германии в 1945—1950 гг., толком никто не знает. Тот же Семиряга приводит расчеты, из которых следует, что вывезено около 640 тыс. станков, а по другим данным — 339,4 тыс. станков. Я вполне допускаю, что разница не только в пристрастиях авторов,

но и в методике подсчетов.

К сожалению, никто не посчитал, сколько вывезено паровозов, тепловозов, вагонов, рельсов и другого железнодорожного имущества рейха. И автору приходится довольствоваться лишь соответствующими постановлениями ГКО:

Постановление № 7688 от 6 марта 1945 г. «О разборке железнодорожных линий на территории Германии».

Постановление 7701 от 6 марта 1945 г. «О вывозе оборудования с немецкого вагоностроительного завода фирмы "Остдейтше Maschinen унд Вагонфабрик" в г. Кенигсхютте».

Постановление № 7758 от 9 марта 1945 г. «О вывозе оборудования с немецкого паровозоремонтного завода фирмы "Бетридсгеминсшафт Рав Доброс" в г. Ельс».

Постановление № 7759 от 9 марта 1945 г. «О вывозе оборудования с немецкого паровозоремонтного завода в г. Глейвиц».

Постановление № 8030 от 5 апреля 1945 г. «О перепрессовке 1500 немецких трофейных вагонов с западноевропейской на советскую колею».

Постановление № 8094 от 12 апреля 1945 г. «О вывозе оборудования с немецкого паровозовагоноремонтного завода в г. Штаргард».

Постановление № 8176 от 19 апреля 1945 г. «О вывозе оборудования с немецкого паровозостроительного завода фирмы "Шихау" в г. Эльбинг».

Постановление № 8271 от 26 апреля 1945 г. «О вывозе оборудования по производству паровозных тендеров с немецкого завода "Винер Нейштадт локомотив фабрик" в г. Винер Нейштадт».

Постановление № 8815 от 31 мая 1945 г. «О вывозе оборудования с немецких паровозоремонтных заводов в гг. Росток (провинция Мекленбург), Бранденбург-Вест (провинция Бранденбург) и паровозовагоноремонтных мастерских в г. Виттенберг (провинция Бранденбург)».

Постановление № 8816 31 мая 1945 г. «О вывозе оборудования немецких главных мастерских Берлинского метрополитена и завода металлоконструкций в г. Берлин на предприятия НКПС».

Постановление № 8984 от 8 июня 1945 г. «О разборке узкоколейных железнодорожных линий на территории Восточной Пруссии».

Еще раз повторяю, рассказать обо всем, что советская администрация вывезла из Германии, в одной книге невозможно. Но об отдельных элементах «великой контрибуции» стоит сказать поподробнее.



Глава 3

ПЕРЕМЕЩЕННЫЕ КУЛЬТУРНЫЕ ЦЕННОСТИ

В апреле—мае 1945 г. музейные ценности из Германии вывозились по распоряжениям ГКО и Совнаркома СССР. Разрешения выдавало также Главное трофейное управление тыла Красной армии. Так, его начальник разрешил сотрудникам Малого театра самим отбирать для себя трофейные ценности. В числе их получателей были Музей изобразительного искусства имени Пушкина, Третьяковская галерея, Главное управление снабжения Комитета по делам искусств. С союзниками не согласовывалось ни одного разрешения.

Сохранилась записка доктора исторических наук В.Д. Бонч-Бруевича Сталину, написанная в феврале 1945 г. Бонч-Бруевич с начала века работал в зарубежных архивах, а в 1931 г. был назначен директором Литературного музея. Он изучал в архивах все, что имело русское происхождение. В записке излагалась программа полной экспроприации русского и славянского из всех музеев и архивов европейских стран.

«Я полагаю, что именно теперь наступило время, когда возможно будет эти архивы целиком и полностью изъять из-за границы и приобщить к нашим советским фондам для тщательного изучения их и, главное, для хорошего издания в научной обработке.

Все эти архивы и музеи надо разделить на два разряда:

1. Находящиеся в странах агрессора и его сателлитов, т.е. в Германии, в Австрии, в Румынии, в Венгрии, в Финляндии, в Италии и в Болгарии.

Я полагаю, что из этих стран эти архивы должны быть изъяты целиком и полностью: русские рукописи, документы, эпистолярии, портреты, гравюры, картины, ценные редкие книги из библиотек, вещественные предметы и пр. и т.п., а также все славянские рукописи.

Главным образом, из Германии должно быть изъято все русское, все славянское, без остатка.

Надо иметь в виду, что, например, в Королевской библиотеке в Берлине, в ее рукописном отделении, где я занимался, хранится огромное количество и русских и славянских рукописей. Я изучал там рукописный каталог этого отделения: он огромен. Это книга в переплете, форматом в писчий лист и толщиной в два вершка, где были только кратко записаны

названия русских и славянских рукописных материалов. Там, между прочим, имелись подлинные рукописи А.С. Пушкина, проданные туда в былое время петербургскими немцами. Все в каталоге перечисленное очень ценно и крайне важно для нашей науки. Русско-славянский раздел имеется почти в каждой фундаментальной и в университетской библиотеках по всей Германии. В Мюнхене была собрана великолепная коллекция рукописей по истории Византии, имеющая непосредственный интерес и связь с древней историей России. Находились русские и славянские рукописи в Лейпциге, в Гейдельберге, в Дрездене, в Кенигсберге, в Гамбурге и во многих других городах.

2. В Румынии должны быть отысканы архивы русской южной армии (Щербачева), которые он увел туда во время Октябрьской революции с южного фронта. В Бухаресте были частные архивы старых русских эмигрантов. Некоторые из них мне удалось до войны извлечь оттуда через наше посольство. Но многое там еще осталось. Целый ряд подобных архивов, за смертью, наследниками были сданы в основную Бухарестскую библиотеку.

В Вене в Королевской библиотеке были большие собрания славянских рукописей.

Из Болгарии, через покойного т. Бакалова, мне удалось получить часть архивов русских старых эмигрантов и болгар социал-демократов и коммунистов, находившихся в былое время в оживленной переписке с Г.В. Плехановым, В.И. Засулич, П.Б. Аксельродом и др. Но многое, очень многое там осталось, и в том числе в Софии весь богатейший архив Драгомарова, в котором находилась главнейшая часть архива А.И. Герцена, Огарева, Бакунина и др. архив "Колокола". Отчасти он сам издал — очень плохо и искаженно — эти материалы в восьмидесятых годах в Женеве, но это — незначительная частица. Весь этот архив находился под наблюдением зятя Драгомарова, Шиханова, крайнего черносотенца, ненавистника советской России. Самый же архив находился в последнее время до войны в Софийской библиотеке. Там же сохранились материалы по Л.Н. Толстому и др.

В Италии надо во что бы то ни стало отыскать и спасти архив кн. Волконской — бабушка ее современница А.С. Пушкина, имевшая знаменитый литературный салон. В этом изумительном архиве много рукописей Пушкина, его современников, Лермонтова и др. Я совершенно сторговал его до войны (в 1939 г.), но мне отказали в деньгах. В Риме в Королевской библиотеке много русских и славянских рукописей. И еще больше в Ватикане — как бы хорошо было бы, если бы удалось извлечь

оттуда весь русский и славянский отделы — это непревзойденное богатство исторических документов. Небольшую часть оттуда опубликовал профес. Шмурло, напечатав несколько томов своих исследований в Праге. Эти книги, к сожалению, у нас до сих пор не переизданы, но опубликованное им является каплей в море, хотя и очень драгоценной.

В Финляндии. Большой отдел славянских рукописей находится при гельсингфорской университетской библиотеке. Фонд этот должен знать, если он жив, Смирнов — сотрудник НКВД. Он в Финляндии в годы старой эмиграции был библиотекарем русского отдела в этой библиотеке.

Во всех этих странах надо разыскивать выкраденные из нашего государственного центрального архива ГАУ (ранее он назывался ЦАУ): подлинники огромной переписки императрицы Александры Федоровны; архив Учредительного Собрания (у нас остались несчастные крохи); часть архива первых лет ВЦИКа; некоторые документы Совнаркома, например, архив 75-й комнаты, сданный мной по распоряжению Владимира Ильича в Наркомюст, а оттуда в ЦАУ, — весь исчез.

Полное невежество, отвратительное хранение, разгильдяйство, при внешнем виде кажущейся дисциплины в этом учреждении, — дало возможность ловким жуликам-белогвардейцам многое оттуда повыкрасть. Часть этих выкраденных документов была опубликована за границей (например, 4 тома переписки Александры Федоровны), а многое где-то хранится. Надо искать по преимуществу в Германии. Необходимо также из Германии вернуть все документы империалистической войны, которые так ловко сосватал им вредитель Крестинский, якобы для издания на русском языке и которые почти не издавались и остались в распоряжении "Исторической комиссии немецкого генерального штаба". В Германию, несомненно, вывезены многие архивы от нас, из бывших, оккупированных местностей, из Польши, из Чехии и др. стран. Все это надо отыскать во что бы то ни стало и возвратить нам.

Я не буду утруждать Вас многочисленными сведениями громадного числа архивов с русскими и славянскими документами, находящимися в Чехословакии, во Франции, в Норвегии, в Дании (Петр 1-й), в Бельгии, в Голландии (Петр 1-й и Пушкин), в Польше, в Сербии, где можно было бы заполучить эти документы в другом, дружественном порядке, а у частных лиц скупить дешево чрезвычайно ценные архивы. Например, в Париже архив И.С. Тургенева находится у наследников Виардо, где были подлинники и черновые рукописи большинства произведений Тургенева, где 2500 его писем к Виардо и другим лицам, никогда не опубликованных и пр. Этот архив мною изучен. Я его, в бытность мою директором

Гослитмузея, совсем приторговал, но тогда, к сожалению, все это дело разошлось с наследниками Виардо в 25 тысяч фунтов, которые не хотели накинуть наши представители из полпредства. Ужасно будет жаль, если все это теперь погибло.

Во Франции есть и другие очень нужные русские архивы. В свое время я вывез оттуда много ценных материалов, например, архив первого русского гагелианца Сухово-Кобылина, трудами которого весьма интересовался Владимир Ильич.

В Польше, в главном архиве, находился весь фонд Раперсвильского польского музея, который ранее, в годы старой эмиграции, был в Швейцарии на Цюрихском озере и в г. Раперсвиль. В этом фонде было множество русских документов. Там же находилась вторая часть Герценского архива, хранившаяся при его жизни в Париже у графини Салиас-де-Турнемид. Именно она-то, после смерти Герцена, передала полякам этот архив Герцена на хранение. Это был как бы конспиративный архив Герцена. Там переписка Герцена, его жены, Огарева, Бакунина, Сатиных и др. Я заснял оттуда тысячи 1,5—2 фотографий, но далеко не все. Очень желательно получить его весь к нам в подлинниках. Немцы могли все это вывезти, почему и надо отыскивать в Германии.

Не могу не упомянуть, что в Чехии, где нами обследовано было 57 музеев и архивов, обнаружено огромное число русских рукописей, в том числе неопубликованная рукопись Н.В. Гоголя. Большая часть этих частных архивов принадлежит немцам, давно жившим в Чехословакии, наследникам феодалов, имевшим огромные исторические архивы, среди которых мы обнаружили редчайшие документы эпохи Бориса Годунова, Петра 1-го и первой отечественной войны. Архивы эти хранились в замках, в очень хорошем порядке, в которые мы все-таки проникли, изучили их, и даже кое-что засняли из этих фондов. Эти фото находились у меня в Гослитмузее.

Кроме того, в Праге в библиотеке "Клементинум" (на 3-м ее этаже) помещался до войны белоэмигрантский огромный архив, в котором собраны были богатейшие ценности по истории и литературе XIX века. Этот архив находится при чешском министерстве иностранных дел и содержался на деньги, которые широко отпускал им Бенеш. Я как-то до войны говорил с Бенешем на приеме в ВОКСе об этом архиве, и тогда он обещал мне все представить в копиях. Кое-что я успел оттуда выхватить, но огромное большинство осталось там. Если это уцелело, Бенеш должен все это теперь нам подарить. Кроме того, мы должны извлечь из чешского архива и музея, посвященного пребыванию в России и походу через

Сибирь в 1918—1919 гг., много ценных документов по истории этого похода и чешской интервенции того времени вообще, а также и все наши знамена, которые чехам удалось тогда, начиная с Пензы, у нас захватить. Мне больно было смотреть на это пленение.

В самой библиотеке "Клементинум", в рукописном ее фонде, хранятся подлинных 36 писем Л.Н. Толстого и есть другие русские рукописи. Письма Толстого я фотографировал.

В "Национальной чешской библиотеке" (в Праге) находится подлинник стихотворения А.С. Пушкина "О, Делия, драгая...", подаренная туда академиком Гротом»^[4].

Любопытно, что записка Бонч-Бруевича вызвала дикую ярость у «правдолюбца» Кнышевского: «...послание Бонч-Бруевича не блещет чистотой устремлений...

Правда, в странах "второй группы", кроме "извлечения" и "изъятия", Бонч-Бруевич допускал "заполучение" путем дешевой покупки. Как и чем ее можно было обеспечить, понять не трудно.

Во-вторых, Бонч-Бруевича несколько не смущала география сбора архивов — от Польши до Франции, включая Ватикан и скандинавские страны. Разумеется, он уповал на могущество победной политики Сталина — верховного распорядителя всея Европы и надеялся, что дело разгромом Германии не закончится»^[5].

Бонч-Бруевичу Кнышевский посвятил целую главу под названием «Наводчик». Кнышевский отмечает: «Самого Бонч-Бруевича по достоинству так и не оценили. Ему пришлось коротать остаток трудовой жизни в менее престижном партийноугодном заведении — в Музее истории религии и атеизма»^[6].

На самом деле 72-летний Владимир Дмитриевич был нездоров и мало подходил для роли организатора возвращения в Россию «перемещенных ценностей».

То есть Кнышевский считает, что французские, польские и германские офицеры, вывезшие культурные ценности из Москвы в 1812 г., белогвардейцы, обокравшие музеи и царские дворцы и удравшие с украденным за границу, могли эти ценности «законно продать или подарить».

Вспомним, как в 1922—1925 гг. в эмигрантских кругах возник скандал по поводу драгоценностей, вывезенных из императорских дворцов на Южном берегу Крыма, — кому из генералов они должны принадлежать.

Но вернемся к германским сокровищам. Как говорилось в каталоге

Дрезденской галереи (Дрезден, 1982): «После вступления Советской Армии 1-го Украинского фронта, которым командовал майор Перевоицкий, он получил задание разыскать спрятанные сокровища искусства и обеспечить их безопасность. В чрезвычайно сложных условиях офицеры, солдаты и включенные в "спасательную команду" искусствоведы, музейные работники, реставраторы и художники отлично справились с этой трудной задачей».

26 июня 1945 г. вышло Постановление ГКО № 9256: «Обязать Комитет по делам искусств при СНК СССР (т. Храпченко) вывезти из базы Комитета в г. Москву для пополнения государственных музеев наиболее ценные художественные произведения живописи, скульптуры и предметы прикладного искусства, а также антикварные музейные ценности в количестве не более 2000 единиц с трофейных складов в г. Дрездене...

Утвердить руководителем работы по отгрузке художественных ценностей с трофейных складов в г. Дрездене полковника Ротатаева А.С. Тов. Храпченко командировать в распоряжение т. Ротатаева 10 специалистов».

А 31 мая 1945 г. вышло Постановление ГКО № 8894: «Обязать Наркомфин СССР (т. Зверева) вывезти на базу Управления драгоценных металлов Наркомфина СССР в г. Москву ювелирные изделия, коллекцию монет и медалей из района г. Дрездена.

Тов. Звереву командировать в район г. Дрездена ответственного руководителя по ввозу ювелирных изделий и коллекции монет и медалей».

Сколько было вывезено и принято в Москве этих ценностей, точно знал только нарком финансов и служащие Госхрана. Видимо, немало, поскольку в конце постановления говорилось о выделении для перевозки ценного груза «вагонов» (!). Этим же постановлением ГКО тов. Храпченко поручалось командировать в район Дрездена пятерых специалистов для отбора помимо живописи и скульптур музейной мебели, библиотек и художественного фарфора.

Российские либералы забывают, что город Дрезден был варварски разрушен союзной авиацией 13—15 февраля 1945 г. Мало того, западные СМИ утверждали, что-де бомбардировки совершались по просьбе Сталина в связи с тем, что части Красной армии уже были рядом с Дрезденом. Последнее соответствовало истине, а вот просьба Сталина — наглая ложь! В Дрездене не было германских войск, и даже были вывезены все орудия германской ПВО.

Дрезден был разрушен на 75%, погибло около 200 тысяч мирных жителей и беженцев.

В ходе бомбардировок Дрездена было полностью разрушено здание Дрезденской картинной галереи, основанной еще в 1722 г. саксонским курфюрстом Августом Сильным. По разным данным погибло от 200 до 507 картин. Однако большую часть картин немцам удалось вывезти из галереи и рассредоточить в разных местах, включая каменоломни и шахты.

Так, в известняковой шахте в Поккау-Ленгефельде картины были спрятаны на глубине 52 м, а шахты заминированы. Контроль за температурой и влажностью отсутствовал, «и сырость и вода, сочившаяся по стенам, создавали опасность для сохранности картин». Только «Сикстинская Мадонна» Рафаэля находилась в ящике, а остальные картины были свалены на земле, прислоненными друг к другу или к стенам шахт.

Поиском картин Дрезденской картинной галереи занимался батальон 5-й гвардейской дивизии 1-го Украинского фронта. Позже историю обнаружения картин в газете «Зюддойче Цайтунг» назвали «самым захватывающим дыханием детектива двадцатого столетия».

Коллекцию произведений «Галереи старых мастеров» (так официально называлось собрание Дрезденского музея) вывезли в СССР в 1945 году. Берлинская газета «Тагесшпиль» писала по этому поводу: «Эти вещи взяты в порядке возмещения за разрушенные русские музеи Ленинграда, Новгорода и Киева. Разумеется, русские никогда не отдадут своей добычи».

Партия картин прибыла в Государственный музей изобразительных искусств им. А.С. Пушкина в августе 1945 г.

Во время войны здание музея было повреждено, хотя ко времени прибытия дрезденских картин основные ремонтные работы уже завершились. В 1946 г. музей был открыт для посетителей. В течение этого периода работа музейного коллектива состояла главным образом в подготовке собственной музейной коллекции для выставки и обработки «новых приобретений», продолжавшейся в течение десятилетия.

Почти все картины прибыли из Германии с привязанными к ним записками о поврежденных местах, которые были отреставрированы художником Степаном Чураковым. Самые сложные работы выполнялись старшим реставратором музея художником Павлом Кориным. Это он спас от гибели шедевры Тициана, Рубенса и многие другие сокровища коллекции.

Возможность заняться реставрацией картин на панелях появилась только через 2—3 года, когда толстое дерево высохло, потому что искусственно его нельзя было сушить.

При открытии коллекции отмечалось, что произведения были спасены дважды: во-первых, солдатами, которые обнаружили их после войны, и, во-

вторых, реставраторами и сотрудниками музеев, которые заботились о них.

В первые послевоенные годы, до появления ФРГ и ГДР, картины и передавать-то было некому. А вот после того, как в марте 1954 г. были установлены дипотношения между СССР и ГДР, возвращение стало возможным. И тот факт, что Дрезден находился как раз на территории ГДР, вовсе снимал с повестки дня вопрос, почему Советский Союз передает достояние германского государства именно ГДР, а не ФРГ.

Картины из Дрезденской картинной галереи выставлялись в Москве со 2 мая по 20 августа 1955 г. Эту выставку посетили 1 200 000 человек.

25 августа состоялась церемония закрытия выставки, и был подписан акт передачи первой картины ГДР — «Портрет молодого человека» Дюрера. Затем была подготовлена документация на другие произведения и подробные доклады об их состоянии. Было передано 1240 картин, часть из которых прибыла из Киева. Для перевозки передаваемого имущества потребовалось 300 железнодорожных вагонов.

3 июня 1956 г. картины были выставлены в Дрездене. Но окончательное восстановление галереи завершилось только в 1964 г.

Возвращение культурной собственности в Германию началось в 1949 г. после решения советского правительства вернуть архивы ганзейских городов Гамбурга, Любека и Бремена в обмен на архивы Калининградской области и города Таллина, которые находились в послевоенное время в Британской зоне оккупации Германии. Передача началась в июле 1952 г. и завершилась в конце 1980-х годов. Всего было передано 74 998 архивных единиц хранения.

Имели место дополнительные передачи культурной собственности. Так, между сентябрем 1958 г. и июлем 1960 г. состоялось 19 таких акций.

Заключительный протокол о передаче правительством СССР правительству ГДР культурной собственности, спасенной Советской армией, был подписан в Берлине 29 июля 1960 г. В соответствии с протоколом было возвращено 1 571 995 предметов, 121 ящик книг, звуковые архивы и музыкальные записи, более трех млн. архивных дел.

В 1993 г. была передана коллекция немецких книг, хранившаяся в Пулковской обсерватории. Предметы, которые были возвращены, включали «произведения высшего достоинства» — коллекция Готской библиотеки, которая хранилась в Академии наук СССР (29 818 единиц), германские архивные материалы из государственных архивов СССР и Министерства иностранных дел СССР (214 924 дел), сокровища «Зеленого свода» в Дрездене, 800 623 произведения искусства, которые хранились в Государственном Эрмитаже в Ленинграде, в том числе рельефы

Пергамского алтаря, древние египетские папирусы и европейская живопись. Из Государственного музея изобразительных искусств им. Пушкина в Германию отправили 354 271 произведение искусства, в том числе картины, рисунки, монеты и предметы античности.

Никогда ни одно государство — жертва агрессии, потерявшее во время войны миллионы своих граждан, сотни тысяч предметов культуры и искусства, тысячи уникальных гражданских и религиозных зданий, не делало таких подарков странам, деяния которых заслужили справедливого осуждения международного суда. Наши потери не были просто неизбежным результатом разрушений, причиненных современными способами ведения войны, а имели место преднамеренное уничтожение культуры страны^[7].

Многие ученые считают главным сокровищем, вывезенным в СССР из Германии, так называемое «Золото Трои». Раскапывая Трою, немецкий археолог-любитель Генрих Шлиман в мае 1873 г. случайно наткнулся на «клад Приама». Так его назвал Шлиман, хотя клад принадлежал правителям Трои, жившим лет так за тысячу до царя Приама, воспетого Гомером.

Клад состоял из 8833 предметов — уникальные кубки из золота и электра, сосуды, домашняя медная и бронзовая утварь, две золотые диадемы, серебряные флаконы, бусины, цепи, пуговицы, застёжки, обломки кинжалов, девять боевых топоров из меди. Эти предметы спеклись в аккуратный куб, и Шлиман решил, что драгоценности были плотно уложены в деревянный ларь, который полностью истлел за прошедшие века.

По условиям договора с правительством Турции, давшему Шлиману разрешение на раскопки, половина находки принадлежала Османской империи. Но Шлиман категорически отказался отдавать туркам «сокровища Приама», поскольку был уверен, что турки не оценят грандиозности находки и просто переплавят уникальные сокровища на металл. И археолог решил переправить находки за границу, хотя за это ему грозила конфискация всего клада и судебное преследование.

Операция по вывозу сокровищ была тщательно разработана и хранилась в строжайшем секрете. «Сокровища Приама» упаковали в 6 деревянных ящиков и тайно переправили в дом британского консула Фрэнка Калверта. Оттуда сокровища доставили в бухту Каранлык-Лимани, расположенную в 5 км севернее Гиссарлыка. Там уже ожидало зафрахтованное с помощью греческого консула Докоса судно «Таксиархис».

Шлиман благополучно вывез сокровища и решил продать их крупнейшим музеям Европы. Предлагал их и петербургскому Эрмитажу, и Британскому музею, но различные финансовые, дипломатические и другие затруднения не давали Шлиману осуществить его план.

7 февраля 1882 г. в Берлине в двух залах Музея художественных ремесел состоялось торжественное открытие выставки «Золото Трои». На открытии присутствовали император Вильгельм I и кронпринц Фридрих. В 1885 г. «Золото Трои» экспонировалось в только что отстроенном здании Музея народоведения. Шлиман постоянно пополнял коллекцию новыми экспонатами не только из Трои и окрестностей, но и из Микен. Со временем его коллекция стала одной из самых богатых в мире и представляла собой огромную ценность для науки.

Шлиман скончался 26 декабря 1890 г. в Неаполе. После своей смерти он завещал «Золото Трои» Германской империи. В соответствии с этим завещанием осенью 1891 г. из Пирея в Гамбург морем прибыли 58 больших ящиков с археологическими находками. Турки также передали берлинскому музею предметы из раскопок 1893—1894 гг. К 1896 г. в коллекции Шлимана насчитывалось уже 8455 экспонатов из Трои, не считая «сокровищ Приама». После 1922 г. коллекцию перевели в другое помещение музея, который с 1932 г. стал называться «Музеем древнейшей и древней истории». Там «Золото Трои» экспонировалось вплоть до начала Второй мировой войны.

В 1939 г. Гитлер лично приказал перевезти «Золото Трои» в другое, более надежное место. А в конце 1941 г. экспонаты из драгоценных металлов и другие наиболее ценные вещи, в том числе и коллекцию Шлимана, упаковав в три больших ящика, перевезли в одну из башен системы ПВО, расположенную на территории Берлинского зоопарка. В 1945 г. почти все окрестные здания и сам зоопарк в результате непрерывных бомбежек и артобстрела были разрушены, но прочная башня оставалась невредимой.

Существует несколько версий, как сокровища Трои были вывезены в СССР. 12 июля 1945 г. вся коллекция Шлимана прибыла в Москву. В первом ящике находились 259 предметов, в том числе одна из золотых диадем. Остальные 414 экспонатов (керамика и изделия из бронзы) передали в Эрмитаж. Согласно двум инвентарным листам, подписанным главным хранителем Пушкинского музея Н. Элиасбергом 1 сентября 1956 г. и 28 марта 1957 г., «Золото Трои» поместили в спецхранилище отдела нумизматики, приспособленное под хранение благородных металлов. От приемной посетителей хранилище отделяла стальная дверь, и никто не

догадывался, что за сокровища за ней скрыты. Лишь в 1996 г. Пушкинский музей устроил выставку троянского золота. Приглашенные из Берлина, Тюбингена, Афин и Стамбула эксперты подтвердили подлинность экспонатов и надеялись, что либералы из нового правительства РФ вернут коллекцию законным владельцам.

Следует заметить, что Шлиман был гражданином не только Германии и США, но и России, куда он прибыл 24-летним искателем приключений и где в короткое время стал миллионером, в ходе Крымской войны спекулируя на продаже оружия и снарядов. А перед выходом царского манифеста 1861 г. об освобождении крестьян, предвидя, что потребуется много бумаги для его массовой печати, Шлиман заранее скупил колоссальные бумажные запасы и в нужный момент втридорога продал правительству. Огромные средства Шлиман получил в приданое, женившись на дочери богатого московского купца. Так что и у России есть основания претендовать на «Золото Трои».

Но вернемся к судьбе «клада Приама», находившегося в закрытом хранилище (спецхранилище отдела нумизматики, предназначенное для хранения золотых монет) Музея изобразительных искусств им. Пушкина. В 1991 г. в американской прессе была опубликована статья искусствоведа Константина Акинши и бывшего сотрудника Министерства культуры СССР Григория Козлова, который имел доступ к архивам и служебной переписке по поводу «клада Приама». Они заявили, что «Золото Трои» находится в спецхране Музея им. Пушкина в Москве. В октябре 1994 г. по специальному разрешению министра культуры РФ Евгения Сидорова к «кладу» были допущены директор — главный хранитель берлинского Музея древнейшей истории — и ряд других музейных работников Германии. Все они подтвердили подлинность коллекции.

В апреле 1996 г. знаменитые топоры, а также древние ювелирные изделия из «Золота Трои» (большая и малая диадемы, ладьевидный и малые кубки, серьги-корзиночки с подвесками, бусы-браслеты, шейные гривны, всего 259 экспонатов) впервые были выставлены в Музее изобразительных искусств им. Пушкина в зале Подлинников античного искусства. По этому случаю зал был отремонтирован и оснащен новейшим оборудованием.

Коллекция Шлимана заняла центральный неф зала и размещена в специально заказанных 19 витринах. В боковых нефках — вещи античной коллекции музея. Посетители могут познакомиться с планами троянского городища, где указаны места найденных кладов.

Сейчас, на декабрь 2012 г., «клад Приама» по-прежнему

демонстрируется в Музее им. Пушкина. Ну а правительство Германии по-прежнему требует его передачи Берлинскому музею.

Любопытно, что 7 сентября 2012 г. министр культуры Турции Эртугрул Гюнай объявил, что Турция будет добиваться от правительства РФ возвращения «Золота Трои». Прессе сие заявление было сделано на презентации 24-х золотых предметов, найденных в Трое, которые США вернули Анкаре после длительных переговоров.

А в 2011 г. Германия вернула туркам каменного сфинкса из хеттской столицы Хаттуши в Центральной Анатолии. Это так называемый «Сфинкс из Хаттуши» (статуя крылатого льва), найденный в 1915 г. при раскопках древней столицы Хеттского царства немецкими археологами. Разрозненные фрагменты статуи были тщательно упакованы и отправлены для реставрации в Берлин.

Турция десятилетия требовала возвращения «берлинского сфинкса» на историческую родину. В феврале 2011 г. министр культуры Турции Эртугрул Гюнай предъявил правительству Германии ультиматум, в котором грозил лишить Немецкий археологический институт лицензии на раскопки в Хаттуше в случае дальнейшего отказа от возвращения статуи.

Есть ли основания для возвращения «Золота Трои» Турции?

На мой взгляд, чтобы ответить на этот вопрос, нужно определить главное: является ли «Золото Трои» военным трофеем СССР и, соответственно, переходит к его правопреемнику РФ? Я считаю однозначно — да! Все имущество, принадлежавшее Германии в 1941—1945 гг. и изъятые советскими военными и гражданскими организациями, не покрывает и десятой доли ущерба, нанесенного нам Германией.

Но если правительство РФ все же примет решение отдать золото Шлимана (а позиция Кремля с 1990 по 2013 год постоянно меняется), то, на мой взгляд, его надо отдать именно Турции. Я не буду говорить о юридической казуистике, оставив это юристам. Благо, они могут обосновать все, что угодно.

«Золото Трои» найдено на земле, принадлежащей Турции не менее 600 (!) лет. Как уже говорилось, по договоренности с турецким правительством Генрих Шлиман должен был отдать сокровища Турции. Позже он оправдывался, что-де султанское правительство могло перелить бесценные сокровища мирового значения на золотые монеты. Это — фантазии и пустые отговорки Шлимана.

Сейчас в стамбульском Археологическом музее открыт огромный зал, где выставлены многие сотни предметов, найденные в Трое. Я лично посещал этот музей в 2010 г. и замечу, что там почти идеально показаны

этапы развития города, начиная с Трои I, построенной в III—II тысячелетии до н.э.

«Клад Приама» может занять достойное место в этой экспозиции. Наконец, туристы со всего мира смогут, посетив Археологический музей в Стамбуле, через несколько часов езды автобусом попасть на развалины Трои. Кстати, в Стамбул, в отличие от Берлина, не нужна шенгенская виза.

Так что с точки зрения интересов миллионов людей со всего света, интересующихся Троей, Стамбул гораздо предпочтительнее Берлина.

В 1998 г. был принят закон о реституции, которым Министерство культуры РФ, а затем Росохранкультура руководствуются во всех случаях возникновения претензий к нам со стороны Германии или третьих стран. В основе этого закона лежит тот факт, что все вывезенное из Германии во время войны и сразу после нее на основе действовавших тогда на ее территории законов и по приказам действовавшего тогда на территории Германии военного командования Красной армии, является законной компенсацией за потери, нанесенные гитлеровцами Советскому Союзу, включая Россию. В качестве компенсаторной реституции эти ценности являются федеральной собственностью Российского государства.

Замечу, что ряд высокопоставленных чиновников РФ трактуют этот закон следующим образом: «В федеральную собственность по принятому закону о реституции не могут быть обращены вещи, принадлежавшие жертвам геноцида, Холокоста, вещи, принадлежавшие церкви, или лицам и семьям, противостоявшим фашистскому режиму».

Подобная трактовка не выдерживает никакой критики. Что такое, например, «лица и семьи, противостоявшие фашистскому режиму»? Первыми тут должны идти участники военного заговора против Гитлера — это была единственная реальная оппозиция фюреру. Сотни генералов и офицеров были частью германской военной машины, повинной в убийствах сотен тысяч советских людей, в сожжении десятков русских городов и сотен деревень, и что за устройство междусобойчика «Валькирия» с обожаемым фюрером должны быть объявлены «белыми и пушистыми»? Ребята, это ваши внутренние разборки, и судить их германскому народу. А все, кто без объявления войны предательски напали на СССР 22 июня 1941 г. — военные преступники, и ни о какой реституции их родне и речи идти не может.

А как быть с семьями, в которых один сын был антифашистом, второй служил в Люфтваффе, а третий — в СС?

Наконец, большой объем «перемещенных ценностей» оспариваются сразу двумя или более владельцами. Как тут быть? Вспомним весьма

характерный пример. «Коллекция Готской библиотеки» к началу XX века принадлежала семейству герцога Кобург-Готского, представители которого в 1928 г. подарили ее городу Готе. Однако документ на хранение коллекции был оформлен так, что семья герцога Кобург-Готского оставляла за собой первоочередные права. После войны собственность герцога — активного нациста, имевшего чин группенфюрера СА, подлежала конфискации. Председатель земли Тюрингия В. Пауль обратился к маршалу Жукову с просьбой оставить библиотеку городу. Но, узнав, что права города на коллекцию неполные и что жена герцога перевозила произведения искусства из нее в американскую зону, Жуков отправил книги в СССР.

Не пора ли Кремлю понять очевидную истину — от всяческих игр и спекуляций по поводу реституции страдает весь мир, а точнее все люди планеты, которым дороги искусство и культура. Результатом этих игр является то, что уже почти 70 лет сотни тысяч интересных картин, скульптур, документов скрыты от исследователей, я уж не говорю о широкой публике. Надо ли говорить, что спрятанные в спецхранилищах сокровища расхищаются, и особенно активно с 1990 г.

Причем сейчас расхитители вполне могут считать себя патриотами — они сохраняют в Отечестве, пусть в семейных коллекциях, ценности, которые, мол, все равно уйдут в руки врагов или, по меньшей мере, недоброжелателей России.

Католическая церковь требует вернуть ей ценности, захваченные Красной армией. Но разве не было военных священников в рядах вермахта, шедших на Восток «по выжженной равнине за метром метр». Разве папа Пий XII не призывал Гитлера и Муссолини к крестовому походу на восток? Наконец, сколько десятков православных храмов, принадлежащих Русской православной церкви, силой, зачастую с пролитием крови, захватили католики и греко-католики в 1991—1992 гг.? А тут не надо реституции? Почему бы все эти вопросы не увязать вместе? И кто будет кому должен?

А как насчет ценностей, захваченных немцами во Франции, Голландии, Бельгии и других государствах, а позже вывезенных в СССР?

Начнем с тихой Австрии. Сейчас это независимое государство, а в 1941 г. это была такая же часть Третьего рейха, как Бавария или Саксония. Австрийцы на общем основании призывались в вермахт. А сколько австрийцев добровольно вступило в ряды СС? Все австрийские заводы работали на войну.

Ах, их заставляли фашисты! Пардон, но парламентом Австрии еще в декабре 1918 г. был одобрен акт Аншлюса, то есть объединения Германии. Правда, тогда Англия и Франция пригрозили возобновлением войны, и

австрийцы унялись. Но когда 11 марта 1938 г. части вермахта вступили на территорию Австрии, сотни тысяч

людей встречали их овациями и цветами. Ни один австриец не ушел в горы партизанить. На плебисците свыше 90% австрийцев высказались за Аншлюс. Да и сам фюрер был австрийцем. Кстати, я уверен, что будь он баварцем или пруссаком, он не питал бы патологической, чисто австрийской ненависти к России, и исход Второй мировой войны мог быть совсем иным.

Так чем же Австрия в смысле контрибуции отличается от Баварии или Саксонии? Они тоже в XIX веке были независимыми королевствами. А Рузвельт в 1943 г. предложил отделить их от Германии вместе с Австрией. Но дальнейшему дроблению Германии воспрепятствовал Сталин.

Ну а другие европейские государства, например, Франция, разве ей не надо возвращать ценности, похищенные немцами, а затем попавшие в СССР? Пардон, но именно французское правительство в 1940—1943 гг. позаботилось, чтобы десятки тысяч «материальных ценностей» — танков, пушек, самолетов, автомобилей и прочая, и прочая — попали в СССР. Мало того, правительство Виши активно вербовало французских граждан к вступлению в СС и отправляло на Восточный фронт.

Советская пропаганда нам уши прожужжала с единственной эскадрильей (позже полком) «Нормандия-Неман». А говорить о «подвигах» дивизии СС «Шарлемань» («Карл Великий») было строжайше запрещено.

Французская общественность негодует на «ужасное» содержание 30 тысяч французских военнопленных в лагере под Тамбовом в 1941—1945 гг. А как они, бедные, туда попали? Неужели «бериевские палачи» ездили в Бретань и Прованс там их отлавливать?

В 1941—1943 гг. противотанковая артиллерия вермахта почти на четверть была французского производства, артиллерия среднего калибра — примерно на треть. Самые тяжелые снаряды (до двух тонн весом) на Ленинград бросали исключительно французские орудия. Самые хорошо бронированные танки, штурмовавшие Брест, Москву и Севастополь, были «Сомуа» французского производства.

И о какой тут реституции захваченных французских ценностей можно говорить? Не пора ли с французов взыскать многомиллиардную контрибуцию за ущерб, нанесенный действиями французского правительства и французскими солдатами на территории СССР в 1941—1944 гг.?

Дипломатия — это искусство делать невозможное возможным. Ну а наши дипломаты уже четверть века действуют более чем безобразно.

Почему бы МИДу не выступить с инициативой тотального возвращения всех перемещенных ценностей? Но с какой стати за точку отсчета принимать 1945 год? А почему не 1800-й или хотя бы 1900-й? Официально заявить, что Россия готова вернуть КНР все сокровища, а их у нас осталось довольно много, вывезенных из Пекина в 1900 г. Замечу, что Китай, в отличие от гитлеровской Германии, ни на кого не нападал. Так почему же всем странам мира, где находятся награбленные китайские сокровища, одновременно не вернуть их законному владельцу — китайскому народу?

Нетрудно догадаться, какой вой поднимется в Нью-Йорке, Лондоне, Париже и других западноевропейских столицах. Ну что ж, на нет и суда нет. Раз закрыли вопрос о грабеже 1900 г., мы закроем вопрос о ценностях, перемещенных в 1945—1947 гг., тем более что СССР оплатил их жизнями 30 миллионов своих граждан.

Не следует забывать и о том, что игры с реституцией есть превосходный рычаг для давления на правительство РФ с целью добиться от него очередных политических и экономических уступок. Ну и, само собой, эти игры — элемент общей стратегии стран Запада, стремящихся создать чувство неполноценности у русского народа — за перемещенные ценности, за «сталинские репрессии», за «депортацию народов» и т.д.



Глава 4

ВЕЛИКИЙ СОБЛАЗН

Как уже говорилось, генералы и адмиралы Англии, Франции, Японии и России в 1900 г. вывозили из разоренного Пекина «культурные трофеи» целыми пароходами совершенно легально.

Аналогичная ситуация сложилась и в западных зонах Германии в 1945—1946 гг. Американские, британские и даже битые французские генералы, которые возомнили себя победителями Германии, практически открыто забирали все, что им приглянется. Активно им способствовали и офицеры среднего звена. Полковники, майоры, капитаны брали как для своих начальников, так и себе лично. Американские военные грабили всегда и везде. Вспомним, как янки ограбили уже в наши дни Ирак, включая музейные сокровища всемирного значения.

«Доктор Дони Джордж, глава исторического музея Багдада, говорил: "Это были люди, которые знали, что брать. Они прошли мимо гипсовой копии "Черного обелиска". Это значит, что они были специалистами. Копии они не брали».

Среди украденного — бесценные древнейшие исторические памятники, некоторым из которых более пяти тысяч лет. Американские военные не сделали ничего, чтобы предотвратить вывоз украденного из страны и начать процесс международного поиска сокровищ, что не может быть оправдано их неосведомлённостью. Профессиональные археологи и историки предупреждали Пентагон о возможности подобных событий еще до начала войны.

Воры, взявшие самое ценное, пришли с инструментами для поднятия тяжелых предметов и с ключами от сейфов(!), в которых хранились ценнейшие экспонаты. Во время ограбления багдадского музея был также уничтожен каталог и компьютерные данные о музейных экспонатах, что фактически делает коллекцию "частной". Неслыханное преступление со времён гитлеровских команд, грабивших музеи Европы!

Профессор археологии чикагского университета Штейн считает, что дилеры заказали заранее интересующие их экспонаты. "Они выбирали только определенные экспонаты и знали, где их найти", — говорит он. Согласно исследованию "Института археологических исследователей Макдональда" (McDonald Institute for Archaeological Research),

проведенному в 2001 году, Лондон и Нью-Йорк — центры незаконной торговли антиквариатом, а Швейцария, где закон легализует произведение искусства, если оно находится в стране более пяти лет, — пересылочный пункт.

Репортер Роберт Фиск видел начало пожара в "Национальной библиотеке Ирака", он сразу же позвонил морским пехотинцам

ВМФ США, сообщил им местонахождение и название библиотеки на английском и арабском, по его словам, они могли бы доехать до места за пять минут и легко найти его по облаку поднимающегося дыма. Помощь оказана не была. По аналогии с багдадским музеем можно предположить, что до того, как библиотека была подожжена, из неё были украдены самые ценные письменные памятники Ирака»^[8].

К сожалению, объем книги, а главное, ее тематика не позволяют рассказать дальше об ужасающем разгроме иракских музеев.

Ну а советским генералам приходилось «приватизировать» культурные ценности в Германии с учетом «коммунистических принципов» и с оглядкой на Кремль.

ГКО рядом Постановлений легализовал солдатские посылки из Германии. Ну а офицеры продавали им по низким ценам или даже раздавали бесплатно фотоаппараты, сервизы, ковры, меха, велосипеды и мотоциклы. Полковники и генералы имели право купить или получить бесплатно автомобили, мебельные гарнитуры и т.д.

Осуждать ГКО за это может только злостный русофоб или психически нездоровый человек. Немцы разорили нашу страну, и советское правительство не имело физической возможности хоть как-то иначе вознаградить героев войны. Неужели нужно было допустить, чтобы жены и дети офицеров и генералов, прошедших от Волги до Эльбы, просили милостыню на улицах советских городов?

На территорию США не упала ни одна бомба и ни разу не ступала нога оккупанта. И тем не менее янки и англичане, оккупировавшие существенно большую часть Германии, тотально ограбили ее. Так, из шахты «Меркерс» в Тюрингии янки забрали все картины берлинских музеев и несколько сот тонн золота Рейхсбанка. Кстати, кража этого золота стала самым большим ограблением в мире, так что в 1957 г. попала в Книгу рекордов Гиннесса.

В Австрийских Альпах американцы обнаружили состав из 52-х вагонов. В 29 вагонах оказались изделия из золота, серебра и бриллиантов. Через два года остатки этих ценностей были проданы на аукционе в Нью-Йорке. Выручка составила менее одного процента от первоначальной

стоимости найденных ценностей. Остальное было разворовано.

Однако разумное выделение ГКО материальной помощи из трофеев рейха не устроило ряд наших военачальников, которые приступили к массовым «реквизициям», так сказать, в инициативном порядке.

Говоря «ряд военачальников», я не следую советской традиции: «Если кто-то кое-где у нас порой честно жить не хочет...» Подавляющее большинство генералов и маршалов брали лишь то, что им положено по соответствующему Постановлению ГКО. А многие не брали вообще ничего. Какие трофейные или иные культурные ценности нашли после смерти у И.В. Сталина? Что найдено было у Л.П. Берии после его ареста (убийства?), у его сына Серго? Да ничего! Наоборот, у Лаврентия Берии даже его зарплата и две Сталинские премии за создание ядерного оружия были конфискованы на... сберкнижке! Они оказались практически не тронуты!

Но, как уже было сказано, кое-кто занялся незаконным обогащением за счет германских трофеев.

В июне 1945 г. генерал-майор НКВД Алексей Матвеевич Сиднев был назначен начальником Берлинского оперативного сектора НКВД. На этом посту он пребывал до декабря 1947 г. (За это время НКВД было реорганизовано в МВД). 26 ноября 1947 г. Сиднев был назначен министром госбезопасности Татарской АССР. По прибытии в Казань 31 января 1948 г. он был арестован.

А теперь, дабы избежать предвзятости, я приведу выдержки из допроса Сиднева, опубликованного в 1-м выпуске за 1993 год сборника «Военные архивы России».

«6 февраля 1948 г.

ВОПРОС: — После вашего отъезда из Берлина были вскрыты крупные хищения ценных вещей и золота, в которых вы принимали непосредственное участие. Показывайте об этом.

ОТВЕТ: — Говоря откровенно, я давно беспокоился, ожидая, что будут вскрыты преступления, совершенные мною в Германии, и мне придется за них отвечать.

Как известно, частями Советской Армии, овладевшими Берлином, были захвачены большие трофеи. В разных частях города то и дело обнаруживались хранилища золотых вещей, серебра, бриллиантов и других ценностей. Одновременно было найдено несколько огромных хранилищ, в которых находились дорогостоящие меха, шубы, разные сорта материи, лучшее белье и много другого имущества. О таких вещах, как столовые приборы и сервизы, я уже не говорю, их было бесчисленное множество.

Эти ценности и товары различными лицами разворовывались...

Однако никаких мер к предотвращению грабежей я не предпринимал и считаю себя в этом виновным.

ВОПРОС: — Вы и сами занимались грабежом?

ОТВЕТ: — Я это признаю. Не считаясь с высоким званием советского генерала и занимаемой мною ответственной должностью в МВД, я, находясь в Германии, набросился на легкую добычу и, позабыв об интересах государства, которые мне надлежало охранять, стал обогащаться...

При этом я должен сказать, что, отправляя на свою квартиру в Ленинград это незаконно приобретенное имущество, я, конечно, прихватил немного лишнего.

ВОПРОС: — Обыском на вашей квартире в Ленинграде обнаружено около сотни золотых и платиновых изделий, тысячи метров шерстяной и шелковой ткани, около 50 дорогостоящих ковров, большое количество хрусталя, фарфора и другого добра.

Это, по-вашему, «немного лишнего»?

ОТВЕТ: — Я не отрицаю, что привез из Германии много ценностей и вещей.

ВОПРОС: — Вам предъявляются фотоснимки изъятых у вас при обыске 5 уникальных большой ценности гобеленов работы фламандских и французских мастеров XVII и XVIII веков.

Где вы утащили эти гобелены?

ОТВЕТ: — Гобелены были обнаружены в подвалах германского Рейхсбанка, куда их сдали во время войны на хранение какие-то немецкие богачи.

Увидев их, я приказал своему коменданту Аксенову отправить их ко мне в ленинградскую квартиру.

ВОПРОС: — Но этим гобеленам место только в музее. Зачем же они вам понадобились?

ОТВЕТ: — По совести сказать, я даже не задумывался над тем, что я ворую. Подвернулись эти гобелены мне под руку, я их и забрал...

ВОПРОС: — Дамскую сумочку, сделанную из чистого золота, вы где взяли?

ОТВЕТ: — Точно не помню, где я прихватил эту сумку. Думаю, что она была взята мною или женой в подвале Рейхсбанка.

ВОПРОС: — А три золотых браслета с бриллиантами вы где "прихватили"?

ОТВЕТ: — Эти браслеты были мною взяты в одном из обнаруженных

немецких хранилищ, где именно — не помню. Если не ошибаюсь, один из золотых браслетов мне принес бухгалтер берлинского оперсектора Ночвин.

ВОПРОС: — 15 золотых часов, 42 золотых кулона, кольцо, брошей, серег и цепочек, 15 золотых колец и другие золотые вещи, изъятые у вас при обыске, где вы украли?

ОТВЕТ: — Так же, как и золотые браслеты, я похитил эти ценности в немецких хранилищах.

ВОПРОС: — Вы очищали не только немецкие хранилища, но и грабили арестованных, как разбойник с большой дороги.

ОТВЕТ: — Ценностей арестованных я не присваивал.

ВОПРОС: — Врете. Ваш бывший адъютант Алексеев П.В. изобличает вас именно в том, что вы грабили арестованных.

Алексеев показал:

Летом 1945 года Сиднев приказал мне выехать к майору Захарову, взять там у арестованного немца ценности и доставить к нему — Сидневу, а арестованного немца также забрать с собой, но по пути высадить из машины и отпустить на все четыре стороны.

Это приказание мною было выполнено. Я доставил Сидневу изъятые у этого немца золотые часы, отделанный золотом автоматический карандаш, 4 отреза шерсти высокого качества и меховые шкурки на два котиковых пальто.

Тогда же я доложил Сидневу, что, согласно его приказанию, я забрал с собой у Захарова арестованного немца и по дороге отпустил его. Фамилия этого немца, насколько помню, Зальбер».

Вы признаете это?

ОТВЕТ: — Возможно, такой случай и имел место, но я его не помню.

ВОПРОС: — Шестьсот серебряных ложек, вилок и других столовых предметов вы также украли?

ОТВЕТ: — Да, украл.

ВОПРОС: — Можно подумать, что к вам ходили сотни гостей. Зачем вы наворовали столько столовых приборов?

ОТВЕТ: — На этот вопрос я затрудняюсь ответить.

ВОПРОС: — 32 дорогостоящих меховых изделия, 178 меховых шкурок, 1500 метров высококачественных шерстяных, шелковых, бархатных тканей и других материалов, 405 пар дамских чулок, 78 пар обуви, 296 предметов одежды — все это лишь часть изъятых у вас вещей.

Вы что, собирались торговать всей этой добычей?

ОТВЕТ: — Торговать, конечно, я не собирался. Все это наворовал частично сам, при активном участии жены, а большинство имущества для

меня доставили комендант оперсектора Аксенов и мой родственник Кузнецов, выписанный мною в Берлин из СССР и назначенный оперуполномоченным по учету в оперативный сектор.

ВОПРОС: — Теперь, может быть, вы сами скажете, что еще вы награбили в Германии?

ОТВЕТ: — Мне сейчас трудно перечислить все то, что я в течение длительного времени разными путями направил в свою ленинградскую квартиру. Могу лишь ориентировочно сказать, что из Германии я вывез для себя более 40 битком набитых чемоданов, ящиков и тюков, в которых было много различного белья, высших сортов материи, мужские и дамские костюмы, меховые женские шубы, черно-бурые лисы, женская и мужская обувь, фотоаппараты, радиолы, хрустальные вазы, антикварные вещи и другое имущество.

Часть этого имущества я месяц тому назад переправил к своему новому месту жительства в гор. Казань.

Кроме того, из Берлина в начале декабря 1947 года мною отправлены в Казань мебель из красного дерева для спальни и столовой, рояль, киноустановка и другие вещи...

В 1944 году, являясь заместителем начальника Управления СМЕРШ 1-го Украинского фронта, я на территории Польши встретился с Серовым, являвшимся в то время Уполномоченным НКВД по указанному фронту. Под его руководством я проводил работу в Польше, а затем, когда советские войска захватили Берлин, Серов добился моего перевода на работу в НКВД и назначил начальником берлинского оперсектора.

На этой работе Серов приблизил меня к себе, я стал часто бывать у него, и с этого времени началось мое грехопадение.

Полностью сознавая свою вину перед партией и государством за преступления, которые я совершил в Германии, я просил бы только учесть, что надо мной стоял Серов, который, являясь моим начальником, не только не одернул меня, а, наоборот, поощрял этот грабеж и наживался в значительно большей степени, чем я.

Вряд ли найдется такой человек, который был в Германии и не знал бы, что Серов являлся, по сути дела, главным воротилой по части присвоения награбленного.

Самолет Серова постоянно курсировал между Берлином и Москвой, доставляя без досмотра на границе всякое ценное имущество, меха, ковры, картины и драгоценности для Серова. С таким же грузом в Москву Серов отправлял вагоны и автомашины.

Надо сказать, что Серов свои жульнические операции проводил очень

искусно. Направляя трофейное имущество из Германии в Советский Союз для сдачи в фонд государства, Серов под прикрытием этого большое количество ценностей и вещей брал себе.

Следуя примеру Серова, я также занимался хищениями ценностей и вещей, правда, за часть из них я расплачивался деньгами.

ВОПРОС: — Но ведь и деньги вами тоже были украдены?

ОТВЕТ: — Я денег не крал.

ВОПРОС: — Неправда. Арестованный бывш. начальник оперативного сектора МВД Тюрингии Бежанов Г.А. на допросе показал, что вы присвоили большие суммы немецких денег, которые использовали для личного обогащения.

Правильно показывает Бежанов?

ОТВЕТ: — Правильно. При занятии Берлина одной из моих оперативных групп в Рейхсбанке было обнаружено более 40 миллионов немецких марок.

Примерно столько же миллионов марок было изъято нами и в других хранилищах в районе Мите (Берлин).

Все эти деньги были перевезены в подвал здания, в котором размещался берлинский оперативный сектор МВД.

ВОПРОС: — Но этот подвал с деньгами находился в вашем ведении?

ОТВЕТ: — Да, в моем.

ВОПРОС: — Сколько же всего там находилось денег?

ОТВЕТ: — В подвале находилось около 100 мешков, в которых было более 80 миллионов марок.

ВОПРОС: — Какое вы имели право держать у себя такое количество денег, не сдавая их в советский государственный банк?

ОТВЕТ: — Хранение такого количества денег, конечно, было незаконным, но сделано это было по указанию Серова.

Когда я ему доложил об обнаружении в Берлине мешков с немецкими марками, Серов сказал, что эти деньги будут для нас очень кстати, и приказал их в банк не сдавать, а держать у себя.

ВОПРОС: — За счет этих денег вы и обогащались?

ОТВЕТ: — Да. Значительная часть захваченных денег пошла на личное обогащение.

ВОПРОС: — Кого?

ОТВЕТ: — Больше всего поживились за счет этих денег Серов и я. Попользовались этими деньгами также Клепов и Бежанов, работавшие начальниками оперативных секторов МВД в Германии»^[9].

Замечу, что речь идет о генерале армии Иване Александровиче Серове,

заместителе Главного начальствующего военной администрации в советской зоне Германии, Герое Советского Союза, кавалере шести орденов Ленина и прочая, и прочая. Кстати, Серов не только не был арестован или допрошен, но продолжал успешно делать карьеру. Оборвалась она только в 1963 г. из-за близких отношений начальника ГРУ Серова с американским агентом Пеньковским.

А вот еще один любитель трофейного имущества генерал-лейтенант К.Ф. Телегин, с 1945 г. член Военного совета Группы советских войск в Германии.

«Попался генерал-лейтенант Телегин на мелочи. Гнал он из оккупированной Германии в Советский Союз эшелон с неким добром. Эшелон перехватили. На следствии бравый генерал объяснил: не себе — землякам, земляки попросили, не мог отказать.

Увы, кроме того эшелона "для земляков", он урвал немного трофейного имущества еще и для себя. При обыске у него нашли "большое количество ценностей", в том числе "свыше 16 килограммов изделий из серебра, 218 отрезков шерстяных и шелковых тканей, 21 охотничье ружье, много антикварных изделий из фарфора и фаянса, меха, гобелены работы французских и фламандских мастеров XVII и XVIII веков и другие дорогостоящие вещи"...

Воровал генерал-лейтенант Телегин так, что деяния его стали как бы эталоном, точкой отсчета. Когда надо было чьи-то преступления с чем-то сопоставить и сравнить, то сравнивали с Телегиным. О ком-то следователи с уважением говорили: воровал почти как Телегин!»^{10}

Константин Телегин был разжалован и получил «по рогам» 25 лет лагерей.

Когда дело дошло до Г.К. Жукова, размах его воровства и непомерную жадность сравнили именно с воровством и жадностью Телегина. Жукову приказали писать объяснение. Дело по расследованию преступной деятельности Жукова вел секретарь ЦК Жданов Андрей Александрович. Объяснительная записка Жукова адресована Жданову. Жуков писал: «Обвинение меня в том, что я соревновался в барахольстве с Телегиным — является клеветой. Я ничего сказать о Телегине не могу. Я считаю, что он неправильно приобрел обстановку в Лейпциге. Об этом я ему лично говорил. Куда он ее дел, я не знаю»^{11}.

А теперь перейдем к «невинно пострадавшей от сталинских репрессий» парочке — генерал-лейтенанту Владимиру Крюкову и его жене певице Лидии Руслановой. В августе 1948 г. парочка была арестована.

Из материалов дела следует, что Крюков вывез из Германии огромный черный автомобиль «Horch 951 A», два «мерседеса» и «ауди». Автомобиль «Horch 951 A» был создан как «Гитлерваген», то есть автомобиль для Гитлера. Это была восьмиместная машина с рабочим объемом двигателя 4944 куб. см.

Ряд историков обвиняют Крюкова в содержании борделя для высших чинов Группы советских войск в Германии.

«У кавалерийского генерала Крюкова, помимо машин, трех московских квартир и двух дач, конфисковали 700 тысяч рублей наличными. Это уже после денежной реформы 1947 года, когда рубль был стабилизирован, когда Сталин денежной реформой разорил многих подпольных миллионеров. Удачливый Крюков даже через сталинскую денежную реформу проскочил, сохранив больше полмиллиона наличными. Для сравнения: генерал МТБ в то время получал 5—6 тысяч рублей в месяц (письмо генерал-полковника И.А. Серова Сталину 8 февраля 1948. Военные архивы России. 1993, №1. С. 212)

Кроме всего у этого доблестного генерала нашли 107 килограммов изделий из серебра, 35 старинных ковров, старинные гобелены, много антикварных сервизов, меха, скульптуры из бронзы и мрамора, декоративные вазы, огромную библиотеку старинных немецких книг с золотым обрезом, 312 пар модельной обуви, 87 костюмов, штабеля шелкового нательного и постельного белья и пр., и пр.

Все это было захвачено Крюковым и вывезено из Германии только благодаря покровительству Жукова. Потому на допросе 1 октября 1948 генерал-лейтенанту Крюкову был задан вопрос: "Вы сказали, что, опускаясь все ниже и ниже, превратились по существу в мародера и грабителя. Можно ли считать, что таким же мародером и грабителем был Жуков, который получал от вас подарки, зная их происхождение?" ...

Картинная галерея Лидии Руслановой — 132 картины великих русских мастеров: Шишкина, Репина, Серова, Сурикова, Васнецова, Верещагина, Левитана, Крамского, Брюллова, Тропинина, Врубеля, Маковского, Айвазовского и других. Просто интереса ради я зашел в Британскую национальную галерею на Трафальгарской площади и начал отсчитывать первые от входа 132 картины»^{[\[12\]](#)}.

Ну а уже после ареста в самом конце 1949 г. следствием был обнаружен специальный тайник на кухне под плитой в квартире Егоровой, бывшей няни Руслановой. Там нашли 208 (!) бриллиантов, изумрудов, сапфиров, рубинов, платиновые, золотые и серебряные изделия.

На следствии Русланова и Крюков валили все друг на друга: муж

утверждал, что ценности принадлежат жене, а жена — что мужу. Как писал В. Суворов: «...в 1953 году Жуков оказался у самой вершины власти, он приказал всех своих друзей из тюрем выпустить, а их дела пересмотреть и провести "дополнительную проверку". Покорные прокуроры дела тут же пересмотрели. Вот результат пересмотра: "Не отрицал Крюков в суде свою вину и в расхищении государственного имущества. В то же время, как указывается в заключении Главной военной прокуратуры, составленной по результатам проведенной в 1953 году дополнительной проверки, изъятые при аресте Крюкова ценности принадлежали его жене — Руслановой Л.А., приобретенные ею на личные деньги" (Смирнов Н. Вплоть до высшей меры. С. 156—157)»^{13}.

28 октября 1949 г. Русланова получила 10 лет и была отправлена в Озерлаг на строительство железнодорожной линии Тайшет—Братск. А Крюков 2 октября 1951 г. был приговорен к 25 годам лагерей.

«Сидела она с комфортом. Пианистка Т. Барышникова рассказала о появлении Руслановой в лагерном бараке: "в обезьяньей шубе с чернобурыми манжетами, в сапогах из тончайшего шевро, в огромной пуховой белой шали". В таком облачении сибирские морозы не страшны. З-к Русланова щеголяла по лагерям и пересылкам в таких нарядах (вывезенных из освобожденной Германии), которые не снились не то что жене начальника Озерлага, но и жене первого секретаря Иркутского обкома коммунистической партии. Понятно, что з-к Русланова стояла на специальном довольствии и имела множество привилегий. По крайней мере, рельсы она на себе не таскала и тачку не катала»^{14}.

Ну а теперь пора перейти к «трофейщику» № 1 маршалу Георгию Константиновичу Жукову. Я не собираюсь ни восхвалять, ни обличать маршала, а просто приведу ряд доказательств без комментариев.

«Товарищу Сталину

В Ягоднинской таможне (вблизи г. Ковеля) задержано 7 вагонов, в которых находилось 85 ящиков с мебелью.

При проверке документации выяснилось, что мебель принадлежит маршалу Жукову...

Вагоны с мебелью 19 августа из Ягодино отправлены в Одессу.

Одесской таможне дано указание этой мебели не выдавать до получения специального указания.

Опись мебели, находящейся в осмотренных вагонах, прилагается.

Булганин

23 августа 1946 года»^{15}.

«Совет Министров СССР
товарищу Сталину И.В.

В соответствии с Вашим указанием, 5 января с. г. на квартире Жукова в Москве был произведен негласный обыск.

Задача заключалась в том, чтобы разыскать и изъять на квартире Жукова чемодан и шкатулку с золотом, бриллиантами и другими ценностями.

В процессе обыска чемодан обнаружен не был, а шкатулка находилась в сейфе, стоящем в спальном комнате.

В шкатулке оказалось:

часов — 24 шт., в том числе: золотых — 17 и с драгоценными камнями — 3;

золотых кулонов и колец — 15 шт., из них 8 с драгоценными камнями;
золотой брелок с большим количеством драгоценных камней;

другие золотые изделия (портсигар, цепочки и браслеты, серьги с драгоценными камнями и пр.)...

В ночь с 8 на 9 января с. г. был произведен негласный обыск на даче Жукова, находящейся в поселке Рублево, под Москвой.

В результате обыска обнаружено, что две комнаты дачи превращены в склад, где хранится огромное количество различного рода товаров и ценностей.

Например:

шерстяных тканей, шелка, парчи, панбархата и других материалов — всего свыше 4000 метров;

мехов — собольих, обезьяньих, лисьих, котиковых, каракульчевых, каракулевых — всего 323 шкуры;

шевро высшего качества — 35 кож;

дорогостоящих ковров и гобеленов больших размеров, вывезенных из Потсдамского и др. дворцов и домов Германии — всего 44 штуки, часть которых разложена и развешена по комнатам, а остальные лежат на складе.

Особенно обращает на себя внимание больших размеров ковер, разложенный в одной из комнат дачи;

ценных картин классической живописи больших размеров в художественных рамках — всего 55 штук, развешенных по комнатам дачи и частично хранящихся на складе;

дорогостоящих сервизов столовой и чайной посуды (фарфор с художественной отделкой, хрусталь) — 7 больших ящиков;

серебряных гарнитуров столовых и чайных приборов — 2 ящика;

аккордеонов с богатой художественной отделкой — 8 штук;

уникальных охотничьих ружей фирмы Голанд-Голанд и других — всего 20 штук.

Это имущество хранится в 51 сундуке и чемодане, а также лежит навалом...

Вся обстановка, начиная от мебели, ковров, посуды, украшений и кончая занавесками на окнах — заграничная, главным образом немецкая. На даче буквально нет ни одной вещи советского происхождения, за исключением дорожек, лежащих при входе на дачу.

На даче нет ни одной советской книги, но зато в книжных шкафах стоит большое количество книг в прекрасных переплетах с золотым тиснением, исключительно на немецком языке...

Абакумов

10 января 1948 года»^{[116](#)}.

«Совет Министров СССР

товарищу Сталину И.В.

3 февраля 1948 г. № 3726/А

гор. Москва

Докладываю, что МГБ СССР взято обратно с базы госфондов все имущество, изъятое у маршала Жукова. Абакумов»^{[117](#)}.

«Акт о передаче Управлению Делами Совета Министров Союза ССР изъятого Министерством Государственной Безопасности СССР у Маршала Советского Союза Г.К. Жукова незаконно приобретенного и присвоенного им трофейного имущества, ценностей и других предметов.

Кулоны и броши золотые (в том числе один платиновый) с драгоценными камнями — 13 штук

Часы золотые — 9 штук

Кольца золотые с драгоценными камнями — 16 штук

Серьги золотые с бриллиантами — 2 пары

Другие золотые изделия (браслеты, цепочки и др.) — 9 штук

Украшения из серебра, в том числе под золото — 5 штук

Металлические украшения (имитация под золото и серебро) с драгоценными камнями (кулоны, цепочки, кольца) — 14 штук

Столовое серебро (ножи, вилки, ложки и другие предметы) — 713 штук

Серебряная посуда (вазы, кувшины, сахарницы, подносы и др.) — 14 штук

Металлические столовые изделия под серебро (ножи, вилки, ложки и др.) — 71 штука.

II

Шерстяные ткани, шелка, парча, бархат, фланель и другие ткани — 3420 метров

Меха — скунса, норка, выдра, нутрии, черно-белые лисы, каракуля и другие — 323 штуки

Шевро и хром — 32 кожи

Дорогостоящие ковры и дорожки больших размеров — 31 штука

Гобелены больших размеров художественной выделки — 5 штук

Художественные картины в золоченых рамах, часть их них представляет музейную ценность — 60 штук

Дворцовый золоченый художественно выполненный гарнитур гостиной мебели — 10 предметов

Художественно выполненные антикварные вазы с инкрустациями — 22 штуки»^[18].

И за все фокусы с трофейным имуществом маршал Жуков был строго наказан — его отправили командовать Одесским ВО.

Но вот 5 марта 1953 г. умер Сталин. Жуков вновь на коне — он опять министр обороны СССР.

Владимир Крюков из мест заключения 25 апреля 1953 г. пишет письмо маршалу Жукову. Тот лично обратился по сему поводу к Хрущеву. Последний очень надеялся на помощь министра обороны в поддержке заговора против Л.П. Берии, и дело Крюкова, Руслановой и прочих «трофейщиков» было решено в несколько дней. Крюков и Русланова были полностью реабилитированы.

Уже в августе 1953 г. Русланова и Крюков вернулись в Москву. Русланова немедленно купила для Крюкова лимузин представительского класса «ГАЗ-12 ЗИМ». На таком ездили тогда только министры и первые секретари обкомов. Руслановой вернули 103 ценные картины.

Ну а теперь о Руслановой и Крюкове снимают документальные и художественные фильмы, где они, естественно, представлены в качестве положительных героев.

Помимо этой «сладкой парочки» в 1953 г. вышли на свободу Сиднее и другие «герои-трофейщики».

Итак, к сожалению, значительный процент германского трофейного имущества незаконно перешел в собственность наших вороватых генералов и маршалов. Справедливости ради можно сказать, что если ввести коэффициент «К», равный отношению трофеев, попавших в руки частных лиц, к общему числу германских трофеев, то у нас по элементарному подсчету он не более 0,05%, а вот в США 70—90%.

Что же происходит сейчас с трофейными ценностями, находящимися у частных лиц РФ? Тут я просто процитирую:

«Историк Григорий Козлов утверждает, что еще за два года до окончания войны академик Илья Грабарь, возглавивший комиссию советских экспертов по трофейным ценностям, и скульптор Сергей Меркуров, руководивший Музеем изобразительных искусств им. А.С. Пушкина, якобы предложили создать в Москве музей Победы, в котором были бы выставлены трофейные сокровища из Германии и союзных ей стран. Музей вроде как предполагалось разместить в здании Дворца Советов на месте снесенного храма Христа Спасителя, однако эта идея была отвергнута Сталиным в 1948 году, поскольку трофейное искусство к тому времени ассоциировалось уже не с военными триумфами, а с коррупцией в среде советских военных и чиновников.

Дмитрий Шепилов, возглавлявший в конце 1940-х один из отделов управления пропаганды и агитации ЦК ВКП(б), цитировал в мемуарах разговор своего начальника Леонида Ильичева с академиком Павлом Юдиным, который восхищался собранной Ильичевым коллекцией европейской живописи: "Имей в виду, Павел Федорович, что картины — это при любых условиях капитал. Деньги могут обесцениться. И вообще, мало ли что может случиться. А картины не обесцениваются". "Именно поэтому, — заключает Шепилов, — а вовсе не из любви к живописи, в которой они ничего не смыслили, все они занялись коллекционированием картин и других ценностей".

Когда в постсоветской России возник легальный рынок антиквариата, можно было ожидать появления на нем множества трофейных произведений — если не из государственных хранилищ, то хотя бы из частных коллекций. Этого, однако, не произошло, и сегодня антиквары говорят, что на рынке даже не существует понятия "трофейное искусство". "Это абсолютно советский термин, — считает владелец московской "Галереи Шишкина" Леонид Шишкин. — Термин из тех времен, когда каждый уважающий себя генерал должен был иметь в столовой картину из Германии в большой старой раме. Другого искусства в домах генералов просто не было".

По мнению Шишкина, это трофейное искусство растворилось в мировом рынке антиквариата еще в семидесятые, с началом массовой эмиграции евреев: "Уезжая из страны в Израиль или куда-нибудь на Запад, люди использовали все каналы и связи, чтобы вывезти самое дорогое. Многие трофейные коллекции осели в Австрии, Германии и Израиле".

"Шедевров по домам висит еще очень много, — возражает Шишкину

Александр Цыбин из галереи "Маяк". — Рано или поздно все всплывет. А может, и не всплывет — европейская живопись у нас не котируется, в цене только первые имена Средневековья и импрессионисты, а все остальное — это темный лес и для владельцев, и для первичных покупателей». По словам Цыбина, как правило, что-то трофейное имеет ценность в России, только если оно было вывезено из России или создано русскими художниками, эмигрировавшими, например, во Францию. Все остальное трудно продать дорого. "И, вероятно, многие вполне дорогие вещи так и будут висеть по домам, постепенно приходя в негодность", — заключает галерист.

"Люди стараются не показывать свои шедевры, боятся, что их тут же обворуют, — говорит Шишкин. — Коллекционеры не заинтересованы в публичности"»[\[19\]](#).



Глава 5

«НАИВАЖНЕЙШЕЕ ИЗ ИСКУССТВ»

Трофеями советского народа стали сотни германских фильмов, а также фильмов других стран Европы и Америки, захваченных в советской зоне Германии. Это были именно народные трофеи, поскольку их смотрели практически все люди старшего поколения, а также все отцы, матери, дедушки, бабушки и прабабушки нашей молодежи.

Естественно, советская цензура провела жесткую селекцию трофейных кинофильмов. О показе «Триумфа воли» или других фильмов Лени Рифеншталь, конечно, речи не могло идти. Хотя, замечу, я их смотрел и ничего «человеконенавистнического» там не обнаружил. Всего с 1933 г. по 1945 г. в Германии были выпущены 1363 полнометражные кинокартины.

У нас показывали прежде всего развлекательные и познавательные картины. Люди с удовольствием шли в кино смотреть фильмы с участием знаменитых певцов Джильи и Карузо, музыкальные ревю с Марикой Рёкк, приключенческие ленты «Индийская гробница» (1938 г., режиссер Ричард Айхберг) и «Каучук» (в прокате — «Охотники за каучуком»), биографические фильмы о Рембрандте, Моцарте, Шиллере, экранизации опер «Тоска», «Чио-Чио-сан», флоберовской «Мадам Бовари» и др.

Культовым фильмом в СССР стала лента режиссера Георга Якоби «Девушка моей мечты», снятая в 1944 г. Помните, именно этот фильм так ненавидел наш Штирлиц. Кстати, первоначально фильм назывался «Женщина моих грез», но партийные бонзы решили, что грезить о женщине неприлично, хотя в 1944 г., когда снимался этот фильм, его героине Марике Рёкк было уже 30 лет, и героиня вполне соответствовала оригинальному названию.

Среди трофеев других государств — четыре знаменитых фильма о Тарзане, «Под красной мантией» (в советском прокате — «Под кардинальской мантией»), снятый в 1937 г. шведским режиссером Виктором Шёстрёмом с немецким эмигрантом Конрадом Фейдтом в главной роли. В «трофейные» попали чехословацкий фильм «Порт-Артур» (в советском прокате — «Спасенные знамена»), снятый в 1936 г. во Франции эмигрантом из СССР Федором Оцепом; приключенческий фильм «Гибралтар» (в советском прокате — «Сети шпионажа») с Эриком Штрогеймом в одной из главных ролей. «Сто мужчин и одна девушка»,

«Большой вальс», и «Серенада Солнечной долины» тоже стали трофеями Красной армии.

Большую часть трофейных фильмов, предназначенных для проката в СССР, смотрел лично Сталин. Эти фильмы Сталину переводил министр кинематографии И.Г. Большаков, который выучивал тексты реплик по специально для него сделанным переводам.

Зрители старшего поколения наверняка помнят трофейные картины, которым обычно предшествовали титры: «Этот фильм взят в качестве трофея после разгрома Советской Армией немецко-фашистских войск под Берлином в 1945 году». Однако в этих картинах не было ни единого титра, из которого можно было бы узнать, в какой стране снимался фильм, авторов фильма и снявшихся там актеров. Зрителю предлагали посмотреть просто «зарубежный фильм». Даже оригинальное название фильма, за редким исключением, изменялось. Так, например, фильм 1943 г. «Чудесный исцелитель» имел оригинальное название «Парацельс» — по имени своего героя — великого медика, поставил его один из классиков мирового кино Георг Вильгельм Пабст, а главную роль сыграл знаменитый Вернер Краус, но наши зрители об этом так и не узнали.

Мало кто знает, что цветное кино пришло к нам вместе с германскими трофеями. Борцы за «родину слонов» возразят мне, что и в СССР до 1945 г. снимались цветные художественные фильмы. Да, правда. Но как они были сняты. Я говорю не столько о плохом качестве, сколько о трехплёночных (!) камерах ЦКС-1, которые были сложны, дороги и ненадежны.

Ну а немцы с 1925 г. снимали цветные фильмы на трехслойной цветной пленке АГФА. Завод по ее производству фирмы IG Farben находился в городе Грейппине и оказался в советской зоне оккупации.

Советскими трофеями стали огромные запасы пленки АГФА и оборудование для ее производства.

Именно на пленке АГФА был снят Парад Победы в Москве. Самое забавное, что монтаж и озвучивание фильма производились в Берлине. Непонятно, по чьей вине, большая часть ленты имела брак по цвету. Поэтому весь полуторачасовой фильм показывали в черно-белом варианте. И лишь 19 минут были в цвете.

Первым советским художественным фильмом, снятым на пленке АГФА, стал «Каменный цветок» (режиссер Александр Птушко).

Фильм вышел на экран 28 апреля 1946 г. и немедленно стал лидером проката — 23,17 млн. зрителей в 1946 г.! В 1946 г. на Каннском кинофестивале фильм получил «Приз за лучший цвет».

Кроме того, на пленке АГФА было снято около двух десятков

советских фильмов, в том числе «Клятва» (1946 г.), «Мичурин» (1948 г.) и «Падение Берлина» (1949 г.).

Германскую пленку АГФА и аппаратуру для ее производства в 1946 г. привезли в Казань. Как утверждает директор Казанской студии кинохроники Михаил Михайлов: «В 1947 году советский человек впервые увидел трофейное немецкое цветное кино. Оно производило другой эффект, показывало другую жизнь. В этот же год в Казань привезли не только образцы высококачественной цветной пленки, но и целиком демонтированное ее производство. Немецкое оборудование разместили на фабрике кинопленки № 8 (ныне "Тасма")».

Между прочим, и в Москву в 1946 г. привезли германское оборудование и германских специалистов, и в конце 1947 г. там началось малосерийное производство цветной пленки по германской технологии. Крупная серия была выпущена в следующем, 1948 году.

Нравится нам или нет, но немцам мы обязаны и телевидением. Сейчас наши СМИ восхваляют Владимира Зворыкина — «отца телевиденья». Он ведь был эмигрантом, а «цветы эмиграции» ныне в моде.

А между тем без всякого участия «папаши» в 1936 г. в Берлине уже шли телепередачи. Причем и на передающем, и на приемном конце использовались полностью электронные схемы (а не электромеханические).

Мало того, злодеи немцы использовали телевизионные камеры для систем наведения ракет класса «воздух—земля» и «земля—воздух». Так, в 1940—1944 гг. берлинская фирма «Фернзее» разработала телевизионную систему «Тоннэ-Зеедорф». Эта система была применена в серийных пикирующих бомбардировщиках Hs-293 и Hs-294, которыми были потоплены несколько кораблей союзников.

Фирмы «Фернзее» и «Телефункен» на базе «Тоннэ» создали более совершенную телевизионную головку «Шпротте», которая предназначалась в основном для зенитных ракет.

С возрастанием опасности бомбардировок союзной авиации компания «Фернзее» перевела все свои военные разработки из Берлина в городок Таннвальд в Судетскую область.

В апреле 1945 г. Красная армия заняла Таннвальд и захватила в целостности и сохранности оборудование «Фернзее», а также складские запасы и инженерно-технический персонал.

Эти трофеи были разделены на две части. Все относившееся к военной тематике сразу же эвакуировали в Советский Союз. А все, что могло иметь отношение к созданию бытовых телевизоров, включая и оборудование,

загрузили в вагоны, заперли и оставляли в Таннвальде под охраной советских войск до февраля 1946 г. Сам же завод в конце мая 1945 г. был передан в собственность Чехословакии.

В конце февраля 1946 г. поезд с материалами и персоналом бывшей компании «Фернзее» прибыл из Таннвальда в городок Арнштадт, находившийся в советской зоне оккупации. Именно там в обстановке глубокой секретности начались разработки нового бытового телевизора, получившего позже наименование EFu T1.

Городок Арнштадт был выбран неслучайно. Там располагался один из заводов «Сименс Вернерверк», выпускавший бытовые радиоприемники. Завод подлежал демонтажу и перевозке в Ленинград, но на февраль 1946 г. демонтаж оборудования только начинался, что не мешало начать на заводе новые разработки. И в марте 1946 г. работы над телевизором EFu T1 развернулись именно в Арнштадте. К июлю 1948 г. завод «Сименс Вернерверк» был полностью демонтирован, а все его оборудование и немецкие специалисты вывезены в Ленинград на новый телевизионный завод.

Из Таннвальда в Арнштадт перевезли около 40 инженерно-технических работников вместе с семьями, и к ним присоединились сотрудники арнштадтского завода «Сименс Вернерверк». Разработки нового телевизора начинались буквально с нуля. Несколько месяцев ушло на разработку телевизионных трубок. В результате были созданы два типа таких трубок (кинескопов) с диагональю 30 см — RB3 с круглым экраном (картинка 20 x 15 см) и RB4 с прямоугольной колбой (картинка 22,8x17,1 см).

Первые телевизоры EFu T1 были готовы в конце 1947 г., а к началу 1948 г. в Арнштадте уже изготовили около тысячи таких телевизоров. При этом производство было засекречено, и лишь немногие работники завода имели к нему доступ.

В подразделении завода, называемом «Арнштадгским телевизионным институтом», работала почти четверть заводского персонала — около 200 человек. Большинство из них в середине 1948 г. было отправлено в СССР. Именно тогда завершился демонтаж завода «Сименс Вернерверк» в Арнштадте, и все его оборудование, документация, а также все изготовленные к тому времени телевизоры EFu T1 были вывезены в Ленинград. Ну а там на их базе развернулось производство телевизоров «Т-2 Ленинград».

В 1946 г. головной организацией, которой было поручено вести основные работы по реконструкции Московского телецентра, стал ВНИИ

телевидения. Директором ВНИИТ был назначен П.В. Шмаков, а руководителем работ по реконструкции Московского телецентра — В.Л. Крейцер. Для разработки аппаратуры реконструируемого Московского телецентра в подмосковном поселке Фрязино было создано специальное конструкторское бюро, которое возглавил А.А. Федоров.

Замечу, что наши специалисты работали вместе с учеными и инженерами из Германии. Руководил работами с немецкой стороны И. Понтер.

В разработке телевизионных камер активно участвовал В. Гофман, проблемами синхронизации занимался В. Янд, разверткой — Г. Зигель. З. Чау еще в довоенные годы прославился как один из крупнейших оптиков мира. Поэтому он и возглавил работы по телекинопроекции и оптическим приборам для телевизионных камер. Вопросами общей компоновки, конструирования аппаратуры и многими другими занимался А. Матцке, за проблемы контроля и измерений отвечал Ф. Леглер.

Немецкие наработки были использованы и при создании других отечественных телевизоров, таких как «Север» и «Экран».

В 1960—1970-х гг. я имел фотографические аппараты «Любитель» и «Москва», но мне, как и 99,9% советских граждан, не приходило и мысли об их германском происхождении.

В 1946 г. на ленинградский Государственный оптико-механический завод ГОМЗ (позже ЛОМО) были доставлены германские специалисты, документация и оборудование. И вот в том же 1946 г. германский двухобъективный фотоаппарат «Voigtlander Brilliant» под названием «Комсомолец» был запущен в серийное производство. Напомню молодому читателю, что 2-й (верхний) объектив служил для зеркальной наводки, а жестко соединенный с ним нижний объектив — для съемки. По сравнению с зеркальными однообъективными аппаратами двухобъективная схема была гораздо проще, надежней и, разумеется, дешевле. Мало того, при закрывании затвора аппарат с прыгающей «зеркалкой» вибрировал, что было очень плохо при малых выдержках — 1/30, 1/15 и т.д.

Завод ГОМЗ с 1946 г. по 1951 г. выпустил 306,7 тыс. аппаратов «Комсомолец». После незначительных переделок он получил название «Любитель». Массовый выпуск «Любителя» начался в 1950 г.

С начала 1946 г. на подмосковный Красногорский механический завод (КМЗ) было направлено около 100 германских специалистов в области оптики. Там они проработали 5 лет. Основной продукцией завода была военная оптика. Однако в 1946 г. начался выпуск и гражданских фотоаппаратов. Первым стал германский «Zeiss Ikonte», выпускавшийся

под названием «Москва-1».

С 1946 г. по 1949 г. завод произвел 31 632 фотоаппарата «Москва-1». В этом фотоаппарате использовалась 60-мм пленка, размер изображения 6 x 9 см.

Как уже говорилось, я сам довольно много снимал аппаратом «Москва» и могу лично подтвердить, что по четкости изображения и высокой разрешающей способности ему не было равных среди отечественных фотоаппаратов. Лишь купив аппарат «Пентакон Сикс» производства ГДР, я продал любимую «Москву».

Кроме того, в Красногорске в 1949—1950 гг. выпускался «элитный» фотоаппарат ВТСВС (ТСВВС). В корпус фотоаппарата ФЭД был вставлен трофейный объектив «Карл Цейсе» Зоннар 1,5/50 мм или 2,0/50, с внутренним байонетом «Contox». Этот аппарат обладал непревзойденной для того времени светосилой. Напомню, что фотоаппарат «Зенит» 1960—1970-х годов выпускался с объективом «Индустар-50» 3,5/50. Любопытно, что аппарат ВТСВС не допускали в свободную продажу. Их было выпущено всего около 1000 штук и все они пошли на награждение генералов и адмиралов.

Ну а с 1948 г. по 1988 г. (!) КМЗ выпускал фотоаппарат «Зоркий», созданный на базе германского аппарата «Leica II».

В 1945 г. советское правительство решило перепрофилировать киевский завод «Арсенал» на выпуск различных оптических, оптико-механических и оптико-электронных приборов.

В июне—августе 1945 г. с завода «Карл Цейс» в Йене на киевский завод «Арсенал» было перевезено несколько сот станков и различного оборудования, а также около сотни конструкторов, технологов и квалифицированных рабочих-оптиков. В 1947 г. немцы уехали на родину. На заводе осталось лишь 5 человек, создавших в Киеве семьи.

Кроме того, был вывезен задел деталей фотоаппаратов и объективов «Contax». В 1947 г. на «Арсенале» начался выпуск фотоаппарата «Киев-2», который являлся точной копией фотоаппарата «Contax II», а в 1952 г. — фотоаппарата «Киев-3» — копии «Contax III».

Фотоаппараты типа «Киев» выпускались заводом «Арсенал» свыше 50 лет. Кроме того, в конце 1940-х годов по немецким образцам был начат выпуск различных оптических приборов: теодолитов, нивелиров, квадрантов, гониометров и др. Естественно, выпускалась и военная продукция — различные прицелы, перископы и т.д.

Еще раз хочется повторить: о немецком трофейном следе в нашей культуре, науке, технике и промышленности можно написать и 20 томов, и

все равно будет множество пробелов.

А эту главу я закончу свежей (на ноябрь 2012 г.) рекламой в Интернете: «Продается германский ламповый радиоприемник "Филипс 657А" выпуска военных лет. Работает во всех диапазонах. Цена 9900 рублей». Умели немцы работать!



Глава 6

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В СССР ГЕРМАНСКИХ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ

Согласно соглашению о разделе германского флота, союзники выделили СССР 145 боевых надводных кораблей и 441 вспомогательное судно. По требованию британской стороны буксиры мощностью 140 л. с. и менее, плавучие краны, рейдовые танкеры, водолеи, баржи и некоторые плавучие базы не считались частью военного флота и не подлежали разделу. В итоге их взяли те страны, в чьей зоне оккупации они находились. Таким образом, СССР досталось еще 101 плавсредство.

При разделе германского флота СССР из надводных боевых кораблей получил легкий крейсер «Нюрнберг», четыре эскадренных миноносца (Z-14, Z-15, Z-20, Z-33), три новых миноносца (T-12, T-17, T-33), три миноносца постройки периода Первой мировой войны (T-107, T-158, T-196) и эскортный корабль F-7.

Легкий крейсер «Нюрнберг» был заложен 4 ноября 1933 г. и вступил в строй 2 ноября 1935 г. С ноября 1944 г. крейсер находился в Копенгагене, где обеспечивал оборону датских проливов. Там он и капитулировал 9 мая 1945 г. В августе 1945 г. его под контролем союзников перевели в Вильгельмсгафен и поставили в сухой док. В этом доке и произошел прием крейсера советским экипажем.

5 ноября 1945 г. корабль был зачислен в списки ВМФ СССР с назначением в состав Балтийского флота. Немецкий экипаж под командованием капитана 1-го ранга Гельмута Гесслера в Вильгельмсгафене с 16 декабря 1945 г. по 2 января 1946 г. передал крейсер советской комиссии под руководством вице-адмирала Ю.Ф. Ралля и личному составу. В тот же день крейсер вместе с другими пятью немецкими кораблями, переданными СССР (эсминец Z-15, миноносцы, T-33 и T-107, посыльное судно «Blitz» и корабль-цель «Hessen»), вышли в море и 5 января прибыли в Лиепаю. Там «Нюрнберга» покинули его немецкий командир и остававшиеся на борту немецкие специалисты.

15 февраля 1946 г. крейсер «Нюрнберг» под названием «Адмирал Макаров» был включен в состав 8-го (Северобалтийского) флота.

Прибытие «Макарова» оказалось весьма кстати. 17 октября 1945 г. подорвался на минах у Кронштадта и надолго вышел из строя «Киров» — единственный крейсер 8-го флота.

В 1949—1950 гг. по проекту ЦКБ-17 крейсер «Адмирал Макаров» прошел частичную модернизацию и ремонт. В ходе модернизации все немецкие зенитные автоматы, кроме двух счетверенных 2-см автоматов (на базе Flak 38), были заменены десятью спаренными 37-мм автоматами В-11 отечественного производства. В дополнение к германским РЛС Fu Mo-25 и Fu Mo-63 «Макаров» в начале 50-х годов получил РЛС артиллерийской наводки «Редан-2», работавшую в дециметровом диапазоне. Позже германские РЛС были заменены отечественными аналогами «Гюйс-2» и «Риф».

В 1952 г. крейсер принимал участие в съемках известного кинофильма «Незабываемый девятнадцатый». 21 февраля 1957 г. после аварии главных котлов «Адмирал Макаров» переклассифицировали в учебный крейсер, и он, базируясь в Кронштадте, два года использовался для учебных целей. 20 февраля 1959 г. «Адмирал Макаров» был разоружен и исключен из списков флота. 13 марта расформировали его экипаж и к февралю 1961 г. разобрали на металлолом в Угольной гавани в Ленинграде.

В 1945 г. под советским контролем оказались два тяжелых германских крейсера — «Лютцов» и «Зейдлиц». Согласно соглашению о разделе германского флота, оба корабля попали в категорию «С» — затопленных, поврежденных или недостроенных кораблей, на приведение в готовность которых средствами германских верфей требовался ремонт сроком свыше полугода. Тройственная комиссия выработала рекомендации, в соответствии с которыми все боевые корабли группы «С» в установленные сроки подлежали уничтожению путем затопления на большой глубине или разборки на металл. Я подчеркиваю, что соглашение по кораблям категории «С» носило только рекомендательный характер.

Крейсер «Лютцов» не следует путать с недостроенным тяжелым крейсером «Лютцов», проданным СССР. Проданный «Лютцов» относился к типу «Хиппер» и был вооружен восемью 203-мм орудиями, а «Лютцов», о котором сейчас идет речь, имел шесть 280-мм орудий, за что его называли «карманным линкором». До 15 ноября 1939 г. он носил имя «Deutschland», а затем был переименован в «Лютцов», поскольку продажа его «тезки» была уже предрешена. Одной из целей этого переименования было желание заморочить голову британской разведке. Но основной причиной стала боязнь психологического шока в случае потопления «Deutschland». По одной из версий Гитлер сказал: «Я не хочу, чтобы мне когда-нибудь

доложили, что "Германия" погибла».

Согласно Версальскому договору, Германии разрешили оставить лишь шесть старых броненосцев — ровесников «Сыся Великого» и «Потемкина». Со временем немцам разрешили их заменить, но водоизмещение новых броненосцев не должно было превышать 10 000 т. Страны Антанты были уверены, что немцы заменят старые корабли хорошо бронированными броненосцами береговой обороны, предназначенными для действий в Северном море и на Балтике так, как это сделали скандинавские страны. Но немецкие конструкторы ухитрились сделать сравнительно небольшие корабли с мощной артиллерией и огромным радиусом действия.

Артиллерия главного калибра новых кораблей состояла из шести 28-см орудий в двух башнях, а среднего калибра — из восьми 15-см и шести 10,5-см (универсальных) орудий. При скорости хода в 19 узлов корабль мог пройти 21 500 км, то есть повторить путь Магеллана без захода в порты. Для этого немцы впервые в истории на таких кораблях применили дизельные двигательные установки. До сих пор дизели использовали только на подводных лодках, канонерках и речных мониторах.

При создании трех кораблей типа «Deutschland» немцы потихоньку вышли из положенных им 10 тысяч тонн водоизмещения, и полное водоизмещение новых кораблей составило около 16 тысяч тонн. В германском флоте корабли типа «Deutschland» назывались броненосцами, а англичане и американцы прозвали их «карманными линкорами» (pocket battleships).

Объем работы не позволяет рассказать о боевых действиях «карманных линкоров» в ходе Второй мировой войны. Скажу лишь, что в конце 1944-го — начале 1945 г. «Лютцов» действовал на Балтийском море и периодически обстреливал наступающие части Красной армии. В марте 1945 г. «Лютцов» находился в военно-морской базе Свиномюнде. 20 марта союзная англо-американская авиация подвергла город и базу очередной бомбардировке. Во время нее в корабль попало две авиабомбы крупного калибра, в результате чего он вышел из строя и в море уже больше не выходил. С корабля была частично демонтирована зенитная артиллерия, затем использовавшаяся на сухопутном фронте. Перед взятием города войсками 2-го Белорусского фронта немцы серьезно повредили корабль.

При осмотре «Лютцова» советскими специалистами выяснилось, что обе башни главного калибра разрушены взрывом, артиллерия среднего калибра (15-см) была исправна, три отсека (V, VI и VII) оказались затопленными водой по ватерлинию и т.д. Водолазы обнаружили пять

пробоин в корпусе ниже ватерлинии. Наши специалисты очень удивились, что корабль все же оставался на плаву, хотя и немного касался кормой грунта.

Весной 1946 г. аварийно-спасательная служба Юго-Балтийского флота заделала пробоины и откачала воду из затопленных отсеков корабля. 26 сентября 1946 г. крейсер был зачислен в состав ВМФ СССР.

Нужно ли было нам восстанавливать крейсер — вопрос довольно спорный. 28-см орудия были на береговых железнодорожных батареях, да и легко могли быть изготовлены на германских заводах в Восточной зоне (в той же Тюрингии). В случае восстановления «Лютцов» стал бы самым мощным кораблем советского ВМФ (старые линкоры типа «Петропавловск», естественно, в счет не идут). Но даже если согласиться с точкой зрения тех, кто считал восстановление «Лютцова» слишком дорогим и нецелесообразным мероприятием, то зачем топить в море многие тысячи тонн столь необходимой СССР стали? Не проще было бы разобрать «Лютцов» на металл в той же Восточной зоне, при этом используя часть оборудования и броню при строительстве новых кораблей и береговых батарей. А в ходе разборки можно было провести с помощью германских специалистов детальное изучение конструкции крейсера. Увы, 19 марта 1947 г. вышло Постановление Совмина № 601—209сс «об уничтожении в 1947 г. бывших немецких кораблей категории "С"».

Тут, конечно, проще всего лягнуть Сталина, поскольку его слово в этом вопросе было решающим. Но Сталин никогда не принимал серьезных решений, не посоветовавшись со специалистами. Не мог же он, как Ким Ир Сен, постоянно разъезжать по стране и «руководить на месте». Он что, лично должен был лазить по «Лютцову»? А Сталина еще и клянут за суровые наказания начальников, которые по дурости или из корыстных побуждений предоставляли наверх неверную информацию.

Итак, крейсер «Лютцов» решено было потопить, используя в учебных целях авиабомбы, 180-мм артиллерийские снаряды^[1] и торпеды. 20 июля 1947 г. пять буксиров медленно вывели «Лютцов» из устья реки Свине. 22 июля корабль был поставлен на якорь в Балтийском море на глубине 113 м. Топили корабль безграмотно. В боевой обстановке такая тактика действий была бы исключена. Первый подрыв произвели в 10 час. 25 мин., и только в 16 час. 23 мин. корабль погрузился под воду.

Такая же «расправа» была произведена и над единственным германским авианосцем «Граф Цеппелин» полным водоизмещением в 32,6 тыс. тонн. К апрелю 1945 г. «Граф Цеппелин» немцы так и не достроили. На корабле артвооружение отсутствовало, монтаж приборов и

оборудования постов управления стрельбой не был закончен, электрооборудование смонтировано лишь частично, как и специальные авиационно-технические устройства. Самолетов на корабле не было. Однако «Граф Цеппелин» успел получить комплектную механическую установку, также функционировали бортовые генераторы электроэнергии.

К моменту наступления на Штеттин советских войск «Граф Цеппелин» находился в протоке Монне реки Одер. В 18 часов 24 апреля 1945 г. старший морской начальник Штеттина капитан 1-го ранга В. Кахлер отдал по радио приказ специальной команде, находившейся на авианосце. Взрывы очень грамотно заложенных зарядов привели в полную негодность главные турбины, электрогенераторы и самолетоподъемники. Ко времени вступления в город советских войск через небольшие пробоины, трещины и неплотности наружной обшивки во внутренние отсеки корпуса корабля проникла забортная вода, и авианосец поэтому находился в притопленном состоянии.

Летом 1945 г. силами аварийно-спасательной службы Балтийского флота «Граф Цеппелин» был поднят, а 19 августа его зачислили в состав ВМФ СССР.

Если о целесообразности достройки крупных германских артиллерийских кораблей можно еще хоть как-то спорить, то достройка авианосца была более чем актуальной задачей. Одним из аргументов противников ввода в строй германских тяжелых крейсеров была стоимость их ввода в строй, соизмеримая со стоимостью постройки новых крейсеров проекта 68бис. Я тут опускаю вопрос, кто и насколько объективно высчитывал эту сумму, и то, что «Лютцов» с 280-мм артиллерией, и «Таллин» с 203-мм артиллерией вдребезги бы разнесли крейсер проекта 68бис с его 152-мм артиллерией главного калибра. Сравните шесть 280-мм и восемь 150-мм орудий против двенадцати 152-мм орудий крейсера типа «Свердлов».

Худо-бедно, но какие-то крейсера к 1947 г. у нас были. В строю имелось шесть крейсеров проектов 26 и 26бис со 180-мм артиллерией и крейсер «Адмирал Макаров» (бывший «Нюрнберг»). Ожидалось прибытие кораблей итальянского флота «Джулио Чезаре» («Новороссийск») и «Дюн Д'Аоста» («Керчь»). Наконец, на плаву достраивалось по проекту 68К пять крейсеров типа «Чапаев». Итого 13 крейсеров, не считая старой рухляди типа «Красный Кавказ».

А вот авианосцев у нас не было ни одного, хотя проектирование их велось в советском флоте с 1935 г. К 22 июня 1941 г. не было не только заложено ни одного авианосца, но отсутствовали даже рабочие чертежи

такового, хотя эскизных проектов было «хоть пруд пруди», те же проекты 71А, 71Б и т.д. Та же бестолковщина продолжалась и после войны — много разговоров на всех уровнях о строительстве авианосцев, куча эскизных проектов и ни шагу вперед. Замечу, что до сих пор у нас так и не построили ни одного полноценного авианосца с катапультным взлетом.

И вот советский ВМФ получил подарок — полноценный авианосец с полетной палубой длиной 241 м и шириной 30,7 м, с двумя полиспаст-пневматическими катапультами К-252, на котором по проекту должны были базироваться 42 самолета. Пусть корабль имел ряд повреждений, но в Восточной зоне находились многочисленные судостроительные верфи, тысячи голодных инженеров и рабочих, готовых буквально за кусок хлеба работать по 12 часов в сутки. Как видим, я даже не говорю о возможности достройки на отечественных заводах, пусть бы там без помех клепали проекты 82 и 68бис.

Достройка «Графа Цеппелина» на германской верфи могла бы закончиться максимум за год. Как по этому поводу писал профессор В.П. Кузин: «В сталинские времена ничего невозможного не было»^[20].

Однако наши гениальные адмиралы подвели «Цеппелин» под Постановление № 601—209сс, и 14 августа 1947 г. пять буксиров вывели авианосец на рейд Сименюнде^[2], а затем в открытое море. К утру 16 августа «Цеппелин» был доставлен в намеченное место. Для начала авианосец подорвали заранее заложенными бомбами ФАБ-1000 (в дымовой трубе), тремя ФАБ-100 и двумя 180-мм артиллерийскими снарядами под полетной палубой. Во время второго подрыва взорвали еще одну ФАБ-1000 на полетной палубе. Третья серия одновременных подрывов заключалась в одновременной детонации ФАБ-250 и двух 180-мм снарядов. Бомба взорвалась на полетной палубе, снаряды — на верхней ангарной. Четвертая серия включала одновременный подрыв ФАБ-500 на высоте 2,7 м над полетной палубой (бомба вывешивалась на треноге), ФАБ-250 на палубе верхнего ангара, ФАБ-250 на полетной палубе и ФАБ-100 на палубе «С» (батарейной). Наконец, пятая серия заключалась в одновременном подрыве ФАБ-500 и ФАБ-100 на полетной палубе. Необходимо отметить, что часть бомб на полетной палубе в месте подрыва размещалась с заглублением — в настиле палубы вырезался колодец, в который бомба вывешивалась почти по стабилизатор. Это как бы имитировало проникающий эффект при кинетическом ударе.

Несмотря на отсутствие экипажа, ведущего борьбу за живучесть, «Цеппелин» упорно не хотел тонуть. Тогда вице-адмирал Ю.Ф. Ралль,

герой этой славной виктории нашего флота, приказал потопить его торпедами. В дело были введены торпедные катера ТК-248, ТК-425 и ТК-503 (типа «Элко», полученные по ленд-лизу), а также эсминцы «Славный», «Строгий» и «Стройный». Первыми к авианосцу подошли катера. Атака Т-248 оказалась безуспешной — торпеда, не взорвавшись, прошла под килем «Цеппелина». Через 15 минут ТК-503 попал торпедой в правый борт в районе 130 шпангоута. Взрывом разрушило конструкции буля, но находившийся за ним броневой пояс остался неповрежденным. Через час подошли эсминцы. «Славный» попал торпедой в правый борт в районе 180 шпангоута, то есть в район носового самолетоподъемника, где ниже ватерлинии не было ни булей, ни другой подводной конструктивной защиты.

Только после этого авианосец начал медленно погружаться и через 25 минут затонул. Координаты гибели «Цеппелина» до сих пор скрываются нашими «любителями гласности».

О затоплении старого германского броненосца «Шлезвиг-Гольштейн», спущенного на воду 17 декабря 1905 г., я скажу очень кратко, поскольку этот корабль к 1945 г. окончательно устарел и не представлял никакой ценности ни в боевом отношении, ни с точки зрения устройства. «Шлезвиг-Гольштейн» 18 декабря 1944 г. был серьезно поврежден авиацией союзников в Гдыне, а 21 марта 1945 г. затоплен в порту экипажем. Весной 1946 г. броненосец был поднят аварийно-спасательной службой Юго-Балтийского флота и 26 сентября 1946 г. после перебуксировки в Таллин зачислен в состав ВМФ СССР. 26 июня 1947 г. броненосец «Шлезвиг-Гольштейн» был затоплен в районе банки Недгруд в Финском заливе.

Единственным германским крупным кораблем, избежавшим затопления, стал тяжелый крейсер «Зейдлиц». К августу 1942 г. степень его готовности достигла 90%, но 26 августа 1942 г. Гитлер принимает решение переделать его в авианосец. В январе 1943 г. «Зейдлиц» был отбуксирован на верфь «Шихау» в Кенигсберг для достройки в качестве авианосца. Но переделка, видимо, так и не началась, поскольку Гитлер в том же январе 1943 г. отдал приказ о прекращении строительства авианосцев.

9 апреля 1945 г. «Зейдлиц» был поврежден у стенки завода советской авиацией и на следующий день там же затоплен экипажем. В 1946 г. крейсер был поднят аварийно-спасательной службой Юго-Балтийского флота, отбуксирован в Ленинград и 10 марта 1947 г. зачислен в состав ВМФ СССР, но ввиду невозможности достройки 9 апреля 1947 г. исключен из списков судов ВМФ. Разобрали же его лишь в начале 1950-х годов.

Было разработано несколько проектов восстановления «Зейдлица». В

1951 г. был представлен проект создания из двух крейсеров — «Таллина» (бывшего «Лютцова») и «Зейдлица» — одного учебного крейсера с вооружением: 12—152-мм, 8—130-мм, 32—45-мм и 24—25-мм орудий и двумя 53-см торпедными аппаратами. Однако стоимость постройки такого крейсера оказалась больше, чем запланированная сумма на строительство крейсера проекта 68бис, и от этой затеи отказались. На взгляд автора, стоило доделать оба тяжелых крейсера со штатным германским вооружением главного калибра (то есть восемь 203-мм орудий), германскими универсальными 105-мм орудиями и советскими зенитными автоматами. Возможности для этого были, а что касается стоимости, то вряд ли превзошла фактическую стоимость крейсеров проекта 68бис, которая оказалась намного больше запланированной. Главное же не стоимость. На дворе была холодная война, и два тяжелых крейсера с 203-мм артиллерией совсем не помешали бы нашему флоту. Первый же крейсер проекта 68бис «Свердлов» был введен в строй лишь в августе 1952 г.

Кратко останавлиюсь на судьбе других надводных кораблей германского флота. При разделе Советский Союз получил пять эсминцев.

Z-14 «Фридрих Инн», Z-15 «Эрих Стейнбрик» и Z-20 «Карл Галстер» были переименованы 13 декабря 1946 г. в «Прыткий», «Пылкий» и «Прочный». Их вооружение составляли пять 127/45-мм орудий. «Прыткий» и «Пылкий» вошли в состав Северо-Балтийского флага и были исключены из боевого состава 22 марта 1952 г. и 30 апреля 1949 г., а «Прочный» вошел в состав Юго-Балтийского флага и был выведен из боевого состава 30 ноября 1954 г.

Z-33 (с 13 июня 1946 г. «Проворный») оказался единственным переданным СССР германским эсминцем, вооруженным пятью 150/48-мм пушками. До 30 ноября 1954 г. он входил в боевой состав Северо-Балтийского флота. В качестве судна-мишени «Проворный» был потоплен в 1961 г. у мыса Песчаный.

T-33 в германском флоте числился миноносцем, но по водоизмещению (полное 1754 т) и вооружению (четыре 105/45-мм пушки) больше подходил к эскадренным миноносцам и таковым числился в Северо-Балтийском флоте под названием «Примерный». 30 ноября 1954 г. «Примерный» был выведен из боевого состава, разоружен и обращен в плавказарму. В 1957—1958 гг. его разобрали на базе «Главвторчермета» в Таллине.

Кроме того, союзники передали СССР два новых германских миноносца T-12 и T-17, вступивших в строй в 1940—1941 гг. У нас они получили названия «Подвижный» и «Порывистый». Также СССР получил три миноносца T-107, T-158 и T-196, введенных в строй в 1908—1912 гг., у

нас они получили названия «Поражающий», «Прозорливый» и «Пронзительный». Все они были выведены из боевого состава балтийских флагов в 1949—1953 гг.

Эсминец «Подвижному» (Т-12) удалось войти в историю, правда, не в самую хорошую.

Летом 1949 г. во время учений произошла авария двигательной установки «Подвижного», разорвался главный паропровод. Погибло два члена команды и несколько человек получили серьезные ранения. При заводском ремонте восстановить двигательную установку не удалось, поэтому 8 апреля 1953 г. корабль вывели из боевого состава флота, разоружили и переклассифицировали в опытное судно.

Летом 1953 г. «Подвижный» на буксире перевели в Ладожское озеро и поставили на якорную стоянку в бухте острова Малый (Макаринсаари). В конце 1953 г. эсминец переименовали в опытное судно «Ките».

В 1953—1954 гг. на самом «Ките» и на близлежащих островах Хейнясенма, Кугрисаари, Верккосаари и Мёкериккё проводились испытания оружия массового поражения — боевых радиоактивных веществ. Как минимум три радиоактивных «изделия» были взорваны непосредственно на корабле.

Изделие представляло собой свинцовую оболочку, внутри которой находилась радиоактивная жидкость и подрывной заряд.

На «Ките» была установлена многочисленная измерительная аппаратура, а также клетки с подопытными животными — собаками, кошками и белыми мышами.

Официальных объяснений по поводу испытаний на «Ките» нет. В СМИ появилась статья, где говорилось, что опыты ставили для определения воздействия радиоактивных веществ на живые организмы при ядерном взрыве. Но я уверен, что речь шла о испытаниях боевых частей ракет и мин, начиненных радиоактивными веществами.

Какой смысл взрывать радиоактивную боеголовку внутри корабля? Если атомная бомба попадет в эсминец, его обломки уйдут на дно. А для моделирования действия радиации при удаленном воздушном взрыве достаточно провести распыление радиоактивных веществ с самолета.

А проще всего построить макет эсминца или даже целиком доставить торпедный катер или морской охотник на полигон, где взрывали ядерные бомбы.

Так что на «Ките» однозначно взрывали боеголовки с радиоактивными веществами. Отсюда и особая секретность.

Дело в том, что в связи с резким увеличением производства ядерных

боеприпасов в СССР от бомб с радиоактивными веществами у нас после 1956 г. отказались. Ну а теперь Министерство обороны старательно делает вид, что «ничего не было».

«Один заряд взорвали на палубе другого опытного судна — бывшего "малого охотника" за подводными лодками. Его корпус чернеет рядом с полуразрушенным пирсом»^[21].

В 1955 г. программу испытаний свернули, а 13 марта 1959 г. «Кит», загруженный радиоактивными отходами, был притоплен на мелководье у острова Хейнясенма.

После испытаний наши флотоводцы так и бросили излучавший радиацию корабль и... на 45 лет забыли о нем. Напомнили военным о «Ките» в 1990 г. экологи. К этому времени радиационный фон вблизи судна превышал нормально допустимый в 22 раза!

Для эвакуации «Кита» с Черного моря был доставлен транспортный плавучий док ТПД-9 пр. 1753. К 28 мая 1991 г. ТПД-9 и суда сопровождения прибыли к острову Макаринасаари.

19 июля 1991 г. «Кит», поднятый на понтоны, был снят с мели, а затем его поставили в док. С 5 по 12 августа буксиры «Александр Обухов» и РБ-28 отбуксировали ТПД-9 с «Китом» по Ладожскому озеру, Свири, Онежскому озеру и Беломоро-Балтийскому каналу до Беломорска. А оттуда морской буксир МБ-100 в обеспечении СБ-506 с 13 по 17 августа довел док до губы Черная на острове Новая Земля.

22 августа «Кит» был выведен из дока и затоплен на глубине 4,4 м недалеко от корпуса эсминца «Гремящий», который участвовал в ядерных испытаниях 21 сентября 1955 г. и 7 сентября 1957 г.

При разделе германского флота СССР получил 29 германских торпедных катеров: S-50 (переименованный у нас в ТК-1005), S-65 (ТК-1006), S-81 (ТК-1001), S-82 (ТК-1008), S-86 (ТК-1009), S-101 (ТК-1011), S-110 (ТК-1013), S-118 (ТК-1015), S-123 (ТК-1016), S-132 (ТК-1017), S-135 (ТК-1018), S-175 (ТК-1019), S-204 (ТК-1020), S-209 (ТК-1021), S-211 (ТК-1022), S-214 (ТК-1023), S-219 (ТК-1024), S-222 (ТК-1025), S-227 (ТК-1026), S-704 (ТК-1027), S-707 (ТК-1028), S-708 (ТК-1029), S-709 (ТК-1030), S-710 (...), S-99 (ТК-1010), S-11 (ТК-1002), S-16 (ТК-1003), S-24 (ТК-1004). Номер 29-го германского катера автором не установлен.

Двенадцать из этих катеров служили на Балтике до февраля 1948 г., остальные семнадцать отправили на Северный флот. Последние девять катеров были исключены из боевого состава в июне 1952 г.

Особо следует сказать о германских катерах на подводных крыльях. В годы Второй мировой войны в Германии под руководством барона Ганса

фон Шертеля было создано несколько типов судов на подводных крыльях. Так, в 1943 г. Шертель построил минный заградитель VS-6 (VS — versuchsschnellboote) весом 17 т. Суммарная мощность двух двигателей «Авиа V 36» составляла 1400 л. с, а максимальная скорость — 47 узлов. Катер был вооружен одним 15-мм пулеметом и мог нести мины общим весом до 3 т.

В том же 1943 году был построен и торпедный катер VS-7 на подводных крыльях. Вес катера 13 т, скорость максимальная 55 узлов, вооружение: две 20-мм автоматические пушки и два 45-см торпедных аппарата.

В 1944 г. был построен танкодесантный катер VS-8 «Schell I» на подводных крыльях. Он предназначался для снабжения войск Роммеля в Северной Африке. Вес VS-8 составлял 80 т, а длина — 32 м. Катер оснащен двумя дизелями «Мерседес-Бенц» мощностью по 3600 л. с. Он развивал скорость до 45 узлов. Катер мог перевозить один танк весом до 26 т, для самообороны он был вооружен четырьмя 20-мм автоматами.

В 1944 г. в Гамбурге на верфи «Германия» был заложен торпедный катер VS-10 весом 40 т. Катер был оснащен четырьмя двигателями «Изотти-Фраскини» общей мощностью 6000 л. с. Катер должен был развивать скорость 55 узлов.

Все катера Шертеля имели одинаковую схему. Носовое крыло было расположено далеко впереди центра тяжести и имело 50— 60% веса судна, а остальное несло малое кормовое крыло.

Еще не законченный торпедный катер VS-10 был уничтожен в ходе налета американской авиации на Гамбург в начале 1945 г. В ходе испытаний танкодесантного катера VS-8 на Балтийском море во время сильного шторма отказали оба двигателя, и катер был выброшен на мель. Позже его сняли с мели и отвели в Ленинград советским спасательным судном.

Верфь в городе Росслау, где строились суда на подводных крыльях (6 торпедных катеров VS-1, VS-2, VS-3, VS-4, VS-5 и VS-9 и 4 танкодесантных катера VS-11, VS-12, VS-13, VS-14), оказалась в советской зоне оккупации.

В 1945 г. в городе Росслау функционировало советско-германское КБ, созданное Минсудпромом СССР из германских специалистов фирмы «Schertel—Sachsenberg Hydrofoil syndicate». Задачей фирмы было проектирование судов на подводных крыльях. Н.И. Белавин писал: «Я еще в начале шестидесятых годов как-то слышал от Р. Алексеева, что он в конце войны (1945 г.), узнав, что в Ленинград из Германии доставлены трофейные

катера, ездил их осматривать. Действительно, на заводе № 5 в плавучем доке, вместе с яхтой Геринга стояло несколько катеров, оборудованных системой полупогруженных V-образных крыльев Г. фон Шертеля»^[22].

Работы Шертеля и советско-германского КБ, а также эксплуатация германских катеров типа VS оказали большое влияние на создание судов на подводных крыльях в СССР.

Считается, что работы по проектированию судов на подводных крыльях в СССР вело исключительно КБ Р.Е. Алексеева, где широко использовался германский опыт. Но мало кто знает, что в начале 1950-х годов в КБ Туполева был создан торпедный катер на подводных крыльях. Руководство ВМФ обратилось к Андрею Николаевичу с предложением вернуться к их проектированию. Туполев согласился и создал инициативную группу из бывших сотрудников бригады торпедных катеров 1930-х годов. Возглавлял работу М.Н. Петров. При проектировании катера использовалась документация на торпедные катера VS-7 и VS-10, а также на танкодесантный катер VS-8. Как писал по этому поводу М.Б. Сауке: «Научно-экспериментальные работы КБ проводились с активным участием гидродинамического отделения ЦАГИ, выполнившего значительный объем теоретических и научно-исследовательских работ... Параллельно с научными изысканиями проводилась отработка компоновки катера и его силовой установки, в качестве которой был выбран авиационный газотурбинный двигатель ТВ-2М, хорошо зарекомендовавший себя на самолете Ту-91. На катере предполагалось установить винты изменяемого шага... Результаты испытаний моделей полностью подтвердили теоретические расчеты по гидродинамике подводных крыльев. Ходовые испытания натурной модели превзошли самые смелые ожидания и доказали правильность выбора компоновочных решений. Скоростные характеристики прототипа, полученные в процессе ходовых испытаний, его устойчивость и управляемость при различных режимах и эволюциях открыли путь к рабочему проектированию. Но тут вмешались внешние факторы, не имеющие отношения к науке и технике. У заказчиков разыгрался аппетит. Полученные на испытаниях результаты, превышающие первоначальные технические требования, их не удовлетворили, и они потребовали увеличить скорость на 10—15 км/ч. Когда разработчики попытались получить новые данные, требуемые заказчиком, то столкнулись с явлением кавитации на крыльях. При увеличении скорости происходило "вскипание жидкости", подъемная сила падала, а сопротивление увеличивалось. Такое явление можно расценивать как "гидравлический барьер", по аналогии со "звуковым барьером" в аэродинамике. С ним

пытались бороться "авиационным" путем, придавая подводным крыльям стреловидность в плане, но должного эффекта от этого не получили.

Все материалы исследований и экспериментальных работ, казалось бы, должны были убедить военных остановиться на полученных результатах. Но заказчик отказался принять полученные результаты за основу для рабочего проектирования полноразмерного катера и соответствующей силовой установки. Поэтому работа КБ в этом направлении была прекращена»^[23].

Большую роль в послевоенном разминировании Баренцева, Белого, Балтийского и Черного морей сыграли германские тральщики. Так, на Черном море в 1945—1947 гг. в тралении приняли участие 29 малых тральщиков КФК (водоизмещением 103 т), построенных немцами в Варне (Болгария).

В 1946 г. с Балтики на Черное море было отправлено 13 германских больших тральщиков типа М-35 (водоизмещением 874 т), где они находились в боевом составе до середины 50-х годов.

На Балтике осталось около тридцати больших тральщиков (водоизмещением 775 т) типа М-40. Из боевого состава их исключили во второй половине 50-х годов. Причем многие тральщики служили и дальше в качестве кораблей-целей, спасателей, гидрографических судов, дегазационных судов и др. Так, например, германский тральщик М-467 с 15 февраля 1946 г. по 24 декабря 1955 г. входил в состав Северо-Балтийского флота под названием Т-719, а затем до 12 августа 1964 г. служил спасателем под названием «Алагез». Тральщики М-265 и М-369 с 15 февраля 1946 г. по 24 декабря 1955 г. входили в состав Юго-Балтийского флота под названиями Т-721 и Т-722, а затем были переоборудованы в гидрографические суда «Курс» и «Волномер». Вывели их из эксплуатации в январе 1964 г.

Сотни германских вспомогательных судов и десантных барж, прослужив по несколько лет в ВМФ, были переданы различным гражданским ведомствам и пошли на лом в 1960-х, а то и в 1980-х годах.

Насколько мне известно, к началу 2010 г. на плаву оставалось лишь три судна из доставленных в 1945 г. в СССР германских плавсредств. Среди них водолей (малый морской транспорт) «Истра», бывший «Дога» построен в 1942 г в Гамбурге. Он и поныне входит в состав Черноморского флота Российской Федерации как морской танкер.

На начало 2007 г вспомогательное судно «Дунай» находится в Измаиле в составе пограничной флотилии Украины на Дунае и служит штабным кораблем Измаильской бригады пограничных сторожевых кораблей. Это

судно было построено в 1942 г. в Линце (на Дунае) в качестве буксира и названо «Графенау». В 1944 г буксир использовался немцами в качестве эскортного корабля на Черном море и участвовал в потоплении советской подводной лодки М-31. При отступлении немецких морских сил вверх по Дунаю «Графенау» был 31 августа 1944 г. затоплен на 555-м километре Дуная. Впоследствии его подняли и 10 ноября 1944 г. включили в состав советской Дунайской флотилии в качестве тральщика Т-670. Позже его много раз переклассифицировали то в посыльное судно, то в штабной корабль «Дунай», потом опять в посыльное судно, затем в судно связи «ССВ-10». После распада СССР судно было передано Украине и вновь получило название «Дунай».

Третье германское судно — плавучий док ПД-16, о котором речь пойдет ниже.



Глава 7

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПОД БЕЛО-ГОЛУБЫМ ФЛАГОМ

В ходе Второй мировой войны и после нее Уинстон Черчилль несколько раз повторял: «Единственная вещь, которая по настоящему тревожила меня в ходе войны — это опасность, исходящая от немецких подводных лодок».

Фраза весьма характерная, с одной стороны, она свидетельствует о том, что почти всю тяжесть сражений с вермахтом на суше вынесла Красная армия, а с другой стороны, характеризует и роль германского подводного флота. Союзники уверили себя, что они выиграли войну с подводными лодками. Однако это не совсем так. Начнем с того, что США и Англия большую часть своей военной мощи направили на борьбу с подводными лодками, в то время как Германия не могла помочь своим подводникам даже авиацией, то есть условия были явно неравны. Но и в такой ситуации союзники выиграли войну со старыми германскими подводными лодками. А с 1944 г. немцы начали строить лодки нового поколения XXI и XXIII серий, или, как их называли, электролодки.

Германские подводные лодки серии XXI фактически стали первыми в мире серийными подводными лодками. Германские же лодки предшествующих серий и все серийные подводные лодки мира по справедливости нужно называть ныряющими лодками. Ныряющие подводные лодки должны были большую часть времени проводить в надводном положении, поэтому даже обводы корпуса были сделаны оптимальными для надводного хода и давали большое сопротивление под водой.

На подводных лодках XXI и XXIII серий была резко увеличена мощность аккумуляторов и электромоторов. Корпус же имел форму, вызывающую наименьшее сопротивление при подводном ходе. Для примера сравним одну из лучших подводных лодок мира начала Второй мировой войны — германскую лодку IXC серии и лодку XXI серии. У лодок IXC серии максимальная подводная скорость составляла 7,3 узла, с этой скоростью лодка могла идти менее часа, а скорость экономического подводного хода была 4 узла, дальность 63 мили. У лодок XXI серии расчетная скорость составляла 18 узлов, с этой скоростью она могла идти

до полутора часов. Со скоростью 12—14 узлов лодка могла идти 10 часов, то есть уйти от противника на 220—260 км. Замечу при этом, что скорость конвоев, за исключением специальных быстроходных, составляла 6—10 узлов, а скорость противолодочного корабля с работающими гидроакустическими станциями не превышала 12 узлов. Адмиралы союзников сами признавали, что у них не было средств борьбы с электролодками. (Сх. 1)

К концу войны германская промышленность передала флоту 121 подводную лодку XXI серии, но в боевых действиях приняла участие только одна подводная лодка U-2511, вышедшая в первый и последний боевой поход 30 апреля 1945 г. Стремительное наступление Красной армии спасло союзный конвой от разгрома.

К 8 мая 1945 г. в кригсмарине оставалось около четырехсот боеспособных подводных лодок. Большинство экипажей предпочло затопить свои суда, и лишь 195 лодок попали в руки западных союзников. Англии и США германские подводные лодки нужны были лишь для испытаний, вводить их в состав своих флотов они и не собирались. Это было связано, с одной стороны, с большим числом своих лодок, как в строю, так и на стапелях, которых бы с избытком хватило для войны с единственным потенциальным противником в послевоенном мире — Советским Союзом. С другой стороны, союзники очень боялись введения германских лодок в строй нашего ВМФ. Поэтому Англия и США на переговорах с СССР о разделе германского флота настояли, чтобы большинство германских подводных лодок было потоплено, а страны-победительницы получили бы лишь по несколько лодок.

По договоренности с союзниками СССР получил следующие германские подводные лодки.

XXI серии: U-3515, U-2529, U-3035, U-3041. У нас эти лодки в 1946 г. получили номера: Н-27, Н-28, Н-29, Н-30 (Н — немецкая), а 9 июня 1949 г. их переименовали в Б-27, Б-28, Б-29 и Б-30. Эти лодки находились в боевом составе Балтийского флота почти 10 лет и во второй половине 1955 г. были разоружены и переведены в разряд учебно-тренировочных судов и зарядных станций.

Самой долгой оказалась жизнь у U-3515, которую исключили из состава ВМФ СССР только 1 сентября 1972 г. и в 1973 г. сдали на лом. (Сх. 2)

VII серии: союзники передали нам 4 лодки — U-1057, U-1058, U-1064 и U-1305. В СССР они получили номера Н-22, Н-23, Н-24 и Н-25, а с 9 июня 1949 г. — С-81, С-82, С-83 и С-84. После почти десятилетней службы

в Балтийском флоте в конце 1955 г. лодки С-81, С-82 и С-83 разоружили и перевели в разряд учебно-тренировочных судов и плавучих зарядных станций. Лодка С-84 была переоборудована в опытовую подводную лодку и отправлена на Северный флот.

Подводная лодка С-84 (U-1305) у берегов Новой Земли была потоплена торпедой с ядерной боевой частью, выпущенной подводной лодкой С-144 с расстояния 10 км. С-84 находилась в крейсерском положении в 250 м от эпицентра взрыва.

IX серия: союзники передали только одну подводную лодку U-1231. У нас ее называли Н-26, а с 9 июня 1949 г. — Б-26. 17 августа 1953 г. ее разоружили и переоборудовали в «кабинет боевой подготовки», а с 27 декабря 1956 г. — в учебно-тренировочное судно. Исключили Б-26 из состава ВМФ 13 января 1968 г.

Замечу, что все эти германские подводные лодки не были захвачены союзниками в бою, их сдали союзникам командирами лодок после окончания боевых действий. Советской стороне германские командиры свои корабли добровольно не сдавали, что объясняется антисоветской пропагандой и довольно плохим отношением к пленным (по сравнению с союзниками) в СССР.

Недостойное отношение к пленным в СССР было вызвано не указанием начальства, а чувствами советских военнослужащих, многие из которых потеряли в войне своих родных, а также недостаточными финансовыми возможностями страны. На взгляд автора, следовало хотя бы ввести разумно дифференцированный подход к различным категориям военнопленных. В первую очередь это должно было относиться к морякам-подводникам. С эмоциональной точки зрения это оправдано тем, что подводники воевали в основном против союзников и уж никак не могли участвовать в карательных операциях против мирного населения, а с финансовой — их было не так уж много по сравнению с сотнями тысяч солдат вермахта. В случае сдачи нам командирами германских подводных лодок своих субмарин СССР мог получить крупный козырь в послевоенной дипломатической игре с союзниками.

Между тем у Советского Союза была и другая возможность заполучить десятки германских электролодок из строившихся на верфях, захваченных Красной армией.

Малые электролодки XXIII серии немцы строили в Гамбурге и Киле, захваченными союзниками. И лишь фирма «Германия» в 1943 г. начала постройку 14 подводных лодок XXIII серии (U-2446 ÷ U-2460) в Николаеве. Однако когда в марте 1944 г. город был взят нашими войсками,

там, как говорится, «еще конь не валялся».

Зато в Данциге на верфи «Шихау» немцы планировали построить 95 больших подводных лодок XXI серии (U-3501 ÷ U-3595). К марту 1945 г. первые 30 лодок были спущены на воду и позже затоплены англо-американской авиацией и своими экипажами, или командиры сдали свои лодки союзникам.

К 30 марта 1945 г. Данциг был захвачен Красной армией. К этому моменту на верфях уже хорошо знакомой нам фирмы «Шихау» находилось 40 подводных лодок XXI серии (U-3531 ÷ U-3571). Сборка лодок U-3572 ÷ U-3595 еще не началась, но многие секции их уже были на месте. Я не оговорился, на верфях подводные лодки XXI серии не строились, а собирались из заранее изготовленных на других заводах секций. По официальному графику на сборку подводных лодок XXI серии уходило 50 дней, но в ряде случаев верфи затрачивали гораздо меньше времени.

Судьбу семи подводных лодок (U-3531 ÷ U-3537) мне выяснить не удалось, о них молчат и германские, и советские источники (включая секретные).

Двадцать же подводных лодок (U-3538 ÷ 3557) были зачислены в списки советского ВМФ. После достройки их планировали ввести в состав Балтийского флота.

Для использования лодок в советском ВМФ их решили несколько переделать. С этой целью ЦКБ-18 было поручено разработать пр. 614 (то есть это был немецкий проект с небольшими изменениями). Главным конструктором проекта стал В.Н. Перегудов, а затем П.С. Савинов.

Лодки получили, соответственно, номера ТС-5 ÷ ТС-13, ТС-15, ТС-17, ТС-18, ТС-19, ТС-32 ÷ ТС-38. (ТС — трофейное судно). 8 марта 1947 г. подводные лодки ТС-5 ÷ ТС-12 (U-3538 - U-3545) были переименованы в Р-1 ÷ Р-8.

Пять подводных лодок (U-3538 ÷ U-3542) 15 июля 1945 г. были спущены на воду и достраивались на плаву. Затем их перевели в Ленинград для окончательной достройки. Однако ввести в строй эти лодки не удалось. Союзники нажали на советское руководство, а нашим не хватило духу их послать... к маме Уинстона Черчилля в Фултон. В результате подводные лодки Р-1, Р-2 и Р-3 в августе 1947 г. затопили в 20 милях к северо-западу от маяка Ристна в Балтийском море, а остальные лодки XXI серии с июля 1947 г. по февраль 1948 г. были исключены из списков ВМФ СССР и переданы в Отдел фондового имущества для разборки на металл.

30 июля 1944 г. советский катер МО-103 потопил в Выборгском заливе германскую подводную лодку U-250 VII серии. Осенью 1944 г. аварийно-

спасательная служба Балтийского флота подняла ее и отбуксировала в Кронштадт. 12 апреля 1945 г. лодку поставили в док для ремонта и зачислили в списки Балтийского флота под названием ТС-14.

После предварительного изучения U-250 руководство Наркомата ВМФ приказало прекратить все работы по проектированию подводных лодок проекта 208, которые считались самыми перспективными средними подводными лодками нового поколения. Но вскоре выяснилось, что повреждения U-250 велики, а введение в строй подводных лодок VII серии нецелесообразно, поскольку они не идут ни в какое сравнение с подводными лодками XXI серии. Поэтому ТС-14 была 20 августа 1945 г. исключена из списков советского ВМФ и разобрана на металл.

После получения подводных лодок XXI серии в январе 1946 г. было утверждено тактико-техническое задание на средние советские подводные лодки проекта 613. Надо ли говорить, что лодки проекта 613 вели свое происхождение от лодок XXI серии, а не от советских подводных лодок предвоенных проектов. В первых послевоенных советских подводных лодках проектов 613 и 611, которые стали основой советского подводного флота до середины 60-х годов, был использован целый ряд германских новинок. Среди них было: устройство работы дизеля под водой (устройство РДП — «шнорхель»); наружные шпангоуты прочного корпуса; штампосварные концевые сферические переборки прочного корпуса; принципы размещения основных антенн гидроакустических станций и формирования обводов их обтекателей; изготовление обтекателей из нержавеющей стали; аварийное продувание балласта воздухом высокого давления без дросселирования и повседневное продувание выхлопными газами двигателей; развитая общесудовая система гидравлики и широкое применение гидроприводов; система беспузырной торпедной стрельбы; применение воздушной системы бесшумной перегонки воды между носовыми и кормовыми дифферентными цистернами; широкое применение амортизации механизмов и оборудования; химические станции регенерации воздуха.

Таблица 3.

*Сравнительные данные германских подводных лодок XXI серии и их советского аналога —
подводной лодки пр. 613*

Данные	XXI серия	пр. 613
Водоизмещение, т. надводное	1621	1050
Подводное	1819	1350
Длина наибольшая, м	76,7	76,0
Ширина наибольшая, м	8,0	6,3
Осадка средняя, м	6,3	4,55
Артиллерийское вооружение:	4—20	2—57 2—25
Боекомплект, выстрелов	16000	57-мм — 250 25-мм — 2000
Торпедное вооружение:	6—53-см	6—53-см
Запас торпед, шт.	23	12
Двигатели надводного хода: 2 дизеля общей мощностью, л. с.	4000	4000
Двигатели подводного хода: 2 электродвигателя общей мощностью, л. с.	4000	2700
Гребных винтов, шт.	2	2

Данные	XXI серия	пр. 613
Скорость хода в надводном положении, узлов:		
полный	15,6	18,2
экономический	10	—
Скорость хода в подводном положении, узлов:		
полный	17,5	13,1
экономический	3,5	2,0
Дальность плавания в надводном положении, миль:		
полным ходом	5100	—
экономическим ходом	15500	8580
Дальность плавания в подводном положении, миль:		
полным ходом	110	—
экономическим ходом	443	353
Запас топлива нормальный, т	250	115
Продолжительность непрерывного пребывания под водой, час	—	200
Глубина погружения, м: рабочая	135	170
предельная	270	200
Автономность, суток	100	30
Экипаж, чел.	57	52

Я уж не говорю об отдельных узлах и агрегатах. Так, к примеру, на больших лодках проекта 611 установили немецкие перископы С-2.

Уже весной 1945 г. Наркомат ВМФ СССР проявил большое рвение в добыче секретов кригсмарине. В Германию направилась большая делегация инженеров и военных под руководством адмирала Л.А. Коршунова^[3]. Его группа прежде всего захватила архивы Высшего военно-морского командования Германии, а затем стала привлекать отдельных немецких специалистов, обеспечивая им за хорошую работу приличный оклад и продовольственный паек.

Группе удалось раздобыть чертежи всех наиболее современных кораблей бывшего германского флота и многие документы, характеризующие взгляды и перспективы развития военно-морской техники. А на первых порах группа Коршунова очень помогла в организации работ и привлечении немецких специалистов в Техническое бюро Министерства судостроительной промышленности.

Руководство этого Технического бюро постоянно менялось. Первоначально им руководил К.В. Грудницкий, через два месяца его сменил В.Ф. Критский, а еще через два месяца — С.А. Базилевский. Техбюро поначалу испытывало трудности со снабжением и финансированием в связи с тем, что оно было подчинено только начальнику Управления кораблестроения ВМФ Н.В. Исаченкову, находившемуся в Москве. Но в декабре 1945 г. при советской военной администрации в Германии был организован ученый совет, на который возлагались функции согласования и финансирования работ всех разрозненных групп инженеров разных специальностей, командированных в Германию разными министерствами.

К середине 1946 г. в составе Техбюро имелось четыре отдела: минно-торпедный, кораблестроительный, приборостроительный и технологический. Всего в бюро работало свыше полутора тысяч немецких ученых, инженеров и рабочих. За ними приглядывали 60 советских инженеров. Бюро имело филиалы в ряде германских городов: Росслау, Дессау, Цвикау, Магдебурге, Бланбурге и Варнемюнде.

Основным видом деятельности Техбюро были отчеты и доклады немецких специалистов по различным вопросам науки и техники судостроения. Некоторые отчеты сопровождались опытными работами, макетами и образцами. Каждый отчет или доклад Техбюро перед отправкой в Москву переводился на русский язык, тщательно изучался и корректировался нашими инженерами.

Но Техбюро занималось и практическими делами. Так, на верфи в Росслау строили торпедные и десантные катера на подводных крыльях (о них я рассказывал выше).

В торпедном отделе и его филиалах изучались новейшие приборы самонаведения, программного и дистанционного управления. В мастерских приборостроительного отдела была изготовлена большая партия электронных осциллографов новой конструкции, и из СССР приходили на них все новые и новые заказы. Здесь разрабатывались модели механических счетно-решающих приборов, бывших в то время еще новинкой, гироскопических приборов и автоматов для управления корабельной, береговой и зенитной артиллерией. В технологическом отделе восстанавливалась технология секционных методов строительства подводных лодок и надводных кораблей.

Сотрудник Техбюро при разборке архивов Верховного командования ВМФ Германии нашел схему теплового двигателя, работавшего на жидком кислороде. Из опросов специалистов выяснилось, что по такой схеме инженером Пеффлером была смонтирована стендовая установка, прошедшая в конце войны серию испытаний. Позже эта схема пригодилась при проектировании аналогичных опытных установок для советских подводных лодок.

В одну из советских комендатур в Германии явился человек без документов, назвавший себя Францем Статецки (позже его наши оперативники переименовали в Статешного). Он заявил, что был одним из заместителей доктора Г. Вальтера, создавшего подводные лодки с газотурбинными установками. В мае 1945 г. Статецки оказался в американской зоне оккупации, но не пожелал вместе с другими сотрудниками Вальтера ехать в Англию.

Действительно, в 1942 г. в Германии была испытана малая подводная лодка с двигателем Вальтера. Лодка развила под водой скорость 28,1 узла. В 1943—1944 гг. были построены еще три малые (полное подводное водоизмещение 312 т) подводные лодки U-792, U-793, U-794 XVII серии и четыре (U-1405, U-1406, U-1407, U-1408) XVIII серии с полным водоизмещением 415 т.

В мае 1945 г. U-1406 и U-1407 сдались союзникам, а остальные были затоплены экипажами. Союзники втайне от СССР поделили лодки с двигателями Вальтера: U-1406 взяли США, а U-1407 — Англия. В Англию был доставлен и сам доктор Вальтер.

Но вернемся к господину Статешному. Он взялся разыскать документацию и агрегаты лодок Вальтера в советской зоне оккупации. Кроме того, Статешный обещал собрать группу инженеров, работавших с установками Вальтера, из числа тех, кто был в Восточной зоне и тех, кто находился в Западной зоне и не пожелал ехать в Англию и США.

Предложения Статешного понравились Л.А. Коршунову. В августе 1945 г. в ЦНИИ-45 сформировали группу специалистов, в числе которых были И. Гольграф и В.К. Станкевич, и направили в Германию на «техническую разведку». Этой компании вместе со Статешным удалось найти фирму «Брюнер-Канис-Редер» в Дрездене, которая участвовала в изготовлении установок Вальтера, и основательно «почистить» ее. Аналогично поступили и с рядом других фирм. В 1947 г. «компания» организационно была преобразована в конструкторское бюро, возглавляемое начальников ЦКБ-18 А.А. Антипиным. (Еще его именовали «Бюро Антипина».)

Вся разрабатываемая документация, оборудование, изготовленное фирмами, технические описания и инструкции по эксплуатации парогазотурбинных установок из Германии были направлены в Ленинград. Туда же отправили и две стационарные цистерны для хранения высококонцентрированной перекиси водорода.

«Бюро Антипина» работало в Германии до 1948 г., а затем было переведено в Ленинград и преобразовано в Специальное конструкторское бюро № 143.^[4] Группа из десяти немецких специалистов во главе со Статешным с 1948 по 1951 год принимала участие в стендовой отработке парогазотурбинных установок в Ленинграде. Двое из них, в том числе и Статешный, оставались в Ленинграде до 1953 г.

В результате кропотливого труда удалось полностью восстановить парогазотурбинную установку германской подводной лодки XXVI серии. Часть механизмов разыскали сотрудники «Бюро Антипина», а недостающие узлы и детали изготовили на советских заводах.

Затем было принято решение о разработке проекта подводной лодки с парогазотурбинной установкой, получившего обозначение «проект 617». При этом впервые в практике отечественного кораблестроения произошло «разделение труда» — разработку технического проекта поручили ЦКБ-18, а СКБ-143 занималось проектированием энергетической установки.

Предэскизная проработка проекта 617 проводилась в соответствии с техническим заданием, выданным ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова. Все работы по проекту велись на основании договора с этим институтом и под наблюдением его представителя Б.М. Малинина (бывшего главного инженера ЦКБ-18). В ЦКБ-18 создали группу конструкторов, руководившую всеми работами по проекту, выполнявшемуся в различных отделах. В нее входили П.С. Савинов, С.Н. Ковалев, В.К. Станкевич и другие.

Парогазотурбинная установка работала по схеме Вальтера: перекись

водорода подавалась в камеру разложения, где она с помощью специального катализатора разлагалась на газообразный кислород (37%) и водяной пар (63%). Из камеры разложения парокислород поступал в камеру горения, куда одновременно подавалось специальное легкое углеводородное топливо типа керосин (ТК-8А) с удельным весом 0,8, отличающееся повышенной по сравнению с керосином температурой вспышки и малым содержанием примесей, что способствовало его полному сгоранию без коксования. Продукты горения, состоящие из 15% углекислого газа и 85% водяного пара, пройдя через тепловой аккумулятор, служивший для выравнивания тепловой инерции парогаса при изменении режима работы, поступали в турбину с постоянной температурой 550°C и переменным в зависимости от нагрузки давлением. Полной нагрузке соответствовало давление около 21 кг/см² при числе оборотов турбины около 9500 об./мин. Отработанный парогаз из турбины поступал в конденсатор для конденсации воды и отделения углекислого газа, который затем отсасывался винтовым компрессором типа «Лисхольм» (Германия) и выбрасывался через специальное распыливающее устройство за борт, где растворялся в морской воде.

5 февраля 1951 г. опытная подводная лодка С-99 проекта 617 была заложена в Ленинграде на заводе № 196, и ровно через год, 5 февраля 1952 г., спущена на воду, 16 июня начались ее швартовые испытания. Но только 21 апреля 1955 г. подводную лодку предъявили к проведению государственных испытаний, которые закончились 20 марта 1956 г. В приемном акте государственной комиссии отмечалось: «На подводной лодке достигнута впервые скорость полного подводного хода 20 уз в течение 6-ти часов». Вместе с тем отмечался и ряд недостатков, в основном связанных с взрывопожароопасностью энергоустановки и повышенным уровнем подводного шума при движении лодки под парогазотурбинной установкой (до 136 дБ на расстоянии 50 м от лодки).

19 мая 1959 г. при попытке запустить турбину на глубине 80 м на подводной лодке С-99 произошел сильный взрыв. Командир лодки автоматически, даже не пытаясь узнать причину взрыва, продул балласт и тем спас жизни себе и другим подводникам. Как позднее выяснилось, взрыв произошел из-за разложения перекиси водорода, попавшей в клапан грязью.

После взрыва подводную лодку С-99 восстанавливать не стали и через несколько лет сдали на металлолом.

В 1956—1958 гг. в ЦКБ-18 была спроектирована большая подводная лодка проекта 643 с двумя установками Вальтера. Однако в связи с

созданием в СССР первых подводных лодок с атомными силовыми установками работы по проекту 643 и вообще с установками Вальтера были прекращены.

Любопытна история испытаний в СССР и самой маленькой германской подводной лодки «Seehund» («Тюлень»). Водоизмещение «Зеехунда» составляло всего 15 т. В качестве двигателя подводного хода был использован дизель мощностью 60 л. с. с грузовика «Бюссинг-Наг». Под водой работали электрические батареи. Надводный ход лодки составлял 7,7 узла, а подводный — 6 узлов. В надводном положении лодка могла пройти 300 миль с 7-узловой скоростью, а в подводном положении — 63 мили с 3-узловой скоростью. Под корпусом лодки подвешивались две 53-см торпеды G7 или две донные мины. Экипаж «Зеехунда» состоял из двух человек.

Строительство лодок «Зеехунд» началось в конце 1944 г. Всего к маю 1945 г. было построено 297 лодок, из них с января по май 1945 г. в боевых действиях участвовало около ста лодок.

Когда советские войска заняли город Эльбинг, на фирме «Ши-хау» находились секции и отдельные заготовки для сборки 58 лодок (U-6253 ÷ U-6300). Испытание подводных лодок типа «Зеехунд» было поручено ленинградскому заводу «Судомех» (№ 196).

В начале 1947 г. с верфи «Шихау» на завод № 196 прибыли два «Зеехунда», несколько комплектов секций лодок, различное оборудование и документация. Работами над «Зеехундом» ведало конструкторское бюро под руководством В.М. Мудрова.

Первую лодку с германским заводским номером 244 спустили на воду 2 ноября 1947 г. С 5 по 20 ноября приемная комиссия ВМС провела ходовые испытания (за исключением торпедных

стрельб и глубоководных погружений). Но из-за наступивших морозов и ледостава испытания прекратили, а лодку подняли на стенку завода, демонтировали и законсервировали на зимний период.

В 1948 г. завод закончил швартовые испытания подводной лодки «Зеехунд» и сдал ее флоту. Так «Зеехунд» с заводским номером 244 стал первой сверхмалой подводной лодкой, вступившей в строй нашего флота. В 1948 г. эту лодку передали Отряду подводного плавания в Кронштадте для определения боевых возможностей сверхмалых подводных лодок. Что стало с остальными лодками «Зеехунд», попавшими в СССР, автору неизвестно. Опыт по сборке и обслуживанию «Зеехунда» впоследствии пригодился «Судомеху» при создании сверхмалых подводных лодок и различных подводных аппаратов.



Глава 8

ТРОФЕЙНЫЕ ЛАЙНЕРЫ

Судьба германского военного и торгового флота решалась на Потсдамской конференции трех держав в конце июля — начале августа 1945 г. Уже на одном из первых заседаний глав советской делегации И.В. Сталин поставил вопрос о передаче части немецких кораблей и судов Советскому Союзу. Он подчеркнул, что «русские имеют право на получение трети военного и торгового флота Германии», и отметил: «Большая часть флота находится в руках нашего союзника, но доступ нашим людям к этим кораблям был закрыт, они не имеют возможности осмотреть корабли...»

Однако практическое обсуждение этого вопроса вызвало у Уинстона Черчилля болезненную реакцию, в результате чего разгорелась острая полемика.

На заключительных заседаниях Потсдамской конференции были разработаны принципы распределения германского флота. Было решено, что весь немецкий торговый флот, сдавшийся трем державам, независимо от его местонахождения, будет поровну поделен между СССР, Англией и США. Реальная передача судов откладывалась до окончания войны с Японией. Создавалась Тройственная комиссия, которой надлежало собраться не позднее 1 сентября 1945 г. и составить списки распределения конкретных судов.

Самыми ценными германскими трофеями являлись пассажирские лайнеры.

В результате раздела крупнейшее судно германского пассажирского флота — трансатлантический лайнер «Европа» — передали США. Несколько месяцев он использовался как военный транспорт AP-177, а затем был передан Франции в виде компенсации за погибшую в Нью-Йорке «Нормандию». Под названием «Либерте» судно еще около 15 лет совершало рейсы через Северную Атлантику.

Под английский флаг перешли большие германские лайнеры «Монте Роза», «Миллуоки», «Тюрингия», «Потсдам», «Претория», «Антонио Дельфино», «Убена». Их быстро приспособили под воинские перевозки, и они плавали под новыми названиями: «Импайр уихдраш», «Импайр уэйвнейв», «Импайр дебен», «Импайр дун» (затем «Импайр орвелл»),

«Импайр халладейл», «Импайр кен» соответственно.

Часть германских пассажирских судов перешла под советский флаг. Суда, доставшиеся Советскому Союзу после Потсдамской конференции, в основном направляли на Дальний Восток и на Черное море. Одним из первых трофеев, пополнивших пассажирский флот Дальневосточного пароходства, стало судно «Чукотка» — бывший германский пароход «Вангони» (Wangoni).

Судно было построено в Гамбурге на верфи «Блом унд Фосс» и использовалось на африканской линии. В сентябре 1921 г. судно было передано заказчику и через неделю вышло в первый рейс. Лайнер мог принять 101 пассажира 1-го класса, 61 пассажира 2-го класса и 104 — 3-го класса. В 1934 г. «Вангони» переделали под туристический круизный лайнер, увеличив пассажироместимость до 340 человек. Главной двигательной установкой лайнера была паровая турбина мощностью 3000 л.с, позволявшая развивать скорость до 16 уз. (экономический ход — 12 уз.).

«Вангони» был передан СССР 19 марта 1946 г. и во второй половине 1947 г. прибыл во Владивосток. Тут его переоборудовали, и теперь лайнер насчитывал 700 спальных мест. Судно использовалось на Приморской линии до 1968 г., а затем из-за физического износа было отправлено на слом. На март 2012 г. корпус «Чукотки» («Вангони») стоял в бухте Петропавловска-Камчатского.

В том же 1946 г. во Владивосток пришел германский пароход «Вадаи» («Wadai»), переименованный в «Гоголь».

Грузопассажирский пароход «Вадаи» построен для компании «Woermann Linie AG» в Гамбурге и спущен со стапеля 17 августа 1920 г. Судно строилось для работы на линии между Гамбургом и портами на Западно-Африканском побережье. 2 декабря 1922 г. «Вадаи» передали в эксплуатацию своей судоходной компании, а через 8 дней оно ушло из Гамбурга в свой первый рейс. На «Вадаи» можно разместить 250 пассажиров в трех классах.

30 августа 1939 г. «Вадаи» вышел из порта Лас Пальмас, в полдороге в Гамбург его застало известие о начале войны и морской блокаде Германии Великобританией и Францией. Вернуться в Германию пароход не мог и пошел вокруг Норвегии в Мурманск, а затем уже из Мурманска «Вадаи» пошел в Гамбург, куда и прибыл 7 октября 1939 г.

С 6 ноября 1939 г. пароход использовался в качестве судна-казармы для торпедной школы. Название судна при этом не изменилось и осталось прежним — «Вадаи».

До конца войны судно находилось во Фленсбургских фиордах. 26 июня 1945 г. пароход в качестве военного трофея попал к англичанам и получает новое название — «Empire Yare». Владелец судна официально значится Британская компания «Shipbuilding Controller». А в 1946 г. после официального раздела трофейного флота, доставшегося СССР и Великобритании после победы над Германией, «Вадаи» передали Советскому Союзу.

Ко времени передачи Советскому флоту на «Вадаи» имелось 88 мест в каютах 1-го и 3-го класса, а также 500 коечных мест в твиндеках.

Пароход под названием «Гоголь» вошел в состав флота компании «Совторгфлот — Владивосток» (позднее — Дальневосточное, морское пароходство). Портом приписки судна стал Владивосток.

В 1950 г. пароход передали из состава Дальневосточного пароходства в Камчатско-Чукотское.

Пароход не подвергся никакому серьезному ремонту или модернизации. Только корпус его перекрасили в черный цвет.

Судно использовалось на грузопассажирских транспортных линиях небольшой протяженности в Охотском море. Во второй половине 1940-х — первой половине 1960-х годов для небольших населенных пунктов на побережье Охотского моря такие линии были единственной доступной транспортной и почтовой связью между этими населенными пунктами, и между ними и «большой землей».

Официально пассажировместимость судна составляла 190 человек, но оно могло принять еще и многочисленных палубных пассажиров, то есть пассажирское назначение судна увеличилось, а грузовое — уменьшилось.

В 1964 г. пароход «Гоголь» перевели в Петропавловск-Камчатский, который стал новым портом приписки. Там «Гоголь» использовался как учебное судно для 250 курсантов Петропавловск-Камчатского мореходного училища рыболовного флота. В 1970 г. пароход «Гоголь» был разделан на металлолом в Японии.

Еще одним германским судном, отправившимся на Дальний Восток, стало «Приморье». Любопытно, что этот пароход был построен в 1939 г. на германской верфи по заказу Турции. Судно получило название «Салон» («Salon»). По проекту его водоизмещение составляло 4340 т., пассажировместимость — 390 каютных мест. В 1940 г. судно конфисковали для нужд ВМФ Германии и переименовали в «Виндхук» («Windhuk»).

В начале мая 1945 г. поврежденный «Виндхук» был захвачен союзниками в Гамбурге и передан СССР. После проведения ремонтных работ в Висмаре судно получило новое название — «Приморье». Теперь

лайнер мог принять 26 пассажиров 1-го класса, 86 — 2-го и 134 — 3-го.

В сентябре 1950 г. «Приморье» прибыло во Владивосток и стало использоваться на Приморской линии. В 1958 г. лайнер прошел модернизацию, теперь его двигательная установка стала работать на жидком топливе.

На линии пароход «Приморье» ходил до середины 1970-х годов, а затем был сдан на металл.

Следующим пароходом, отправленным на Дальний Восток, стал «Сибирь». Этот пароход под названием «Сьерра Салвада» был заложен на верфи «Вулкан» в Штеттине в марте 1913 г. Тоннаж лайнера в 1913 г. составлял 8262 брт, длина 138 м, две паровые машины общей мощностью 4200 л. с. тройного расширения обеспечивали ход в 13 узлов. Первоначальная пассажировместимость: 119 человек 1-го класса, 74 — 2-го класса и 1200 — 3-го.

Первая мировая война застала лайнер в Рио-де-Жанейро. Там он и был задержан, а в июле 1917 г. конфискован. Лайнер переименовали в «Аваре», и он продолжал использоваться на прежней линии, но уже под бразильским флагом.

В 1922 г. из-за разгильдяйства команды лайнер в порту Гамбурга опрокинулся килем вверх и затонул. Бразильцы от него отказались, и лайнер вновь перешел к немцам. В 1927 г. лайнер получил название «Океана».

Во Второй мировой войне «Океана» использовалась немецким ВМФ в качестве плавказармы в Готенхафене и в Штеттине. 22 июня 1945 г. судно передали англичанам, и оно эксплуатировалось ими под названием «Empire Tame».

21 июня 1946 г. лайнер передали СССР и 11 января 1948 г. он прибыл на верфь «Warnowwerft» в Варнемюнде, где прошел ремонт и модернизацию. Судно получило название «Сибирь» и 22 июня 1948 г. вышло из Варнемюнде и взяло курс на Дальний Восток. Лайнер вошел в состав Дальневосточного морского пароходства, его новым портом приписки стал Владивосток.

К этому времени пассажировместимость судна составляла 116 пассажиров 1-го класса, 74—2-го и 1150 человек на средней палубе.

Лайнер «Сибирь» находился в эксплуатации до 1963 г., а в начале 1964 г. его поставили на прикол во Владивостоке, а затем разобрали.

Еще один «немец» отправился на Дальний Восток под названием «Азия». Первоначально лайнер назывался «Сьерра Марена», в 1934 г. был переименован в «Дер Дейче» («Немец»). Лайнер по-

ступил под управление организации под названием «Немецкий рабочий фронт». Это была профсоюзная организация в Германии в период Третьего рейха. Компания «KdF — Reisen» (Путешествия «Сила через радость») являлась туристической организацией этого профсоюза, в оперативном управлении которого находились пассажирские лайнеры, переоборудованные в туристические. Путевки на эти суда распространялись среди членов профсоюза исключительно через «Немецкий рабочий фронт».

Морские круизы «Дер Дейче» совершал в течение пяти лет — до августа 1939 г.

3 мая 1945 г. после попадания бомбы в районе острова Феймарн по свидетельству документов судно оказалось выброшенным на берег.

Во Владивосток лайнер прибыл в октябре 1950 г. и стал эксплуатироваться на линии Владивосток — Петропавловск-Камчатский. В 1960 г. «Азию» поставили на ремонт на Владивостокском судоремонтном заводе, в ходе которого была модернизирована главная паровая машина, что позволило увеличить скорость хода до 14,5 узла. Котлы были переведены с угля на жидкое топливо. В июле 1961 г. ремонт был завершен, и «Азия» стала использоваться на прежней линии.

21 января 1967 г. лайнер был отправлен в последнее плавание и вскоре разрезан на металлолом.

Интересна история еще одного тихоокеанского лайнера — «Советский Союз». Его заложили 24 августа 1921 г. на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге под названием «Альберт Балин». Длина лайнера составляла 205 м, вместимость 20 815 брт, две паровые турбины общей мощностью 12 500 л.с, допускавшие ход до 19 узлов. Лайнер мог принимать 250 пассажиров в 1-й класс, 340 пассажиров во 2-й класс и 960 пассажиров в 3-й класс.

Судно было оснащено пассивными успокоителями качки (цистернами Фрама), оно было очень устойчивым на волнении, что, разумеется, понравилось пассажирам и давало лайнеру огромное преимущество. Такие лайнеры называли «судами без морской болезни».

В 1935 г. лайнер получил новое название — «Ганза». Переименования потребовали деятели национал-социалистической партии, поскольку выяснилось, что основатель фирмы Альберт Балин, в честь которого называли лайнер, был евреем. С началом Второй мировой войны, в 1939 г., «Ганза» был мобилизован и использовался как плавбаза в составе германского ВМФ. В марте 1945 г. плавбаза на переходе из Восточной Пруссии подорвалась на mine. Судно попыталось своим ходом дойти до Варнемюнде, но, не дойдя всего 9 миль, натолкнулось поврежденным

носом на затонувшую баржу и село на мель. Позже лайнер опрокинулся и лег на дно левым бортом.

В 1947 г. аварийно-спасательная служба Балтийского флота обследовала затонувшую «Ганзу», после чего было принято решение о ее подъеме. Операция эта обещала быть сложной, поскольку судно оказалось сильно заиленным, а из-за малых глубин постановка его на ровный киль была проблематичной. Работы длились почти два года, и только 15 декабря 1949 г. судно, наконец, подняли и отвели в Варнемюнде, где на верфи «Warnow Werft» произвели восстановительный ремонт. Из-за отсутствия в Варнемюнде дока достаточной величины корпусные работы провели в Антверпене (Бельгия) на верфи «John Cockerill» с 11 августа 1950 г. по 8 июня 1951 г. Реконструкция машинного отделения, надстройки и восстановление помещений на «Warnow Werft» в Варнемюнде продолжались еще четыре года.

Поскольку этот лайнер являлся самым крупным пассажирским судном в СССР, его решили назвать «Советский Союз». Официальное присвоение нового названия состоялось в 1953 г. В общем восстановительные работы длились пять лет. Но незадолго до ввода в эксплуатацию, в 1954 г., на судне по невыясненным причинам произошел взрыв и пожар, сильно повредивший помещения лайнера. Из-за этого восстановительные работы затянулись, и только в сентябре 1955 г. судно передали заказчику.

В 1955 г. дальневосточное отделение «Совторгфлота» приняло лайнер «Советский Союз» в эксплуатацию. Но перед переходом на Дальний Восток судну необходимо было выполнить контрольное докование. В то время в западных портах СССР было только одно место, где могли продоковать такое крупное судно — сухой док Севморзавода в Севастополе.

13 октября 1955 г. турбоход «Советский Союз» прибыл в Одессу, откуда перешел в Севастополь. На Севморзаводе с судна сняли одну из турбин заднего хода и отправили на балансировку на Харьковский турбинный завод, а также провели докование в сухом доке завода. Во время стоянки в Севастополе на «Советском Союзе» побывали первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев, министр обороны Г.К. Жуков и член Политбюро Л.И. Брежнев.

В марте 1957 г. «Советский Союз» вышел из Севастополя на Дальний Восток. Лайнер обошел Африку и 29 мая того же года прибыл во Владивосток, откуда вышел в свой первый рейс на экспрессной линии Владивосток — Петропавловск-Камчатский. Организационно он вошел в состав дальневосточного отделения «Совторгфлота» с портом приписки

Владивосток (позднее, после реорганизации — Дальневосточного морского пароходства).

С 11 января по 29 марта 1971 г. «Советский Союз» проходил ремонт в Гонконге, во время которого в числе прочих работ были окончательно отцентрованы главные редукторы, и судно смогло развивать скорость до 19 узлов.

Турбоход «Советский Союз» закончил работу на камчатской пассажирской линии 30 ноября 1980 г. и в соответствии с распоряжением начальника Дальневосточного морского пароходства № 1037 от 2 декабря 1980 г. был поставлен на прикол для демонтажа оборудования, снятия материалов, технического снабжения и подготовки судна к сдаче на металлолом.

Приказом министра Морского флота СССР № 256 от 5 декабря 1980 г. лайнер «Советский Союз» был списан с баланса транспортного флота, после чего приказом начальника Дальневосточного морского пароходства переименован в «Тобольск», ведь с именем «Советский Союз» он просто не мог подлежать разделке на металлолом. Весь 1981 год «Тобольск» простоял на приколе во Владивостокском морском торговом порту.

5 марта 1982 г. «Тобольск» самостоятельно вышел в последний рейс на разделку с экипажем в 60 человек, а 17 марта того же года судно было официально передано для разделки на металл одной из компаний Гонконга.

Лайнер «Ильич» был построен в 1932—1933 гг. на верфи «Блом и Фосс» под названием «Карибия». Тоннаж судна составлял 12 050 брт. Два дизеля мощностью 11 500 л.с. позволяли развивать скорость 17 узлов. Пассажировместимость его составляла: 206 пассажиров 1-го класса, 108 — 2-го класса и еще 110 — в туристическом.

До самого начала Второй мировой войны судно работало на линиях, соединявших Германию с Центральной Америкой и островами Вест-Индии. В 1940 г. «Карибию» мобилизовали в состав ВМС Германии, где она использовалась в качестве плавказармы.

В конце 1945 г. союзники передали «Карибию» СССР, где ей присвоили название «Ильич».

В начале 1946 г. «Ильич» прибыл во Владивосток, где эксплуатировался на Камчатской линии с заходами в Находку и Нагаево. Проблемы вызвало то, что судно изначально строилось для тропических вод. Поэтому поддержание нормальной температуры в зимнее время превратилось в весьма сложную проблему.

В 1959 г. «Ильич» ушел на капремонт в Шанхай, где работы затянулись аж до 1965 г. После ремонта все каюты стали только

туристического класса, так что пассажировместимость увеличилась до 711 человек. «Ильич» вышел на прежнюю линию Владивосток — Петропавловск-Камчатский. Лайнер был списан в 1980-х годах.

Перехожу к лайнеру «Русь» — последнему из отправленных на Тихий океан. Он был однотипен «Карибии» и построен в 1933 г. на той же верфи «Блом и Фосс» под названием «Кордильера».

Вторая мировая война застала лайнер в рейсе. Высадив пассажиров в нейтральном порту, он ушел в Мурманск, откуда в феврале 1940 г. перешел в Гамбург.

В Кригсмарине «Кордильеру» использовали как плавказарму. В марте 1945 г. судно было потоплено в порту Свинемюнде в ходе налета британской авиации.

В середине 1948 г. начались работы по подъему «Кордильеры». Поднять судно удалось только в январе 1949 г. В октябре того же года в Антверпене был проведен ремонт корпуса. Дальнейшие ремонтные работы и модернизация проводились специалистами немецкой фирмы «Варновверфт». Работы завершились в 1952 г. После ремонта и модернизации тоннаж лайнера составил 15 600 брт, а скорость хода — 14,7 уз. Пассажировместимость судна составляла: 20 пассажиров в каютах категории «Люкс», 86—1-го класса, 204 — 2-го и 730 — 3-го класса.

Лайнер получил название «Русь» и вышел во Владивосток. При следовании Ирбенским проливом лайнер подорвался на mine и получил незначительные повреждения, которые быстро устранили на местном судоремонтном заводе. На «Русь» установили новую навигационную аппаратуру, и в августе 1952 г. лайнер прибыл в новый порт приписки — Владивосток.

Лайнер «Русь» работал, как и «Ильич», на Камчатской линии до конца 1977 г., а в августе 1980 г. был уведен на разборку.

Кроме пассажирских пароходов на Дальний Восток были направлены два германских больших морских парома — «Анива» и «Крильон», бывшие «Дойчланд» и «Прессен». Пассажировместимость каждого составляла 700 человек. Две паровые машины тройного расширения общей мощностью 500 л. с. позволяли развивать скорость до 14 узлов.

В конце 1940-х годов «Анива» и «Крильон» прибыли во Владивосток. В июле 1950 г. «Анива» был переведен в состав Дальневосточного пароходства. Там он перевозил за рейс до тысячи пассажиров. В 1959 г. паром встал на ремонт в Находкинском судоремонтном заводе. Из-за халатности вахтенного «Анива» затонул в акватории завода. В мае 1960 г. паром удалось поднять. Однако больше «Анива» в море не выходила, а

использовалась для хозяйственных нужд Находкинского судоремонтного завода. В 1963 г. паром был исключен из списков и предназначался к сдаче на металлолом.

Паром «Крильон» («Прессен») в мае 1945 г. в порту Калуннборг был захвачен англичанами и до 20 марта 1946 г. ходил на линии Травемюнде — Треллеборк и Любек — Гдыня, перевозя бывших немецких солдат и репатриантов. 21 марта 1946 г. «Прессен» был передан СССР в порту Любек.

Ремонт «Крильон» прошел в Одессе, а оттуда в 1947 г. направился во Владивосток. Первоначально он использовался как паром на линии Владивосток — Холмск, а в 1951 г. «Крильон» отправили в город Дальний на завод Совкитсудстрой, где его переделали в комфортабельный пассажирский лайнер по проекту ЦПКБ-7. Его пассажировместимость стала свыше 500 пассажиров: 4 — в каютах класса «Люкс», 58 — 1-го класса, 76 — 2-го, 386 — 3-го.

С 1959 г. по 1975 г. лайнер эксплуатировался на линии Корсаков — Владивосток, иногда совершая рейсы в Японию. После исключения из состава флота «Крильон» был передан для разделки на металлолом.

От Дальнего Востока перейдем к другим морям. Вот, к примеру, пассажирский пароход «Илья Репин» был построен в 1927 г. на верфи в Штеттине под названием «Ругард». Его вместимость 1358 брт. Две паровые машины двойного расширения общей мощностью 1900 л. с. давали ход до 15 узлов.

В сентябре 1939 г. «Ругард» был введен в состав Кригсмарине и использовался на Балтийском море в качестве штабного корабля, тендера и плавбазы. В мае 1945 г. «Ругард» захватили в Киле союзники и в 1946 г. передали СССР. Судно было переименовано в «Илью Репина» и поставлено на ремонт в Висмаре. В январе 1950 г. отремонтированный и модернизированный пароход передали заказчику. Его тоннаж возрос до 1549 брт, мощность машин снизилась до 1500 л.с, а максимальная скорость хода не превышала 11 узлов. Пассажировместимость после переделки составила: 1 пассажир в каюте «Люкс», 32 пассажира — в каютах 1-го класса, 30 — 2-го и 119 — 3-го. На средней жилой палубе можно было разместить еще 92 человека.

В 1946—1950 гг. «Репин» ходил по Балтике, порт приписки — Ленинград, а в 1950—1959 гг. — на Севере, порт приписки — Мурманск.

Любопытна судьба парома (лайнера) «Петр Великий». В 1938 г. он был заложен по заказу Турции на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге под названием «Догу». В феврале 1941 г. пароход был мобилизован в

Кригсмарине под названием «Дуалс». С 28 июня 1941 г. по 26 января 1944 г. «Дуалс» обеспечивал боевую подготовку подводников, а затем был переклассифицирован в торпедолов.

5 июля 1945 г. «Дуалс» в Флесбурге захватили союзники, но в 1946 г. передали СССР. Теплоход получил новое название «Петр Великий». Однако в 1947 г. СССР передал его Польше, где его называли «Ягелло».

В 1949 г. корабль был возвращен СССР и под названием «Петр Великий» зачислен в Черноморское морское пароходство с портом приписки Одесса.

В 1953 г. пароход был модернизирован по проекту ЦПКБ-3. После этого пассажировместимость его составила: 6 пассажиров в трех каютах класса «Люкс», 16 пассажиров в 9 каютах 1-го класса, 63 пассажира в 21 каюте 2-го класса, 220 пассажиров в 59 улучшенных каютах 3-го класса и 112 пассажиров в 17 каютах 3-го класса, а также 200 палубных пассажиров. Всего 617 пассажиров. Экипаж составлял 98 человек, обслуживающий персонал — 42 человека. Для удобства пассажиров на судне имелись рестораны 1-го, 2-го и 3-го классов, буфеты, книжные и почтовые киоски, медпункт и изолятор, а также плавательный бассейн.

В 1954 г. модернизированный пароход «Петр Великий» ушел в Одессу. После докования на Одесском судоремонтном заводе № 1 пароход вышел на пассажирские маршруты Черноморья.

В июне 1956 г. на лайнере «Петр Великий» участники 1-го интернационального туристского рейса из Болгарии, Венгрии и Румынии путешествовали по Черному морю. В 1958 г. пароход совершил 8 рейсов с заходами в Одессу, Ялту, Сочи, Сухуми, Батуми и перевез около 2000 туристов из Польши, Венгрии, ГДР, Чехословакии и США.

В 1963 г. впервые в СССР были организованы туристические двух- и трехнедельные рейсы по Черному морю. Их обеспечивали лайнеры «Петр Великий», «Россия» и «Адмирал Нахимов».

В 1973 г. лайнер «Петр Великий» был выведен из эксплуатации как устаревший. 20 ноября 1973 г. он прибыл в Испанию, и в декабре того же года в порту Каstellон началась его разборка на металлолом.

Судьба двух трофейных теплоходов — «Победа» и «Адмирал Нахимов» — сложилась трагически.

Лайнер «Магдалена» («Победа») был построен по заказу немецкой судоходной компании на верфи «Шихау» в Вольном городе Данциге в 1928 г. для эксплуатации на линии Европа — Центральная Америка — Восточная Индия. В первый рейс лайнер вышел 29 декабря 1928 г.

Двухвальная энергоустановка из двух 8-цилиндровых дизельных

двигателей «Зульцер» марки 8SM68 мощностью по 3500 л.с. каждый позволяла теплоходу развивать скорость до 15,5 узла, работая на два четырехлопастных гребных винта.

8 февраля 1934 г. у острова Кюрасао теплоход сел на мель, с которой его удалось снять лишь 25 августа. Пройдя полугодовой ремонт и переоборудование на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге, лайнер «Магдалена» вышел оттуда однотрубным теплоходом с новым названием «Иберия».

С началом Второй мировой войны «Иберия» была мобилизована и использовалась в качестве плавбазы Кригсмарине в Киле. Там 9 июня 1945 г. ее захватили англичане. А 18 февраля 1946 г. не пострадавшая в военных действиях «Иберия» по репарации была передана СССР и вошла в состав Черноморского морского пароходства под названием «Победа».

Предварительно был проведен ремонт судна и малая модернизация. Вместимость лайнера увеличилась до 600 пассажирских мест. Пассажирские каюты — от просторных комфортабельных люксов до маленьких внутренних комнатух — размещались на четырех палубах. К услугам пассажиров были несколько ресторанов, музыкальный салон, просторные фойе и другие общественные помещения. Имущество пассажиров и коммерческий груз перевозились в шести трюмах в носовой и кормовой частях судна.

Лайнер курсировал на линии Одесса — Нью-Йорк — Одесса.

31 июля 1948 г. теплоход «Победа» с 323 пассажирами и 277 т груза на борту вышел из порта Нью-Йорка в Одессу. В числе пассажиров были в основном работники министерств иностранных дел и внешней торговли с семьями, а также несколько представителей других ведомств и семья китайского маршала Фэн Юйсяна, направлявшегося в Китай через Советский Союз.

На подходе к Гибралтару капитан получил указание зайти в Александрию и принять на борт еще около двух тысяч армян-репатриантов из Египта, возвращавшихся в Армению. Также было дополнительно погружено 1500 т груза. Таким образом, все нормы пассажироместимости были превышены. Несмотря на это, лайнер благополучно достиг порта назначения Батуми, где репатрианты сошли на берег.

31 августа судно вышло из Батуми в Одессу. На борту оставалось 310 пассажиров и члены экипажа. 1 сентября в час дня радиостанция Черноморского пароходства в Одессе получила плановое донесение с теплохода о том, что прошли Новороссийск и к двум часам 2 сентября предполагается прибытие в Одессу. После этого радиосвязь с судном

прекратилась.

Утром 2 сентября в Черноморском пароходстве начали предпринимать меры к выяснению причин молчания теплохода, запросив суда в море и порты на пути следования лайнера. Однако безрезультатно — никто связи с «Победой» не имел и сигналов SOS не слышал. Тогда руководство пароходства обратилось за помощью к командованию Черноморского флота, направившему в море поисковые самолеты морской авиации. В 21.00 один из летчиков сообщил, что обнаружил обгоревший теплоход «Победа» в 70 милях к юго-востоку от Ялты и возле него пять шлюпок с людьми. К аварийному судну из Феодосии, Севастополя, других мест направились спасатели, а из Одессы — курсанты и преподаватели Одесского высшего мореходного училища.

«Следствие установило, что 1 сентября 1948 г. около 13 часов лайнер миновал Новороссийский порт. В это время исполняющий обязанности судового киномеханика радиотехник Коваленко решил подготовить к сдаче на культбазу партию кинофильмов, взятых в рейс, и попросил матроса Скрипникова перемотать киноленты после просмотра. Фильмы хранились в небольшой кладовой в центральной части судна. Часть была упакована в жестяные коробки, а часть, предназначенная к перемотке, лежала на столе в открытом виде. В этой же кладовой хранилось около 2 тысяч патефонных пластинок. Примерно в 15 часов при перемотке на ручном станке лента заискрила и вспыхнула. От нее загорелись рядом лежащие мотки. Через несколько секунд пламя охватило кладовую, вспыхнула одежда на матросе. Скрипников выскочил из кладовой, захлопнул дверь и с криками о помощи кинулся бежать по коридору. Раскаленным воздухом в кладовой выбило дверь, и вырвавшийся огненный смерч охватил ковровые дорожки и фанерные переборки кают.

Пламя, вытягиваемое по коридору мощной струей воздуха, дошло до трапа, ведущего в вестибюль вышележащей палубы, и оттуда по двум вертикальным шахтам лестницы достигло верхнего мостика, воспламеняя все на своем пути.

В считанные минуты огонь охватил центральную часть судна, в том числе штурманскую, рулевую и радиорубку, каюты капитана и штурманов. Пожар начал распространяться по жилым помещениям на нос и корму, на шлюпочную палубу, приблизился к трюмам и машинному отделению. Вахтенный радист Веденеев, застигнутый огнем, выскочил из рубки через иллюминатор, не успев передать ни сигнал бедствия, ни сообщение о том, что вынужден покинуть вахту. Капитан приказал дать сигнал SOS по запасной радиации, однако она уже сгорела в штурманской рубке.

Общесудовую пожарную тревогу объявили лишь через несколько минут судовым колоколом.

Тушением занимались несколько самостоятельных, случайно образовавшихся групп в разных частях судна. В ночь на 3 сентября, когда к судну подошли спасатели, основной пожар был уже потушен. Теплоход повели на буксире, но затем выяснилось, что он может идти самостоятельно. 5 сентября "Победа" пришла в Одессу, спасенные пассажиры прибыли на турбоходе "Вячеслав Молотов".

При пожаре погибли два члена экипажа — буфетчица Г. Гуньян и матрос В. Скрипников и 40 пассажиров, включая 19 женщин и 15 детей, среди них были китайский маршал Фэн Юйсян и его дочь.

О пожаре на теплоходе "Победа" и гибели китайского маршала сразу же было доложено Сталину. Существует мнение, что первоначально в происшествии была заподозрена диверсия. Постановлением Совета Министров СССР от 14 сентября полностью и немедленно отменена репатриация в СССР зарубежных армян и воспрещен прием армянских переселенцев в Армению»^[24].

В начале 1949 г. состоялся закрытый суд над виновниками случившегося. Ими были признаны нештатный киномеханик Коваленко, помогавший ему матрос Скрипников, капитан теплохода Пахолок и два его помощника, а также радист, не передавший сигнал SOS, и диспетчер пароходства. Капитан судна Николай Пахолок и киномеханик Коваленко были приговорены к 15 годам лишения свободы, помполит Першуков — к десяти, радист Веденеев — к восьми. Работники береговых служб, косвенно виновные в трагедии, получили более мягкие приговоры. А строже всех был наказан старпом Александр Набокин, отвечавший за пожарную безопасность: он был приговорен к 25 годам лишения свободы — тогдашней высшей мере.

После ремонта лайнер «Победа» продолжала использоваться Черноморским морским пароходством на внутренних и зарубежных линиях. В середине 1950-х годов он считался одним из лучших судов пароходства. В 1962 г. во время Карибского кризиса судно использовали для перевозки советских войск на Кубу, в конце 1970-х годов оно было списано из состава флота и утилизировано на берегу Гадани-бич в городе Читтагонг (Бангладеш).

В 1968 г. теплоходы «Победа» и «Россия» снимались в комедии Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука». Они играли роль теплохода «Михаил Светлов», и именно на палубе «Победы», через 20 лет после трагедии, Андрей Миронов поет песню про Остров невезения.

Теплоход «Адмирал Нахимов» был построен в Германии в 1925 г. под названием «Берлин». До 1939 г. он совершал регулярные рейсы через Атлантику между портами Бремерхафен и Нью-Йорк.

По комфорту «Берлин» конкурировал с превосходными английскими атлантическими лайнерами, хотя мощность его машин в 12 тыс. л.с. и скорость хода 16,5 узла никак не могли претендовать на «Голубую ленту Атлантики». Лайнер ежегодно совершал по 12 рейсов. Компания «Norddeutscher Lloyd» придерживалась принципа: путешествие на судне, даже в 3-м классе, должно быть удобным и приятным.

Однако трансатлантические переходы становились невыгодными, и летом 1938 г. «Берлин» совершил свой последний линейный рейс. После этого лайнер стал использоваться как круизное судно в рейсах на Шпицберген или в Средиземное море.

15 июля 1939 г. на судно пришел секретный приказ командования Кригсмарине следовать в Восточную гавань Свинемюнде для доставки в Мемель подразделения «трудовой армии».

После этого, 12 сентября 1939 г., «Берлин» пошел в Данциг, чтобы там использоваться по новому назначению. Всю Вторую мировую войну, до 31 января 1945 г. пароход прошел в качестве госпитального судна № 4.

В конце января 1945 г. пароход «Берлин» подошел к Либаве для эвакуации части войск из окруженной немецкой курляндской группировки. Приняв на рейде войска, судно двинулось под усиленным конвоем в путь.

В германских источниках и в дальнейших перепевах их нашими историками утверждается, что «Берлин» был торпедирован советским торпедным катером. Увы, это не соответствует действительности. В это время наши торпедные катера вообще не действовали в этом районе. «Берлин» же мог получить торпеду с нашей подводной лодки или самолета-торпедоносца.

С дифферентом на нос судно кое-как продолжило движение, постоянно передавая в эфир сигнал бедствия. 31 января на траверзе порта Свинемюнде в Померанской бухте «Берлин», подорвавшись на собственном минном поле, получил пробоину 6 x 8 м и затонул на глубине 18 м, по палубу В.

В 1946 г. наша аварийно-спасательная служба начала работы по подъему «Берлина». Генеральная откачка воды проводилась в декабре 1946 г. После подъема судно предполагалось увести в Англию, в Ливерпуль, где в доке произвести корпусные работы, то есть основательно заделать пробоины, после чего увести судно снова в Германию, за счет репарации отремонтировать его окончательно, что и было потом сделано.

При попытке подъема «Берлина» в начале 1947 г. произошел взрыв, и судно опять затонуло, придавив водолаза Тимофея Старченко, который по счастливой случайности оказался в донном углублении. Водолаза удалось спасти.

Вторично судоподъем был осуществлен 17 сентября 1947 г., после чего пароход получил новое название — «Адмирал Нахимов» и позже был отведен в док Кронштадтского завода для частичного ремонта, проведения освидетельствования и составления «Технического проекта восстановительных работ». С 1949 по 1957 г. «Адмирал Нахимов» проходил капитально-восстановительный ремонт в ГДР.

В 1954 г. «Адмирал Нахимов» был передан Черноморскому морскому пароходству и прибыл в порт Одесса.

Первый капитан «Нахимова» Николай Соболев писал: «Снаружи и внутри судно сияло огнями. Вступившие на борт пассажиры были радушно встречены обслуживающим составом. Их поражало дорогое убранство: стены вестибюлей, кают, салонов, ресторанов отделаны различными ценными породами дерева, отражавшими всё, словно в зеркале; трапы сверкали витиеватыми украшениями и бронзированными поручнями, на стенах красовались роскошные канделябры. Палубы были устланы добротным ковровым покрытием, причем каждая палуба имела свой отличительный цвет. В салонах висели дорогие картины на морскую тематику, стены музыкального салона украшали бронзовые барельефы русских флотоводцев. Пассажир, входивший в салон, чувствовал, точно он попадал во дворец или музей. Работали рестораны, бары, кинотеатр, парикмахерские, библиотека. Негромко раздавалась мелодичная музыка, временами прерывавшаяся для информации. На пароходе царила торжественная праздничная обстановка. Разместившиеся по каютам пассажиры выходили и с любопытством рассматривали судно»^[25].

С лета 1960 г. постоянным фрахтователем парохода на время навигации и круизных рейсов по Крымско-Кавказской линии стал Украинский республиканский совет по туризму и экскурсиям. За одну только навигацию 1960 года экипаж судна получил сотни благодарностей.

Руководство Черноморского пароходства, отмечая трудовую деятельность молодежного коллектива парохода «Адмирал Нахимов», присвоило ему почетное в те времена звание «Экипаж коммунистического труда». В 1962 г. одесский кинорежиссер Ковальчук снял телефильм, героями которого были члены небольшой семьи, решившие провести свой отпуск на пассажирском лайнере «Адмирал Нахимов». Фильм вышел под названием «15 дней одного года». Фильм обошел экраны страны, вызвал

большой интерес к морским путешествиям и способствовал пропаганде нового вида отдыха.

В 1962 г. во время Карибского кризиса «Адмирал Нахимов» использовался для перевозки солдат на Кубу.

В конце 1960-х — 1970-х годах «Адмирал Нахимов» совершил несколько рейсов с мусульманскими паломниками в Саудовскую Аравию.

29 августа 1986 г. «Адмирал Нахимов» с 897 туристами и 346 членами экипажа в 20.00 вышел из Одессы. 5 сентября в 9 часов утра лайнер должен был прийти в конечный пункт — в порт Батуми.

Однако судьба распорядилась иначе. В 22.00 31 августа «Нахимов» отошел от причальной стенки Новороссийского порта и отправился в Сочи со скоростью 9 узлов. В это время к Новороссийску со скоростью 15 узлов шел сухогруз «Петр Васёв», на борту которого находилось 28 638 т канадского зерна.

Описывать, как в открытом море не сумели разойтись два судна, шедшие черепашью ходом, я не буду. Назвать их действия своими именами цензура не позволит, а эвфемизм я не уважаю. «Петр Васёв», погасив скорость до 5 узлов, в 23 ч. 12 мин. ударил своей бульбой^[5] в борт «Адмирала Нахимова» в районе переборки между машинным и котельным отделениями.

«Адмирал Нахимов» продолжал по инерции двигаться вперед, разворачивая сухогруз и тем самым увеличивая размер пробоины в правом борту, которая, по оценке экспертов, после расцепления судов составила около 80 кв. м.

Лайнер стал заваливаться на правый борт. Через 7 минут после столкновения, имея крен на правый борт около 60°, «Адмирал Нахимов» полностью ушел под воду. На месте крушения на поверхности воды одновременно барахтались около тысячи человек, перепачканные краской и мазутом, плавало множество предметов и обломков.

В ходе катастрофы погибло 423 человека — 359 туристов и 64 члена экипажа.

В 1987 г. на процессе в Одессе оба капитана получили по 15 лет, но позже капитану «Адмирала Нахимова» В. Маркову снизили срок до 4 лет, а капитану «Васёва» В. Ткаченко — до 10 лет. В ноябре 1992 г. оба были помилованы и выпущены на свободу.

Сам сухогруз «Петр Васёв» после ремонта в Ильичевске был переименован в «Подольск». Имя сухогруза осталось лишь в анекдотах. «Вахтенный начальник докладывает командующему 6-м американским флотом: "Сэр, на горизонте советский сухогруз «Петр Васёв»". —

"Прекратите немедленно ученье и уходите полным ходом в Неаполь"».

Объем работы не позволяет рассказать о сотнях других германских пассажирских и грузовых судов, транспортах, буксирах и других плавсредствах, многие годы служивших в советском флоте. Я лишь вкратце упомяну о некоторых из них.

По репарациям СССР получил из Германии китобойную флотилию — китобазу с 17 малыми китобойцами-охотниками. Головной корабль имел водоизмещение 28 тыс. т и скорость хода 12 узлов. Малые китобойцы могли развить скорость до 14,5 узла. База получила название «Слава».

В 1946 г. впервые в истории отечественного рыболовного флота советская китобойная флотилия «Слава» с научной группой на борту отправилась в свою первую антарктическую экспедицию. Повел ее ледовый капитан В.М. Воронин. 28 января 1947 г. флотилия «Слава» (китобоец-охотник «Слава-4») добыла первого кита, положив начало советскому китобойному промыслу в Антарктике. Им стал кит финвал длиной почти 20 метров.

Китовый промысел в Антарктике был новым делом, поэтому специалистов, знающих условия района лова, у нас не имелось.

И в первые два рейса для обучения наших моряков пригласили норвежских специалистов. Они работали гарпунерами, мастерами разделки и жиротопления. Только в свой третий рейс китобойная флотилия «Слава» вышла укомплектованная исключительно нашими моряками. С Дальнего Востока приехали несколько гарпунеров и специалистов разделки, остальная команда была набрана в Одессе.

В первом рейсе китобойной флотилии было добыто 384 кита, но уже во втором — 820, а в третьем добыча превысила тысячу китов. Рекордный улов был в 17-м рейсе — более двух тысяч китов.

6 января 1948 г. на борту китобойной базы «Слава» у супругов Александры и Емельяна Кошелевых родился сын, которого назвали Антарктиком.

Еще одна антарктическая китобойная флотилия была создана в Калининграде согласно Постановлению Совмина РСФСР от 30 марта 1959 г. В ее состав вошли китобаза «Юрий Долгорукий» и 17 китобойных судов типа «Мирный» постройки Николаевского судостроительного завода.

Китобаза «Юрий Долгорукий» была построена в 1926 г. на верфи в Гамбурге как грузопассажирское судно под названием «Гамбург». В апреле 1945 г. «Гамбург» был затоплен и лишь в сентябре 1950 г. поднят и доставлен для перестройки в Антверпен, затем в ГДР на предприятие «Варноверф» в порту Варнемюнде. Перестроенное в китобойную базу

судно было спущено на воду в марте 1960 г. и получило новое имя — «Юрий Долгорукий». Судно прибыло в порт Балтийск, где 20 июня на нем был поднят государственный флаг. В первый рейс флотилия вышла 16 ноября 1960 г.

С 1960 по 1975 г. китобойная флотилия «Юрий Долгорукий» ходила в Антарктику 15 раз на промысел китов во всех промысловых районах южно-полярных вод Атлантического, Индийского и Тихого океанов, совершая кругополярные рейсы с пересечением линии дат и заходом за Полярный круг. Флотилия была расформирована в 1975 г.

По репарациям СССР получил десятки немецких сухогрузов и танкеров. В качестве примера приведу сухогруз «Адмирал Сенявин». Судно было построено в 1928 г. в Киле. Водоизмещение 5932 т, длина 119,2 м, 4 грузовых трюма, двигатель — дизель «Sulzer 8S60», скорость хода 13 узлов, дальность плавания 12 390 км. (Сх. 3)

Сухогруз «Адмирал Ушаков» построен в 1938 г. в Берлине. Водоизмещение 10 820 т, длина 155,6 м, два дизеля «Man-DZn53/76», скорость хода 12 узлов. Четыре трюма и твиндек.

Оба «адмирала» находились в составе советского морского флота, по крайней мере, до 1970 г.

Замечу, что по репарации в СССР поступали не только морские, но и речные суда. Так, в 1946—1948 гг. в Ленинград было доставлено 1536 речных судов различных типов общей мощностью 86 тыс. л.с. и грузоподъемностью 494 тыс. т. Это были небольшие буксирные пароходы мощностью 150—200 л.с, а также самоходные и несамоходные баржи грузоподъемностью до 500 т, ранее находившиеся в эксплуатации, отработавшие 5—10 и более лет. Кроме того, по речным путям и каналам на Днепр в 1947 г. было доставлено 45 самоходных и 58 несамоходных судов.

Из-за слабого развития базы судостроения в бассейнах сибирских рек Министерство речного флота было вынуждало пополнять флот восточных пароходств судами, построенными в европейской части СССР. В разобранном виде они доставлялись по железной дороге к месту сборки, хотя при этом значительно увеличивалась их стоимость.

И лишь небольшие группы судов перегонялись в Сибирь Северным морским путем. Для расширения объемов перегона флота в восточные бассейны по Севморпути в 1948 г. при Главвостоке Министерством речного флота была организована Арктическая экспедиция, позже переименованная в Экспедицию специальных морских проводок речных судов).

В 1946—1947 гг. из Германии в СССР были приведены несколько

больших морских плавучих доков. Замечу, что и до войны в советском ВМФ наблюдалась острая нехватка плавучих доков. А гражданский морской флот не имел их ни к 1940-му, ни к 1945 г.

Большая часть трофейных доков к 2012 г. выведена из эксплуатации. Так, по состоянию на март 2005 г. большой док ПД-1 грузоподъемностью 22 300 т готовился к утилизации на судоремонтном заводе СРЗ-82 в поселке Росляково-1 недалеко от Мурманска. Ресурс дока выработан. На его ремонт требовалось 40 млн. рублей, которых у завода не было. ПД-1 принадлежал СРЗ-82 с 1947 г.

Любопытная судьба германского плавдока ПД-16 (с 1997 г. СПД-16), отправленного на Черное море.

Подводная лодка пр. 641 «Горьковский комсомолец» с началом «перестройки» переименована в «Святой Георгий». С 1991 г. лодка стояла у причальной стенки Севморзавода в Севастополе. Наконец в июне 2000 г. правительство РФ решило ее отремонтировать. Лодку ввели в плавучий док ПД-16. Ее ремонт оценили примерно в 1 млрд. 248 млн. руб., из них к середине 2010 г. было освоено 800 миллионов.

Однако ржавый «Святой Георгий» по сей день стоит в доке ПД-16. Экипаж состоит из нескольких сторожей, охраняющих ее от полного разграбления. На рубке гордо реет Андреевский флаг. Всем давно (а может, с самого начала) стало ясно, что вывести лодку из трофейного германского ПД-16 физически невозможно — при затоплении док развалится.

И вот начальство озаботилось, куда бы деть лодку с глаз долой. По сведениям севастопольских экспертов, последнее решение предусматривает ввод ПД-16 вместе с лодкой в большой плавдок. Там ПД-16 будет разобран, а лодку, если ее все-таки удастся вывести, потом обратят в плавучую зарядную станцию. Зачем? Трудно сказать. Ведь в составе 247-й отдельной бригады подводных лодок Черноморского флота уже есть одна зарядная станция ПЗС-50 (бывшая подводная лодка СС-49). Раньше одной ПЗС было достаточно для обслуживания целой бригады подводных лодок. А вот сейчас заряжать вообще некого.

Наконец, несколько слов стоит сказать о портах Восточной Германии. После окончания войны при помощи СССР начались работы по восстановлению портов и расчистке их акваторий. В 1946 г. был углублен фарватер к Росток до 21 фута, а в Варнемюнде — аванпорте Росток — был создан порт для перевалки грузов. Вновь заработали порты в Висмаре и Штральзунде.

Общее руководство грузовыми операциями возглавило немецко-советское акционерное общество «Дерутра». В Восточной Германии суда

водоизмещением до 4000 брт строил тогда только один завод «Нептун» в Ростке. Вначале «Нептун» по репарациям был передан СССР и существовал как советское акционерное общество. В 1952 г. завод перешел в собственность ГДР.

В первые послевоенные годы на верфях Ростка, Висмара и Штральзунда ремонтировали и восстанавливали суда. На «Варнов-верфи» в Варнемюнде и «Тезен-верфи» в Висмаре строили суда для СССР в счет выплаты репараций. На некоторых речных верфях строили небольшие рыболовные суда.



Глава 9

ЯХТЫ И БАРКИ

До 2013 г. дожило самое, наверное, красивое судно германского флота — яхта «Ангара».

23 ноября 1937 г. на верфи «Штюльнен-Зон» был заложен авизо с романтическим названием «Берущая волна» («Avizo Hela»). В СМИ и даже серьезных корабельных справочниках циркулируют слухи, что «Хела» должна была стать яхтой Гитлера, однако официальные документы на сей счет автору неизвестны.

«Хела» вступила в строй 16 октября 1940 г. в качестве штабного корабля командующего германским подводным флотом адмирала Деница. Ее полное водоизмещение составляло 2520 т. Два дизеля суммарной мощностью в 8360 л. с. позволяли развивать скорость в 21 узел. Экипаж яхты — 244 человека. В связи с началом войны борта яхты украсила камуфляжная окраска, ее вооружили двумя 105-мм орудиями, а также спаренными 37-мм и 20-мм автоматами.

Понятно, что главным на яхте была не артиллерия, а 6 кают апартаментов и 10 кают люкс — роскошный кабинет, спальня и ванная, все в стиле модерн.

В мае 1945 г. «Хела» была захвачена союзными войсками в Киле. При разделе флота «Хела» досталась СССР, и ее на буксире привели в порт Свиномюнде. Официальная передача яхты советскому экипажу произошла 25 декабря 1945 г., а 20 января 1946 г. над пока еще безымянным советским учебным кораблем Балтии-

скоп) флота капитан 2-го ранга Гинсбург впервые поднял Военно-морской флаг СССР. Свое новое имя — «Ангара» — яхта получила в мае 1946 г. У нас она также числилась, как у гроссадмирала Деница, «штабным кораблем».

В ноябре—декабре 1946 г. на заводе «Нептун» в городе Росток (советская зона оккупации) был произведен ремонт машин и вспомогательных механизмов. Особое внимание уделялось реставрации кают. С 1946 г. «Ангара» находилась в составе Балтийского флота и регулярно использовалась для практики курсантов Военно-морского училища им. Фрунзе. Так, с 26 июля по 12 августа 1948 г. «Ангара» со 125-ю курсантами вышла из Балтики, обошла Скандинавский полуостров и

зашла в губу Белушья на Новой Земле. Затем нанесла визиты в Мурманск, Архангельск и другие порты Северного флота и благополучно вернулась на Балтику.

Совершив переход вокруг Европы, «Ангара» прибыла 28 июня 1949 г. в Севастополь. Некоторое время она числилась кораблем управления. Однако с конца 1949 г. «Ангару» обращают в правительственную яхту. Как сказано в документе: «Обеспечивает деятельность и отдых членов руководства страной и министерства обороны».

С 22 июня 1957 г. по 13 марта 1958 г. «Ангара» временно входила в состав Морской Пограничной охраны МВД—КГБ СССР в качестве официальной правительственной яхты, а затем была возвращена Черноморскому флоту для использования в качестве штабного корабля управления.

В наших СМИ публиковалось множество рассказов о пребывании на «Ангаре» И.В. Сталина. По одной из версий во время ночевки Сталина на яхте прорвало трубу отопления, и его ботинки плавали в воде. На самом деле все это — байки. Сталин никогда не был на «Ангаре».

Зато яхту периодически посещали главы правительства СССР и зарубежных стран. Так, с 9 по 14 сентября 1954 г. на борту яхты Маленков, Молотов, Хрущев и Кириленко совершили круиз Севастополь — Ялта — Сочи — Ялта. В ходе визита в Севастополь произошел эпизод на уровне Чичикова и Манилова. «Около полудня на причале появляется кортеж легковых автомашин, и его сверкающая чистотой площадка заполняется массой людей. Впереди процессии Н.С. Хрущев и Н.А. Булганин, которые за несколько шагов до трапа начинают подталкивать друг друга вперед, видимо, взаимно уступая первенство восхождения на борт корабля. Такая потешная сцена заканчивается тем, что первым оказывается первый секретарь ЦК КПСС. Он и выслушал доклад командира корабля Н.Н. Симонова»^[26].

Ну а 12 июня 1955 г. на «Ангаре» совершил морскую прогулку премьер-министр Индии Джавахарлал Неру со своей дочерью Индирой Ганди. Индира пожелала осмотреть «Артек». Ради этого в «Артеке» соорудили специальный причал. Ну а из «Артека» Неру с дочерью были доставлены в Ялту.

В том же 1955 году, 26—27 августа, на «Ангаре» катались Хрущев и лидер Румынии Георге Георгиу-Деж. Пройдя по Сулинскому гирлу Дуная до города Тулчи, Хрущев покинул «Ангару» и перешел на румынский речной колесный пароход, на котором двинулся дальше в соответствии с программой его пребывания в дружественной стране. «Ангара» с

находившимся на ее борту командующим флотом вице-адмиралом В.А. Пархоменко перешла в находящийся в устье гирла порт Сулима, куда через два дня должен был прибыть Хрущев.

Однако Хрущев отправился дальше иным путем, а на юте «Ангары» вместо лидера появились сувениры — великолепные образцы румынской кукурузы, тщательно упакованные в специальную тару.

Кстати, на «Ангаре» членам экипажа запрещалось появляться на предназначенной для гостей прогулочной палубе, исключение делалось лишь для приборщиков.

Бывал на «Ангаре» и министр обороны Г.К. Жуков. Как-то маршал «увидел вдруг невероятное: на верхних палубах кораблей, стоящих на рейде и у причалов, личный состав был во всем белом. Это его не только поразило, но и возмутило. Он и не ведал, что таким образом выражается флотское уважение именно к нему. Ведь по случаю прибытия в главную базу ЧФ министра обороны была отдана команда появляться на верхней палубе кораблей только в форме № 1 (для офицеров — белый китель и белые брюки).

"Почему на верхней палубе кораблей люди ходят в нижнем белье?" — вознегодовал министр и, даже не выслушав объяснений командующего флотом, распорядился такую форму... отменить»^[27].

Боюсь, что мое повествование о королевской яхте даст повод либералам или монархистам для антисоветских высказываний. Увы, мы чуть ли не ежедневно читаем в прессе о миллионерах, катающихся по всему свету на дорогих яхтах. Яхта Абрамовича самая дорогая в мире. Ну а монархистам стоит вообще промолчать в тряпочку. У Николая II флотилия яхт была больше, чем у британского короля и германского кайзера вместе взятых. Ну а яхта «Штандарт» водоизмещением с тяжелый крейсер почти ежегодно гонялась вокруг Европы, чтобы царь мог проплыть из Севастополя до Ливадии, а потом обратно.

На «Ангаре» плавали Иосип Броз Тито, король Афганистана Мухаммад Захир Шах, Урхо Кекконен, Владислав Гомулка, Янош Кадор и другие руководители.

Яхта неоднократно участвовала в киносъемках, и на ее борту снимались эпизоды фильмов «Нейтральные воды», «Увольнение на берег», «Семь криков в океане».

В 1983 и 1989 годах яхта прошла капитальный ремонт в Греции. После распада Советского Союза «Ангара» осталась в распоряжении Черноморского флота России и с 1 мая 1998 г. передана гражданскому экипажу.

К этому времени судно числилось не яхтой, а плавказармой ПКЗ-14, хотя никто в этой «казарме» не проживал.

По сведениям СМИ, с 1991 г. предпринимались активные попытки продать яхту в Германию или другую страну Западной Европы.

Ну а в 1994 г. на судне случился пожар. Как утверждают севастопольцы, в ходе него «выгорели» предметы мебели и украшения из кают «люкс», а также иные ценности.

По сведениям украинских СМИ, в 2003 г. итальянская фирма «Ellesi Trasport Sri» заказала ЦКБ «Черномор» техпроект переоборудования «Ангара» в яхту представительского класса.

26 февраля 2007 г. «Ангара» на буксире была переведена с места своей долголетней стоянки в Южной бухте Севастополя в южный док. В 2010 г. я видел ее выведенную из дока и стоящую у стенки морского завода. Яхта прошла докование и конвертацию в Северном доке. На артиллерийском заводе (в/ч № 87353, бухта Корабельная) с нее выгрузили всю начинку, а затем у причала 13-го судоремонтного завода срезали мачты, трубу и надстройки. Остался только голый корпус, на котором лежат обе мачты. Теперь этот корпус ожидает в Троицкой бухте Севастополя буксировки в Италию на восстановление и переоборудование в круизную яхту. Внешний вид вроде будет восстановлен, но добавят вертолетную площадку и бассейн.

Само собой разумеется, «Хела» была не единственной трофейной яхтой в СССР. Так, в 1947 г. Федерация парусного спорта Спорткомитета СССР создала специальную комиссию под руководством начальника яхт-клуба «Спартак» Б.М. Кудрявцева. Перед комиссией стояла задача — проехать по крупным портовым городам и отобрать «самые плавучие яхты».

Штаб М.Б. Кудрявцева размещался на территории яхт-клуба Люфтваффе в Куксхагене (Гамбург). Территория клуба имела лишь незначительные повреждения от авианалетов, и стоявшие там суда остались в хорошем состоянии. Туда доставлялись суда и из других мест. Там же проводился их технический осмотр, комплектация рангоута, такелажа, дельных вещей и т.д., консервация и окончательная подготовка яхт для транспортировки в СССР.

В августе 1947 г. на подмосковную станцию Химки прибыл эшелон с трофейными немецкими яхтами, большинство из которых были основательно разграблены в пути. Через выломанные двери и люки из них вытащили все, что можно было унести, — посуду, часы, приборы, коробки с дельными вещами, канаты, тросы, диванные подушки и т.д. и т.п. Украли

и многие мешки с парусами, в которых находилась различная документация.

Разгрузку судов производили представители всех московских яхт-клубов, а руководил ими боцман яхт-клуба «Спартак» М.П. Елизаров.

Семь яхт передали в яхт-клуб «Спартак», где они получили новые названия: «Орел», «Волна», «Ника», «Капитан», «Эос» и др.

На борту яхты «Орел» («Adler») красовалось изображение злющей хищной птицы, сжимавшей в когтях ненавистную свастику. Рядом надпись на немецком языке — «Adler», то есть «Орел». Эту надпись срубили, а вдоль борта прописали кириллицей — «Орель».

Яхта представляла собой девятиметровый бермудский шлюп, построенный из югославского белого дуба в 1924 г. Длина его составляла 8,7 м. Осадка с поднятым швертом^[6] составляла 30 см, что давало возможность причалить к любому берегу. На яхте имелось 7 спальных мест и камбуз. Над швертовым колодцем размещался стол, за которым свободно размещались 12 человек.

Замечу, что в 2000 году на Клязьминском водохранилище еще ходили трофейные яхты «Нерпа», «Черепаша», «Самарга», «Гемма», «Феникс» и «Шторм». А вот «Акула», «Гагара» и «Кашалот» пришли в негодность, и их списали и сожгли.

Стоит перечислить названия всех двадцати трофейных немецких яхт, которые поступили в Москву после Великой Отечественной войны и положили начало развитию крейсерского парусного спорта столицы: «Мария», «Орель», «Ника», «Эос», «Капитан Петров», «Беда», «Водяной», «Корсар», «Викинг», «Нерпа», «Черепаша», «Садко», «Самарга», «Гемма», «Феникс», «Шторм», «Акула», «Гагара», «Кашалот» и «Волна»^[28].

Ну а от яхт перейдем к большим трофейным парусным судам. Начну с четырехмачтового барка «Седов».

На сегодняшний день «Седов» является самым большим учебным судном и долгое время был крупнейшим из находившихся в эксплуатации парусников с прямым оснащением. Только в 2000 г. его превзошел «Ройял Клипер».

Барк был построен в 1921 г. на верфи «Германия Верфт» в Киле по заказу судоходной компании «Ф.А. Виннен» из Бремена. Первоначально судно называлось «Магдалена Виннен» и предназначалось для перевозки удобрений из Чили в Европу вокруг мыса Горн. «Магдалена Виннен» была оснащена дополнительным дизельным двигателем, чтобы во время переходов меньше зависеть от ветров. На судне были созданы условия для

размещения 60 курсантов торгового флота, привлекаемых к работе экипажа за отдельную плату.

В 1936 г. корабль был продан компании «Норддойчер Ллойд оф Бремерхавн» и получил новое имя — «Коммодор Йонсен». Судно было переоборудовано под размещение уже 100 курсантов. «Командора Йонсена» перевели на те торговые рейсы, где еще не использовались пароходы, а именно на импорт зерна из Южной Австралии. В военный период барк служил в качестве учебного корабля и ходил по Балтике в летний период.

Корпус корабля стальной клепаный, с полубаком и удлиненным ютом. Во время модернизации в 1936 г. ют был соединен со средней надстройкой, что несколько утяжелило корпус, но все же не лишило судно грациозности.

По типу парусного вооружения «Командор Йонсен» относится к четырехмачтовому барку. Судно имеет фок-мачту, 1-ю и 2-ю грот-мачты, бизань-мачту. Весь рангоут, включая колонны мачт, стеньги всех степеней, рей, гик, гафели и бушприт, стальной клепаный. Деревянные лишь флагштоки мачт и клотики. Вес рангоута вместе с такелажем 210 т.

Длина барка между перпендикулярами 98 м. Водоизмещение 7320 т (на 2000 год). Максимальная достигнутая скорость под парусами 14,2 узла. Скорость хода под дизелями первоначально при мощности 500 л. с. составляла 5 узлов, а после установки нового дизеля в 1080 л.с. достигла 7 узлов.

В июле 1945 г. корабль был передан СССР по репарациям и 11 января 1946 г. официально включен в состав Балтийского флота под названием «Седов» — в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова (1877—1917). В 1952 г. корабль совершил свое первое плавание под бело-голубым флагом. В 1957—1958 гг. парусник выполнял функции исследовательского судна в рамках Международного геофизического года, совершив научные плавания в Атлантику и Средиземное море. В 1962—1965 гг. «Седов» вместе с барком «Крузенштерн» выполнял учебные и научно-исследовательские рейсы.

В 1966 г. корабль передали в ведение Министерства рыбного хозяйства СССР для обучения персонала рыболовецкого флота. Портом приписки «Седова» стала Рига.

В 1972—1975 гг. судно стояло на приколе в ожидании ремонта, который и был произведен в Кронштадте в 1975—1981 гг. В ходе реконструкции старый двигатель в 500 л.с. был заменен новым, мощностью 1080 л.с., поставлено электронное навигационное оборудование и обустроены места для 164 учащихся. Корабль вновь был пущен в

эксплуатацию в 1981 г. В 1983 г. впервые с 1945 г. судно посетило родной порт Бремерхавн, где русские пригласили на борт многих членов немецкой команды, а также одного из бывших владельцев.

В 1986 г. «Седор» принял участие в своих первых международных гонках и с тех пор стал их частым участником, включая Регату Колумба 1992 г. С 1989 г., помимо отечественных курсантов, судно принимает на обучение и иностранцев.

В апреле 1991 г. в связи с получением Латвией независимости Россия перевела корабль из Риги в Мурманск передала его Мурманскому государственному техническому университету.

В 2012 г. «Седов» пошел в свое первое кругосветное плавание длительностью 13 месяцев.

Советским трофеем стал и знаменитый четырехмачтовый барк «Крузенштерн». Барк «Падуя» («Padua») был заложен 24 июня 1925 г. на верфи «Иоганн Текленбург» в Геестемюнде (ныне Бремерхафен). Рангоут установлен на верфи «Блом и Фосс». Барк был спущен на воду 23 июня 1926 г. и 30 августа того же года отправился в первое плавание.

Судно совершило несколько рейсов вокруг мыса Горн и в Австралию, показав при этом рекордные результаты. Так, рейс из Англии, из выхода из Английского канала, до австралийского Порт-Линкольна занял 67 суток, что было очень хорошим показателем, поскольку среднее время на преодоление этого расстояния составляло 88 суток, а рекордное время — 60 суток — показало судно «Фермопилы». Рейс из Английского канала до чилийского порта Талькауано продолжался 87 суток при среднем времени 82 суток.

«Падуя» могла принять на борт 40—50 учеников, что являлось хорошим подспорьем для команды, так как ученики работали наравне со штатными матросами.

Транспортная функция судна закончилась с началом Второй мировой войны. В последний мирный рейс «Падуя» вышла в октябре 1938 г. Судно вышло из Бремена и направилось в Чили. В январе

1939 г. «Падуя» пошла из Чили в Австралию, а в Европу вернулась 26 июля. В сентябре началась война, и «Падуя» стали использовать как лихтер в прибрежных перевозках.

В январе 1946 г. на «Падуе» был поднят советский военно-морской флаг, а в феврале судно получило название «Крузенштерн» в честь русского адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна (1770—1846).

В 1959—1961 гг. «Крузенштерн» прошел капитальный ремонт. По его завершении четырехмачтовый барк уже полагалось переклассифицировать

в парусно-моторное судно, так как на нем установили вспомогательную двухвальную силовую установку (а у «Седова» была одновальная). Два дизеля по 588 кВт (799 л.с.) каждый, которые позволяли развивать скорость до 10 узлов. А вот практически достигнутая скорость под парусами была куда выше — 15 узлов.

После ремонта водоизмещение барка составило 6250 т, а вместимость 3257 т. Экипаж 62 человека и, кроме того, 208 курсантов.

Корпус судна стальной клепаный, имеет короткий полубак и удлиненный ют.

Любопытно сравнение перечня и площади парусов «Крузенштерна» с аналогичным перечнем парусов и характеристиками судна «Седов». Общая площадь парусов последнего значительно превышает площадь парусов первого: 4192 против 3631,6 кв. метров. Тем не менее при совместном плавании не было случая, чтобы «Крузенштерн» опережал «Седова».

Ряд исследователей считают, что это связано с мастерством, а главное, с решимостью идти на риск более молодого капитана барка «Седов».

В июне 1967 г. учебный парусник «Крузенштерн» вышел из порта Рига в свой первый рейс под вымпелом флота рыбной промышленности СССР.

В 1983 г. учебное парусное судно (УПС) «Крузенштерн» передали из Балтийского отряда учебных судов в порту Рига производственному объединению рыбной промышленности «Эстрыбпром» в Таллин (ЭССР).

В 1991 г. по приказу Министерства рыбного хозяйства судно передали от объединения «Эстрыбпром» в Таллине Калининградскому высшему инженерному морскому училищу (КВИМУ) в Калининграде.

Сейчас барк «Крузенштерн» принадлежит Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота России и используется в учебных целях. Барк регулярно участвует в международных парусных регатах. Наибольшего успеха в международных регатах «Крузенштерн» добился в 1992 г. в регате, посвященной 500-летию открытия Америки. «Крузенштерн» победил в гонке от Бостона до Ливерпуля. Во время этой гонки он развил рекордную скорость — 17,4 узла (32,4 км/ч).

В заключении я расскажу еще об одном парусном барке «Товарищ-II». Почему «II»? Да потому, что наш парусный барк «Товарищ» был потоплен немцами в порту Мариуполь осенью 1941 г.

Новый «Товарищ» был построен в 1933 г. в Гамбурге на верфи «Блом и Фосс» под названием «Горх Фок-I». Он был первым барком из пяти серийных. Замечу, что два судна серии — «Хорст Вессель» и «Сагреш-II» — были захвачены в мае 1945 г. американцами и плавали у них под

названием «Игл» и «Гуанабара».

Барк «Горх Фок-I» строился специально для учебных целей. Поэтому было спроектировано сравнительно небольшое, но мореходное и надежное судно с хорошими ходовыми качествами.

Корпус судна стальной клепаный, двухостровного типа с удлиненным баком и ютом и двумя непрерывными палубами. Длина судна 82,1 м, ширина 12 м, осадка 5,2 м. Грузовместимость 1510 т. Высота главной мачты с 23 парусами — 41,3 м.

Через 100 дней после закладки, 3 мая 1933 г., корабль был спущен со стапелей.

По типу парусного вооружения это был классический бриг. Его фок- и грот-мачты несут прямые паруса, а бизань-мачта — косые. Основной рангоут — стальной, брам- и бом-брам-стеньги, а также все брам-реи деревянные.

Весной 1945 г. «Горх Фок-I» был отбуксирован к острову Рюген, где с него частично сняли такелаж. 30 апреля 1945 г. после обстрела корабля с берега советскими танками он был по приказу немецкого командования подорван и затоплен.

В 1947 г. парусник был поднят со дна моря штральзундской фирмой «B. Staude Schiffsbergung». В том же году на ростокской верфи «Neptun» был обновлен его корпус, а в 1947—1951 гг. барк прошел капитальный ремонт на судоремонтном заводе в Висмаре.. 15 июня 1950 г. барк, получивший название «Товарищ», приняла советская команда.

К осени 1950 г. он пришел в Лиепая (Латвия). Там судно оснастили новым парусным вооружением и укомплектовали штатом. Моряков, знающих парусное дело, было мало, а курсантов, прибывших на практику, требовалось обучать. Дважды «Товарищ» выходил в Балтийское море, чтобы команда научилась ходить под парусами. Во время второго похода барк чуть не перевернулся: из-за не вовремя убранных парусов судно достигало крена в 48°.

8 июля 1951 г. «Товарищ» вышел из Ленинграда и, обойдя вокруг Европы с заходом по пути в Плимут, Гибралтар и Стамбул, 28 августа прибыл в Одессу. А уже 6 сентября 1951 г. судно с новой группой практикантов на борту отправилось в очередной рейс — теперь по Черному морю.

В том же 1951 году «Товарищ» был передан Херсонскому мореходному училищу им. Шмидта, где он становится базой для прохождения судовой практики курсантов мореходных училищ Одессы и Херсона.

Первое большое плавание парусника под советским флагом состоялось в 1957 г. под командованием опытного парусного капитана В.В. Васильева. Третьим помощником капитана тогда был Олег Ванденко, будущий капитан «Товарища-II». Маршрут был из Черного моря через Атлантический океан вокруг Африки, к берегам Индонезии, Индии и обратно в Одессу.

12 июля 1972 г. «Товарищ-II» вышел из Одессы в трансатлантический рейс — до Бермудских островов с заходом на остров Тенерифе, стоянка в порту Гамильтон, а оттуда в Балтимор, на обратном пути попал в ураган «Кери».

В 1976 г. после текущего ремонта «Товарищ-II» принял участие в очередной регате «Операция Парус — 76». На первом этапе пришел первым к рейду порта Санта-Крус-де-Тенерифе. Также и на втором этапе был первым. На третьем же парусник пришел четвертым. Но по сумме трех этапов «Товарищ-II» завоевал первое место в классе А.

В 1977 г. барк по официальному приглашению Бельгии посетил порт Гент, для принятия участия в празднования 150-летия открытия канала Тернезен-Гент.

В 1980 г. «Товарищ-II» прошел капитальный ремонт на верфи в Югославии. После чего выполнил рейс к берегам Южной Америки.

После распада СССР и провозглашения Украиной государственной независимости, несмотря на заявленную возможность ремонта на Херсонском судоремонтном заводе, барк был направлен для ремонта в Великобританию.

В 1993 г. из-за плохого технического состояния срочно потребовалась замена главного дизельного двигателя. С этой целью немецкое общество Друзей парусного флота организовало свою первую акцию поддержки «Товарища». В Германии выпустили благотворительные сертификаты по сто марок с твердым процентом — один день на борту корабля.

В том же году «Товарищ» участвовал в регате у берегов Великобритании. С воспитательной целью несколько дней на его борту провела группа «трудных» английских подростков. Участники плавания и организаторы были очень высокого мнения о педагогических результатах и захотели повторить акцию. Но в 1994 г. из-за плохого состояния барк получил разрешение лишь на рейсы по Черному морю. Английская сторона выразила готовность оплатить ремонт с условием, что «Товарищ» регулярно будет посещать Ньюкасл.

Весной 1995 г. барк отправился на верфь в Ньюкасл. Часть расходов на топливо и провиант взяло на себя немецкое «Общество друзья парусника».

Новый детальный осмотр в сухом доке Ньюкасла показал, что

состояние барка намного хуже, чем первоначально предполагали эксперты в Херсоне. Теперь смета увеличилась до 2 млн. фунтов стерлингов. Английские спонсоры готовы были повысить сумму до 500 тысяч. Срок действия судовых сертификатов подошел к концу. Из-за отсутствия валюты у владельца — Министерства образования Украины — ремонтные работы так и не начались. Из-за аварийного состояния и отсутствия сертификатов выход в море «Товарищу» был запрещен, и парусник законсервировали.

Большая часть команды вернулась на Украину. По просьбе украинского консульства поддержку одиннадцати членов экипажа, оставшихся при корабле вместе со своим капитаном Юрием Кущенко, взяла на себя общественная организация Towarischtsch-Support-Group, в которую вошли немецкие и британские друзья парусника. Барк находился в Ньюкасле два года.

В 1997 г. барк был отбуксирован в Мидлсбро на северо-востоке Англии. Городские власти Мидлсбро на средства из регионального фонда собирались открыть верфь для парусников. «Товарищ» должен был стать показательным проектом — за бесплатный ремонт и оплату 400 тыс. фунтов накопившихся и текущих расходов. Однако верфь так и не была построена.

В 1999 г., будучи в плохом состоянии, при отсутствии финансирования со стороны Украины, но при финансовой поддержке немецкого товарищества Друзей парусного флота «Товарищ-II» был отбуксирован в город Вильгельмсхафен, где в 2000 г. должна была состояться морская часть международной выставки EXPO.

С 1999 по 2003 год в Вильгельмсхафене барк за счет немецкой стороны прошел капитальный ремонт. В 2000 г. он служил флагманским кораблем на всемирной выставке «Экспо-2000», и украинские хозяева барка надеялись с помощью парусника на ней заработать.

Немецкое общество Друзей парусного флота, согласно договору, продолжало содержать парусник и оставшуюся с ним украинскую команду, искать деньги и сухой док для ремонта. Однако отношения с хозяином парусника — министерством образования Украины — неуклонно ухудшались. В 2000 г. немецкие энтузиасты начали переговоры с городскими властями Штральзунда, предложив выкупить корабль и вернуть его в первый порт приписки. Городские власти отнеслись к этой идее положительно. Они гарантировали бесплатное место для стоянки барка и его финансовую поддержку. Украина требовала за корабль один миллион евро, но затем в процессе переговоров цена была снижена до 500 тысяч евро, и сделка состоялась.

В 2003 г. общество Друзей парусного флота за добровольные денежные пожертвования выкупило «Товарищ» у украинского министерства образования. В том же году в плавучем доке «Condock V» барк был отправлен на родину — в город Штральзунд, где 25 сентября его встретили власти и население. В 2004—2010 гг. на «Народной верфи» Штральзунда барк был в несколько этапов подвергнут реставрации.

29 ноября 2003 г. ему официально возвращено прежнее имя «Горх Фок-І», с которым он под номером 3675 зарегистрирован в Немецком морском Регистре.

С 2005 г. «Горх Фок-І» используется в качестве плавучего музея в гавани города Штральзунд, который и был его первоначальным портом приписки.



Глава 10

ШТИРЛИЦЫ НА «МЕРСЕДЕСАХ»

Уже в первые месяцы войны сотни германских автомобилей стали трофеями Красной армии. Если доля немецких танков в советских частях всегда была невелика, то автомобили, мотоциклы и полугусеничные тягачи, захваченные у немцев, использовались довольно часто.

Захваченная у противника автотехника приходовалась как «бесхозная» и включалась в состав захвативших ее частей. Чтобы не конфликтовать с трофейными командами фронтового и армейского подчинения, в отчетах о боевом составе марка трофейных машин не указывалась. Это было обычной практикой, и вышестоящее начальство смотрело на это сквозь пальцы.

Из трофейных автомобилей зачастую формировали внештатные автобатальоны армейского подчинения. Количество машин в этих подразделениях не регламентировалось и определялось наличием трофейных автомобилей. Такие батальоны имелись в составе 37-й (на апрель 1942 г.), 43-й (весной 1943 г.), 18-й (на январь 1945 г.) и других армий.

С весны 1942 г. тыловые ремонтные предприятия начали получать разнарядки на ремонт трофейной автотехники. Так, план по ремонту трофейных мотоциклов предприятиями Наркомата среднего машиностроения на апрель—май 1943 г. составлял 350 и 150 штук соответственно (выполнено 315 и 98).

Таблица 4.

Общая сводка количества учтенных в армиях трофейных автомашин, тракторов и тягачей на 9 февраля 1943 г. и их техническое состояние^[29]

№ п.п.	Категория	Всего по фронту				Из них введено в строй частям			
		грузо- вые	легко- вые	спец- альные	трактора и тягачи	грузо- вые	легко- вые	спец- альные	трак- тора и тягачи
1	Комплектные	1709	277	291	63	1418	213	87	29
2	С мелким некомплектom	1041	156	444	107				
3	С крупным некомплектom	1677	303	887	203				
4	Подлежащие раз- борке на запчасти	1715	291	725	182				
5	Негодные	726	133	352	83				
Всего		6868	1160	2699	638	1418	213	87	29
		11365				1747			

В марте 1943 г. вышло распоряжение начальника тыла РККА, которым предписывалось «все трофейные автомобили, имеющие двигатель дизеля, в первую очередь направлять для комплектования автомобильных парков танковых армий». Так, к 10 июля 1943 г. 18-й танковый корпус 5-й гвардейской танковой армии имел в своем составе 17 легковых и 154 грузовых трофейных автомобиля, а ремонтно-эвакуационные подразделения этой армии на 80% были укомплектованы трофейными тягачами «Крупп», «Майбах», «Фамо» и «Краус-Маффей».

Начиная с августа 1943 г. ремонт трофейной техники в стационарных условиях (с эвакуацией на заводы) практически не производился, поскольку заводы были загружены ремонтом отечественной и ленд-лизской автотехники, поступавшей нам во всё возрастающем количестве. Однако в войсках по-прежнему находилось большое количество трофейной техники, ремонт которой велся фронтовыми ремонтными базами и мастерскими.

К концу войны в большинстве советских танковых и механизированных соединений значительную часть автомобильной техники составляли трофейные машины: в некоторых подразделениях их удельный вес достигал 30—40%.

На 1 мая 1945 г. в Красной армии имелось 664,5 тыс. автомобилей, из них: 58,1% — отечественного производства, 32,8% — автомобили, полученные по ленд-лизу, и 9,1% (примерно 60,5 тысячи) — трофейные.

Особую ценность для нашей армии, а позже и для промышленности представляли собой артиллерийские тягачи вермахта.

За первые 18 дней войны среднее ежедневное продвижение немецких войск составляло от 25 до 35 км. И достигнуто это было не в последнюю очередь благодаря системе германских колесно-гусеничных артиллерийских тягачей. В вермахте их называли «Sonderkraftfahrzeug», то есть «специальные моторизованные машины».

Изначально имелось шесть классов таких машин:

- 1/2-тонный класс, Sd.Kfz.2;
- 1-тонный класс, Sd.Kfz.10;
- 3-тонный класс, Sd.Kfz. 11;
- 5-тонный класс, Sd.Kfz.6;
- 8-тонный класс, Sd.Kfz.7;
- 12-тонный класс, Sd.Kfz.8;
- 18-тонный класс, Sd.Kfz.9.

Машины всех классов были очень похожи друг на друга и оснащались кабинами из тентов. Ходовая часть гусеничного шасси снабжалась установленными в шахматном порядке опорными катками. Гусеницы были с резиновыми подушками и смазкой траков. Такая конструкция шасси обеспечивала высокую скорость движения по шоссе и удовлетворительную проходимость по бездорожью.

Опорные катки всех машин, кроме Sd.Kfz.7, имели торсионную подвеску. Разворот машины осуществлялся поворотом передних (обычных) колес и включением дифференциалов гусеничного движения.

Самым маленьким германским артиллерийским тягачом был Sd.Kfz.2 — гусеничный мотоцикл фирмы NSU. Всего фирмы NSU и Stoewer изготовили не менее 8345 гусеничных мотоциклов.

Этот мотоцикл с мотором в 36 л. с. и собственным весом 1280 кг первоначально предполагался для использования в ВДВ для буксировки 7,5-см и 10,5-см безоткатных пушек, минометов и других систем. Усилие «на крюке» до 200 кг.

В пехотных дивизиях Sd.Kfz.2 применялся для буксировки 37-мм противотанковых пушек, 7,5-см пехотных орудий, 2-см зенитных пушек и других легких систем.

Скорость движения Sd.Kfz.2 достигала 70 км/ч. Однако на кривых участках путей скорость следовало снижать, а подъемы или холмы можно было преодолевать только по прямой, при движении же по диагонали Sd.Kfz.2 мог опрокинуться.

Весной 1942 г. ГАБТУ провело сравнительные испытания трофейного немецкого тягача Sd.Kfz.2, который у нас попросту назывался НСУ, и нашего автомобиля ГАЗ-64.

Согласно отчету от 6 мая 1942 г., «немецкий тягач НСУ и автомобиль ГАЗ-64 по силе тяги и проходимости могут буксировать 45-мм противотанковую пушку. Однако ни тягач, ни автомобиль ГАЗ-64 не в состоянии перевозить штатный расчет пушки, состоящий из 5 человек, и боекомплект. Буксировка 37-мм зенитной пушки с расчетом в 3 человека вместо семи немецким тягачом и ГАЗ-64 возможна только по хорошим шоссейным дорогам...

Проходимость тягача по проселочным и лесным дорогам в период весеннего бездорожья лучше, чем ГАЗ-64...

Отсутствие преимущества тягача НСУ в сравнении с ГАЗ-64 как по динамическим, так и по тяговым качествам, сложность конструкции тягача и трудности освоения его производства дают основания сделать вывод о нецелесообразности принятия его на производство»^[30].

Следует заметить, что немцы называли свои колесно-гусеничные тягачи 1-, 3-, 5-, 8-, 12- и 18-тонными, имея в виду не их грузоподъемность в тоннах, а условный груз, который они могли буксировать по пересеченной местности в условиях средней проходимости.

Однотонный полугусеничный тягач *Sd.Kfz. 10* предназначался для буксировки противотанковых пушек калибр 3,7 см, 5 см и 7,5 см. На его базе был создан легкий БТР. Мощность двигателя *Sd.Kfz.10* составляла 90—115 л. с. Скорость по шоссе — до 65 км/ч.

Легковой автомобиль-тягач с силой тяги 3 тонны *Sd.Kfz. 11* предназначался для буксировки 10,5-см легких полевых гаубиц и 15-см реактивных минометов. На его базе был создан средний БТР. Мощность двигателя 90—100 л. с. Скорость хода 50—70 км/ч.

Средний тягач *Sd.Kfz.6* в 5 тонн буксировал 10,5-см легкую гаубицу, 15-см тяжелую гаубицу, 10,5-см пушку и 8,8-см зенитную пушку. Мощность двигателя 90—115 л. с. Скорость по шоссе 50—70 км/ч.

Средний тягач *Sd.Kfz.7* в 8 тонн буксировал 15-см тяжелую гаубицу, 10,5-см пушку и 8,8-см зенитную пушку. Мощность двигателя 115—140 л. с. Максимальная скорость хода по шоссе 50—70 км/ч.

Тяжелый тягач *Sd.Kfz.8* в 12 тонн буксировал зенитные орудия калибр 8,8 см и 10,5 см, а также 21-см мортиры обр. 18. Мощность двигателя 150—185 л. с. Скорость хода по шоссе 50—70 км/ч.

И, наконец, тяжелый тягач *Sd.Kfe.9* в 18 тонн мог буксировать все типы танков, все тяжелые артсистемы большой и особой мощности, а также 12,8-см зенитные орудия. Естественно, что орудия особой мощности перевозились в разобранном виде. Соответственно, для перевозки одной 21-см пушки *K.39* требовалось три тягача *Sd.Kfz.9*, а для 24-см пушки *K3*

— пять тягачей. Для 35,5-см мортиры МЛ — семь тягачей. Мощность его двигателя составляла 230—250 л. с. Скорость хода 50—70 км/ч.

Кроме полугусеничных тягачей для возки артиллерии в вермахте использовались и чисто гусеничные машины. Особую известность среди них получил трактор RSO фирмы «Штайр».

Любопытно, что в 1946—1948 гг. на московском автозаводе им. Сталина по инициативе главного конструктора Б.М. Фиттермана было изготовлено и испытано не менее двух вариантов полугусеничного тягача ЗИС-153. В нем сочетались элементы грузового автомобиля ЗИС-151 с гусеничным шасси тягача Sd.Kfz.11.

В процессе доводки ЗИС-153 в 1949 г. был установлен передний ведущий мост, а поздний вариант 1951—1952 гг. имел укороченную танковую ходовую часть с традиционным расположением четырех двойных обрешиненных катков. В 1953 г. на нем был собран опытный полугусеничный бронетранспортер с двигателем мощностью 180 л. с. и 16-местным корпусом с толщиной лобовой брони 13 мм и 7,62-мм пулеметом, весивший 10 т.

Надо ли говорить, что наибольшей популярностью у наших генералов, партноменклатуры и «придворных» деятелей искусств пользовались германские легковые автомобили.

Прочитую воспоминания Николая Молокова, личного шофера генерал-майора И.П. Рослого: «В то время я служил в Ростове. Вот там-то впервые и увидел темно-синий кабриолет "Майбах", принадлежащий Герою Советского Союза, командиру 9-го гвардейского корпуса генерал-лейтенанту Рослому. Ходили слухи, что машину он получил в подарок за штурм рейхсканцелярии от командующего 5-й ударной армии генерал-полковника Берзарина, ставшего потом первым комендантом Берлина...

У генерала Рослого были и другие машины. Служебный "Виллис". И личная "Татра". Очень обтекаемая и необычная машина — с большим "плавником" на крыше, воздушным охлаждением и приводом на задние колеса. На ней командира корпуса возил старшина Михаил Ночка. Он-то и подсказал генералу: "Берите на "Майбах" Молокова. Ему служить еще долго. Да и парень он толковый".

Так я стал водителем личного кабриолета Рослого. Шел 1947 год...

— Это чудо, а не машина, — восторженно рассказывает Николай Молоков. — Огромная, весом больше двух тонн. Четыре двери, мягкий складной верх. Салон отделан ярко-красной натуральной кожей. На панели приборов я впервые в жизни увидел такой прибор, как тахометр. Строго по центру стояли электрические часы. И, наконец, радиоприемник

"Телефункен". Что удивительно, на "Майбахе" радиоантенна напрочь отсутствовала.

Я подозреваю, что она была "замаскирована" и проходила где-то внутри складной крыши.

А подвески! И задние и передние — независимые. О такой конструкции мы никогда раньше и не слыхивали. Двигатель... Шесть цилиндров. На каждые 3 цилиндра — отдельный карбюратор. 140 лошадиных сил.

Мы, армейские водители, частенько сравнивали различные трофейные машины. Самым-самым из самых-самых оказался немецкий черный пульман-лимузин коменданта Берлина генерала Берзарина. Из-под капота 8-цилиндрового мотора выходили большие хромированные трубы. Мощность — 170 лошадиных сил. Настоящий монстр! Мой "Майбах" против этой махины — все равно, что игрушка...

Генерал-полковник Берзарин слыл знатоком всякой экзотической автотехники. Он собрал немало трофейных машин и мотоциклов. А ездить на мотоциклах он обожал страшно. Кстати, эта слабость и сыграла трагическую роль в его судьбе. 16 июня 1945 года Берзарин вместе со своим ординарцем разбился на мотоцикле, налетев на "Студебеккер".

Вскоре генерала Рослого перевели в Москву. Старшина Ночка демобилизовался. "Татра" генерала осталась где-то в Германии. Сам Рослый уехал пассажирским поездом в столицу. "Майбах" погрузили на железнодорожную платформу и отправили вслед за генералом...

Мы ехали по шоссе Москва—Симферополь. Тихо урчал двигатель. Я включил второй "диапазон" и нажал на газ. Мотор встрепенулся. Стрелка спидометра перевалила за цифру "80". Дорога была пустынной. Лишь изредка навстречу попадались полуторки. За нами пристроился черный "ЗИС". Он быстро нагнал нас, радиаторы поравнялись. Задние окна лимузина — плотно зашторены. За рулем — военный в наглухо застегнутом френче. Такие носили офицеры НКВД. Шофер небрежно глянул на нас. Затем презрительно скользнул взглядом по "Майбаху". Тут же отвернулся. Черный "ЗИС" ушел вперед.

Генерал Рослый многозначительно посмотрел на меня. Мол, ничего себе. Что он себе позволяет!

Я надавил на педаль газа сильнее. Скорость — 100! Мы догоняли черный "ЗИС". Еще немного... и теперь обе машины неслись ноздря в ноздю по длинному прямому шоссе. Человек-френч мертвой хваткой вцепился в руль и с такой силой нажал на педаль газа, что выхлопная труба "энкавэдэшного" лимузина заверещала, точно стоя жаворонков.

"ЗИС" снова стал обгонять нас.

Я передвинул рычажки-монетки в крайнее положение. Тахометр показывал 4000 оборотов в минуту. Мы шли на максимуме. На скорости 130 мы настигли и обошли "ЗИС". Нам вслед неистово ревел клаксон. В ответ я врубил на полную катушку сирену — она досталась нам в наследство от прежних хозяев машины — обитателей рейхсканцелярии. Вскоре силуэт "ЗИСа" растаял где-то позади.

Пейзаж бешено мелькал за окошком. Ветер свистел. Машина летела плавно, без вибраций и тряски. Когда мы набрали 160, я понял, что, наверное, это и есть предел...

Генерал одобрительно посмотрел на меня и приказал сбросить газ...

На улице Кутузова в то время жили офицеры штаба армии. И у всех были прекрасные трофейные автомобили. Например, командующий 11-й Гвардейской армии генерал Батов тоже ездил на "Майбахе". Но у него был не кабриолет, как у нас, а пультман-лимузин. Полковник Матвеев — заместитель командующего армии по снабжению — обзавелся и собственным "Опель-Адмиралом", и служебной "Победой". Генерал Борейко ездил на "Хорьхе".

В Калининграде мягкий верх "Майбаха" мы опускали крайне редко. А убиралась крыша очень просто — на лобовом стекле надо было открутить два барашка. И легким движением руки вся эта огромная на вид конструкция опускалась в считанные секунды. А поверх я одевал штатный брезентовый чехол с кожаными ремешками-застежками...

Пробку радиатора "Майбаха" украшали две хромированные буквы "М". За все время никто ни разу не пытался ее снять. Как, например, сейчас воруют "прицелы" с капотов "мерседесов". Не знаю, в чем здесь дело... Но не думаю, что только из-за страха перед НКВД (понятно, за порчу машины генерала чекисты строго бы спросили). Но, я думаю, основная причина в том, что народ в то время был совсем другой. Честнее, порядочнее... Хотя жили беднее.

Вот, например, я останавливался где-нибудь возле магазина. И никогда на ключ не запирали "Майбах". Потому что даже в мыслях не укладывалось, что кто-нибудь может залезть в машину. А тем более угнать ее»^[31].

Замечу, что дело было не столько в том, что люди были честные. Воров в законе в 1930—1950-х годах хватало. Но на кой черт членам банды «Черная кошка» отдирать «прицел» «Мерса» или «Опеля»? Да и сейчас подобным воры в законе не занимаются. Пакостить стала шпана. В 1930—1950-х годах она боялась милиции и НКВД (МГБ). При Хрущеве страх пропал. Разрешили Госдума применять гражданское оружие по всем, кто

пытается угнать или ограбить частные автомобили, гарантирую, через месяц вернется ситуация 1930—1950-х годов.

Но вернемся к рассказу о судьбе «Майбаха»:

«В 1979 году Фрейман уступил настойчивым просьбам латышских коллекционеров и поменял "Майбах" на... "Москвич-412". В 1989 году этот же "Майбах" засветился на слетах старинных автомобилей в Риге и Вильнюсе. В 1992 году он был продан в США. Сейчас аукционная цена "Майбаха" Рослого-Фреймана составляет 1 200 000 — 1 300 000 долларов»^[32].

А вот еще цитата из статьи Льва Шугурова из «МК»:

«Осенью 1939 года на автосалоне в Берлине огромная толпа журналистов, профессионалов и зевак собралась у стенда концерна "Мерседес". Все глазели на исполинский "Мерседес-Бенц" 770K цвета слоновой кости. Такие автомобили серии "Дубльве-150" были хорошо известны в нацистской Германии и получили полуофициальное прозвище "Гросс-Мерседес". Предназначались они для верхушки Рейха: Гитлера, Гимmlера, Геббельса. Но ни один из 87 выпущенных экземпляров не имел такого изысканного кузова кабриолет, как представленный на автосалоне. Плавные ниспадающие линии, обилие хрома и светотехники подчеркивали безупречность этого "Мерседеса".

Прямо с выставки автомобиль приобрел наследный принц иранского престола. Молодой Пехлеви учился в Германии, параллельно занимался автогонками и высшим пилотажем. Дорогую игрушку восточного принца пожелал занять Геринг, обожавший роскошные машины. Но молодой перс пожаловался на фельдмаршала Борману.

В 1942 году Пехлеви решил вернуться в Тегеран, поскольку был противником нацизма и не желал, чтобы отец вовлек Иран в войну на стороне Гитлера. Для возвращения нужен был транспорт, и молодой Пехлеви решил попросить самолет у ничего не подозревавшего Гимmlера, оставив ему взамен свой "Мерседес".

Когда в 1945 году советские войска заняли Берлин, машины из гаража рейхсканцелярии перешли к победителям. Великолепный кабриолет цвета слоновой кости стал собственностью командира разведроты Родислава Чижикова.

После войны Чижиков стал знаменитым велогонщиком, завоевавшим множество побед на международных соревнованиях. В 1957 году за победу в Велогонке Мира Хрущев вручил ему ключи от новенькой 21-й "Волги". И старый кабриолет спортсмен подарил своим друзьям артистам Марии Мироновой и Александру Менакеру.

Их сын Андрей Миронов быстро научился управлять папиным "Мерседесом" и катал на нем друзей. В 1978 году этот кабриолет был признан лучшим на Московском авторетрофестивале, правда, управлял им тогда сводный брат артиста Александр. Предложения о продаже поступали Андрею Миронову неоднократно, но он шутил, что коллекция джазовых пластинок и "Мерседес" самые дорогие вещи в его жизни.

Когда в 1987 году артиста не стало, его вдова Лариса Голубкина решила продать раритет за рубеж. Она договорилась с одной харьковской преступной группировкой, которая занималась ввозом в СНГ современных автомобилей и вывозом раритетов. Эти бизнесмены представлялись сотрудниками несуществующего автомузея, сулили клиентам большие деньги, а когда это не помогало, шли на взлом и бандитизм. Поначалу Лариса Голубкина дала согласие на продажу "Мерседеса". А потом, почувствовав, что ее могут обмануть, забрала "Мерседес-770" обратно в Москву.

Все же машина не задержалась у Голубкиной надолго. С помощью посредников она продала автомобиль калифорнийскому миллионеру Полу Карасику за 4,5 миллиона долларов!»^[33].

Прошу прощения у читателя за длинные цитаты. Без них теряется колорит ситуации, да и не хочется связываться с обидчивыми дураками — пусть качают права с авторами статей.

Г.К. Жукову нравились мощные и элегантные автомобили «Хорьх» с заказными кузовами. Он привез домой из Германии пять таких машин. Из них маршал больше всего любил 120-сильный трехместный кабриолет «Хорьх-853» с кузовом от берлинского ателье «Эрдман и Росси», его он забрал с собой в Одессу.

Среди наших адмиралов бытует легенда (а может, и правдивая история), что один «Хорьх» у маршала украли моряки Днепровской флотилии, что изрядно прибавило Жукову ненависти к ВМФ.

Однако на подписание германским верховным командованием акта о безоговорочной капитуляции, происходившем в пригороде Берлина Карлхорсте, где размещалась советская оккупационная администрация, Жуков не желал ехать в трофейном автомобиле. Для этой поездки по приказу маршала из Москвы был доставлен подаренный Сталиным «Паккард», что Жуков посчитал символичным.

«Наши офицеры любили приезжать на совещания на шикарных трофейных машинах, выставляя их напоказ. Тут и начиналось самое интересное. Пока победители заседали, старшие офицеры посылали своих подчиненных или адъютантов отбирать хорошие машины у младших

офицеров. Они осматривали приглянувшуюся легковушку и спрашивали водителя, чья это машина. Если владельцем оказывался человек, младший по званию, ему говорили: "Пригонишь в штаб такого-то..." Чтобы избежать подобных ситуаций, в дальнейшем наученные опытом младшие офицеры на совещания добирались на велосипедах или на подводах. Среди младших по чину в фаворе были простенькие, но надежные "Опель-Олимпия" и "Опель-Кадет", а также "Мерседес-Бенц-170". Чем выше были звания, тем солиднее марки. Иногда попадались и "Гросс-Мерседесы", ведь гараж рейхсканцелярии, в отличие от гаража Гитлера в Бергофе, оказался в нашей зоне оккупации.

Советские офицеры недолюбливали огромные 12-цилиндровые "майбахи": обращение со сложной коробкой передач было под силу лишь человеку с инженерным образованием. Поэтому майору Семену Владимировичу Высоцкому довольно просто было заполучить в Оберсвальде автомобиль, положенный лишь верхушке рейха. "Майбах" долго верой и правдой служил офицеру-связисту. Кстати, его сын, известный актер Владимир Высоцкий, не сумел овладеть этим большим кабриолетом.

Генералы отдавали предпочтение комфортабельному автомобилю "Опель-Армирал". Несмотря на то, что эта машина имела двигатель среднего литража, но благодаря многим техническим новшествам не уступала лучшим американским автомобилям. "Адмирал" был у генерал-полковника Катукова, у начальника экономического управления советской зоны генерала Шабалина, у маршала Василевского»^[34].

«В первые послевоенные годы уличное движение в Москве было редким. Если не спеша прогуляться пешком от станции метро "Аэропорт" до станции "Динамо", то за час можно было насчитать не больше 250 легковых машин. Правда, 70% из них составляли трофейные»^[35].

Ну а кто сомневается, пусть посмотрит кинофильм 1949 г. «Машина 22 —12, или "Счастливый рейс"» — сколько там германских трофейных машин на улицах! Хотя главные «актеры» подобраны идеологически грамотно: грузовик ГАЗ-АА и лимузины ЗИС-101 и ЗИС-110Б.

В СССР борьба с космополитизмом коснулась и трофейных автомобилей. Так, в автоинспекцию сверху поступили указания о самых жестких мерах при прохождении трофейными автомобилями техосмотра. А наиболее усердным милиционерам даже виделось сходство фашистской свастики и трехлучевой звезды «Мерседеса». Все эти меры предпринимались правительством для того, чтобы повысить престиж

советских «Побед» и ЗИМов, и к середине 1950-х годов иномарки практически исчезли с улиц больших городов.

Следует заметить, что и после мая 1945 г. в советской зоне оккупации продолжалось производство автомобилей и мотоциклов, но теперь для нужд СССР. Для этого было создано советское акционерное общество САО «Автовело».

В советской зоне оккупации «под эгидой Минавтопрома СССР официально было создано 11 немецких конструкторских бюро, объединенных в научно-технические отделы. И именно там американо-немецкий "Опель-Кадет" был заново разработан немецкими инженерами-конструкторами, теперь уже как "Москвич-400".

Кузов, включая "недостающие" двери и их проемы, проектировало бюро в саксонском городке Шварценбурге. В корпусах бывшего кузовного ателье под руководством советского инженера О.В. Дыбова, исполнявшего обязанности главного конструктора, трудились 83 немецких специалиста. С декабря 1945 года по март 1946 года там были разработаны и изготовлены: мастер-модель 4-дверного стандартного кузова, комплекты рабочих чертежей (всего 268 единиц), 319 алюминиевых шаблонов, по которым сделаны 44 деревянные модели на штамповавшиеся детали кузова. В марте 1946 года все было отправлено в Москву, на МЗМА, для монтажа и наладки производственного оборудования. Тогда же, в начале 1946 года, впервые появилось название "Москвич"...

Только благодаря всем этим работам первый "Москвич-400" удалось собрать на МЗМА уже в декабре 1946 года, а крупносерийное производство началось в апреле следующего»^[36].

В 1947 г. на МЗМА началось производство фургона модели «400—422», рассчитанного на доставку 200 кг груза. Кузов фургона был деревянно-металлический. Грузовое помещение образовывал каркас из березовых брусьев с филенками из бакелитизированной фанеры.

Проект «Москвич-400—422» был разработан в КБ концерна «Ауто Унион» в городе Хемнице.

26 июня 1945 г. вышло Постановление ГКО за № 8269 «О вывозе оборудования с немецких автомобильных заводов фирм "Зауэр", "Греф-Ун-Штифт" и "Австро-Фиат" в г. Вена». А 10 мая 1945 г. вышло Постановление ГКО № 8466 «О вывозе оборудования с немецких заводов фирм "Бюссинг" и "Амби-Болд" в районе г. Берлин».

Все эти заводы занимались большегрузными автомобилями с дизельными двигателями. Большая часть вывезенного оборудования попала на Ярославский и Минский автомобильные заводы.

Так, в 1947 г. началась сборка автомобиля ЯАЗ-200 — первого серийного советского автомобиля с дизельным двигателем. В его конструкции были широко использованы как германские, так и американские наработки. ЯАЗ-200 широко использовался в народном хозяйстве и вооруженных силах СССР.

Несколько образцов гусеничного тягача RSO фирмы «Штайр» были доставлены в Ленинград на Кировский завод. Там на их базе коллектив сотрудников под руководством Ж.Я. Котина создал трактор КТ-12 (КТ — кировский трелевочный).

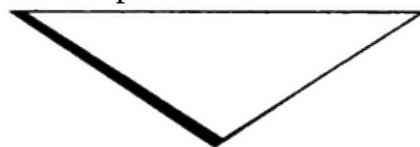
RSO переделали и испытывали как предсерийный образец.

7 ноября 1947 г. 5 тракторов КТ-12 прошли на демонстрации по Дворцовой площади в Ленинграде. Были ли это новые машины или переделанные RSO — автору выяснить не удалось. В серию КТ-12 был запущен только в январе 1949 г. В производстве он находился до 1956 г. и широко использовался на лесозаготовках.

Котин и ряд конструкторов за КТ-12 были удостоены Сталинской премии.

В завершение стоит сказать о сотнях германских спортивных автомобилей, доставленных в СССР. В их числе были такие машины, как БМВ-328, «Вандерер-В25к», «Альфа-Ромео-8Ц-2900», «Ягуар-СС100», а также более десятка гоночных автомобилей «Ауто-Унион», в основном выпуска 1936—1939 гг.

На элементной базе германских гоночных автомобилей и новых наработках был создан «рекордно-гоночный» автомобиль «Звезда-1», проектирование которого началось в апреле 1946 г. В октябре 1950 г. автомобиль «Звезда» достиг скорости 205 км/ч.



Глава 11

ПУЛЕМЕТЫ И ПТУРСЫ

Трофейное оружие и перспективные германские разработки оказали большое влияние на работы по созданию первого послевоенного поколения материальной части сухопутных войск. Это касается и автоматического оружия, и артиллерии, и неуправляемых ракет. Подобное утверждение может встретить резкую критику со стороны представителей нашего ВПК, рьяно отстаивающих честь мундира. К примеру, уже много лет ведется полемика, брал ли М.Т. Калашников за основу германскую штурмовую винтовку MP-43 при создании своего знаменитого автомата АК-47? Мне бы не хотелось здесь продолжать эту полемику хотя бы потому, что подобные споры должны вестись на узкотехническом уровне, малоинтересном для подавляющего большинства читателей. Во всяком случае, даже неспециалисту ясно, что АК-47 предельно близок к MP-43 и весьма далек от ППШ-41, ППД-40 и других советских автоматов (точнее, пистолетов-пулеметов) военного времени. Точно также как средний танк Т-54, выпущенный в 1946 г., по своей компоновке, узлам и агрегатам куда ближе к среднему танку «Пантера», чем к знаменитому Т-34.

К сожалению, в России мало известно о создании немцами лучшего в мире пулеметно-пушечного вооружения.

Так, в 1943 г. фирма «Маузер» приступила к работе над первой в мире автоматической авиационной пушкой револьверного типа MG-213C. Пушка приводилась в действие газовым приводом, но поршень вместо того, чтобы приводить в движение тяжелый затвор, был просто прикреплен к досылателю, функцией которого являлось извлечение патронов из ленты и досылание их в одну из пяти камер барабана, идентичного по форме барабану револьвера.

Германская револьверная пушка MG-213C выпускалась с двумя стволами — 20-мм и 30-мм.

20-мм пушка MG-213C/20 имела темп стрельбы 1500 выстр./мин. Вес пушки 75 кг. Вес осколочного снаряда 191 грамм, в нем содержалось 25,4 грамма взрывчатого вещества. Начальная скорость снаряда 915 м/с.

30-мм пушка MG-213C/30 имела несколько меньший темп стрельбы — 1200 выстр./мин. Вес 30-мм пушки почти одинаков с 20-мм пушкой — 77,2 кг. Зато вес снаряда существенно больше — 331,4 грамма. Начальная

скорость снаряда 550,5 м/с.

Пушки MG-213С в 1944—1945 гг. проходили испытания на реактивном истребителе Me-262A-1a. Однако окончание войны не позволило немцам запустить MG-213С в серийное производство.

После 1945 г. в США были доставлены несколько образцов пушки MG-213С, а также главные конструкторы фирмы «Маузер» Отто фон Лоссингер и доктор К. Маер. В 1947 г. они создали модернизацию пушки MG-213С с 20-мм стволом. Она получила армейский индекс Т-47. Доработка Т-47 привела к созданию 20-мм револьверной пушки М.39, имевшей небольшие различия с MG-213С. В 1954 г. пушка М.39 была принята на вооружение ВВС США, а позже — еще 24 государств мира.

Англия и Франция в свою очередь тоже доработали MG-213С, что привело к созданию 30-мм английской пушки «Аден» и 30-мм французской пушки «Дефа». Так, пушка «Дефа» поставлялась в 25 стран мира.

Ну а фирма «Густлаф» создала уникальный 9-пульный (!) патрон, предназначенный для сверхвысоких темпов стрельбы. Патроны калибра 7,92 мм с 20—30 пулями получили обозначение HF-8, а калибра 15-мм с 9-ю пулями — HF-15. Патроны состояли из гильзы, камеры для порохового заряда и вкладыша со спиральным каналом, в котором размещались пули. Пуля, расположенная у основания спирального канала, совмещалась с каналом ствола.

После воспламенения заряда пороховые газы выталкивали снаряд, находящийся в центре патрона. Одновременно с этим (действием газов через специальное отверстие) остальные снаряды перемещались в боковом направлении по спирали, и как только очередной снаряд оказывался в центре патрона, так он выталкивается пороховыми газами.

В ходе летных испытаний опытного образца авиационного пулемета MG.151, установленного на истребителе Me-109, был достигнут темп стрельбы 15 000 выстр./мин.

Однако огромный темп стрельбы многопульных патронов создавал массу проблем. Так, например, начальная скорость первого и последнего снаряда из патрона отличались, хотя и несильно. Тем не менее эта разница влияла на кучность стрельбы. Еще более сложной проблемой были износ и охлаждение канала ствола. Поэтому многопульные патроны так и не поступили на вооружение люфтваффе.

Автору удалось обнаружить архивные документы, говорящие об испытании германских многопульных патронов в СССР. Однако и у нас их не сумели довести до ума.

Особый интерес представляют собой работы германских

конструкторов в 1945—1947 гг., создавших на базе пушек и пулеметов люфтваффе мощные и в то же время легкие пулеметы калибра 13—20 мм. Они могли эффективно применяться мотострелковыми подразделениями, ВДВ и группами спецназа.

Предвижу вопрос — как германские конструкторы могли работать в 1945—1947 гг.? Ведь в мае 45-го... Естественно, они работали уже не на вермахт или люфтваффе, а на Красную армию в восточной зоне оккупации. Вот почему на фотоснимках испытаний этих пулеметов мы видим людей в штатских костюмах, а не в германских мундирах.

В 1945—1947 гг. германская фирма «Икария Верке» разработала для СССР несколько десятков образцов стрелкового вооружения калибра от 7,92 мм до 30 мм. Замечу, что новыми были только сами установки, а качающиеся части автоматов были взяты от серийных германских авиационных пулеметов и пушек. Вот, к примеру, взяв качающуюся часть 13-мм автоматического пулемета MG-131, инженерам фирмы «Икария» удалось создать ручной пулемет 13-мм (!) калибра.

В 1938 г. на вооружение люфтваффе поступил 13-мм пулемет MG-131 в турельном, синхронном и крыльевом вариантах. Пулемет разрабатывался с 1934 г. фирмой «Рейнметалл». Автоматика его работала за счет отдачи пороховых газов с коротким ходом ствола при неподвижном коробе и кожухе. Питание пулемета ленточное. В боекомплект MG-131 входили пулеметные патроны с несколькими типами пуль: оснолочно-зажигательно-трассирующими с самоликвидацией и без нее, осколочными, осколочно-трассирующими с самоликвидацией и без, бронебойно-трассирующими с самоликвидацией и без, а также с бронебойными пулями. Вес пули от 34 до 38,5 грамма. Начальная скорость 750—710 м/с. Темп стрельбы 900 выстр./мин.

В 1945—1946 гг. фирма «Икария» поставила качающуюся часть пулемета MG-131 на сошке, снабдила плечевым упором. Пулемет получил обозначение STL 131-VI-3. Таких ручных пулеметов не было ни у нас, ни у немцев в годы Второй мировой войны. Специалисты-оружейники могут возразить, что пулемет такого калибра нельзя относить к ручному. Но что делать, STL 131-VI-3 стрелял с сошек и имел плечевой упор, как все классические ручные пулеметы калибра 7,62—8,0 мм.

Для бомбардировщиков на базе MG 131 была создана кормовая двухавтоматная дистанционно управляемая установка HL131Z и т.д.

7,92-мм авиационный пулемет фирмы «Рейнметалл» был применен фирмой «Икария» при создании зенитной счетверенной тумбовой установки Fla-L17V.

20-мм германская пушка MG-FF была создана фирмой «Икария» на базе 20-мм пушки фирмы «Эрликон» FF, выпускавшейся в Швейцарии с 1936 г.

Ствол пушки был неподвижен. Откатывались затвор, пружина коробки с гайкой и возвратная пружина. Питание в пушках было магазинное или ленточное. Вес пушки 26,3 кг. Длина ствола 760 мм. Длина качающейся части 1349 мм.

В боекомплект пушки MG-FF входили те же снаряды, что и у 20-мм пушки MG-151. Но длина гильзы и диаметр фланца гильзы MG-FF были меньше, чем у MG-151. Метательный заряд был меньше, чем у MG-151. Для снарядов весом 115 грамм — 13,5 грамма, а для снарядов весом 92 грамм — 19,5 грамма. Соответственно, баллистика у MG-FF была хуже. Начальная скорость 600 м/с вместо 780 м/с у MG-151. Темп стрельбы 520 выстр./мин.

На базе 2-см авиационной пушки MG-FF фирмы «Эрликон» инженеры фирмы «Икария» создали автомобильную артустановку на шасси армейского автомобиля «Кюгельваген» тип 82.

Этот сверхлегкий автомобиль-внедорожник (вес без груза всего 725 кг) был снабжен четырехцилиндровым двигателем мощностью 25 л.с., позволявшим развивать скорость до 80 км/ч. Полезная нагрузка автомобиля — 450 кг. Замечу, что подобные автомобили выпускались в рейхе и в «тропическом» исполнении. Эта система могла быть с успехом использована в ВДВ, спецназе и партизанских отрядах.

В годы войны немцы десятками тысяч выпускали авиационный бикалиберный автомат MG-151 фирмы «Маузер». Пулемет имел два взаимозаменяемых ствола калибра 15 мм и длиной 1250 мм и калибра 20 мм и длиной 1100 мм. Изменение калибра производилось простой заменой ствола.

Автоматика MG-151 работала за счет отдачи ствола при его коротком ходе. Запирание канала происходило поворотом боевой личинки. Подающий механизм ползункового типа с двухсторонней подачей ленты. Питание пулемета патронами при стрельбе производилось из гибкой металлической ленты с полузамкнутым звеном (звенья неразъемные). Перезарядка пулемета производилась при помощи электромотора.

Для поглощения энергии отдачи подвижной системы пулемет имел, кроме ствольной и буферной пружины, специальный буфер, собранный из конических разрезных колец.

Общая длина пулемета при 20-мм стволе — 1770 мм. Вес пулемета без ленты (при любом стволе) 42 кг. Темп стрельбы 800— 900 выстр./мин.

Начальная скорость 20-мм пули 780 м/с.

В боекомплект пулемета входили 20-мм снаряды: осколочно-зажигательно-трассирующий (ОЗТ) весом 115 г, содержащий 2,3 г взрывчатого вещества; фугасный весом 92 г, содержащий 18—20 г взрывчатого вещества; бронебойный весом 115 г, содержащий 4,5 г взрывчатого вещества; зажигательный весом 115 г, содержащий 3,6 г фосфора или 6,2 г электрона.

Длина всех патронов 146 мм, вес метательного заряда для снарядов весом 115 г — 18,5 г, а для снарядов весом 92 г — 19,5 г. Гильза стальная длиной 81 мм.

Фирма «Икария» на базе MG 151 создала целый спектр установок. Так, для сухопутных войск была создана установка Fla-SL-151/2В, для ВМФ — установка Fla-SL-151Р, для пехоты — установка на низком лафете STL 151/12.

Благодаря оптическому прицелу Цейса и компенсатору на дульном срезе, предотвращавшему бросок вверх дула, установка обладала высокой точностью стрельбы. Устройство лафета позволяло легко и быстро менять высоту линии огня, поэтому можно было вести стрельбу как лежа, так и сидя.

Корабельный универсальный пулемет Fla-SL-151Р был установлен на конической тумбе и снабжен броневым щитом. Он проходил корабельные испытания на трофейном германском тральщике FT-544.

Надо ли говорить, что столь мощные и легкие пулеметы могли найти применение не только в пехоте, но и в различных спецподразделениях. Не исключено, что пулеметы фирмы «Икария», изготовленные несколькими небольшими сериями в 1946—1947 гг., могли ограниченно применяться в локальных конфликтах конца 1940-х — начала 1950-х годов, как, например, в Греции, на Ближнем Востоке и в Корее.

Однако в крупносерийное производство в СССР их так и не запустили. Причин было несколько. Изготовление многих деталей пулеметов было крайне сложно для отечественной промышленности того времени. Не последнюю роль сыграли субъективизм и амбиции наших оружейников.

В 1943—1944 гг в Германии было создано несколько типов реактивных противотанковых гранатометов: «Фаустпатрон» («Панцерфауст»), «Офенрор», «Панцершрек» (модификация «Офенрора» со щитком) и ряд других. В германской армии «Офенрор» и «Панцершрек» назывались реактивными противотанковыми ружьями, а «Фаустпатроны» — установками (устройствами).

Устройство «Фаустпатрона» было одноразовым, и в 1944—1945 гг. в

Германии разработали реактивные гранатометы «Панцерфауст-150» и «Панцерфауст-250» многократного действия. Цифры 150 и 250 указывали на прицельную дальность этих систем. К концу войны была выпущена малая серия «Панцерфауст-150», а «Панцерфауст-250» находился в стадии заводских испытаний.

Советское руководство поручило Лейпцигскому филиалу института «Берлин» доработать гранатометы «Панцерфауст-150» и «Панцерфауст-250». К 1 октября 1946 г. в институте по «Панцерфаусту-150» были восстановлены полномасштабные чертежи, разработаны технические условия на изготовление снарядов, начато изготовление 200 снарядов.

Кроме того, в КБ по взрывателям института «Нордхаузен» в Зоммерде были разработаны чертежи и технические условия на изготовление взрывателя к снарядам «Панцерфауст-150» и «Панцерфауст-250».

По «Панцерфаусту-250» были разработаны чертежи снаряда, составлено техническое описание, начато изготовление 20 снарядов, проведены испытания стрельбой найденных снарядов.

Испытания показали непригодность разработанной немцами конструкции для боевого использования: трубку стабилизатора под воздействием давления пороховых газов, образующихся при горении вышибного заряда, раздувало и заклинивало в пусковой трубе (стволе), при этом боевая часть снаряда, получив начальное ускорение, отрывалась и улетала, а трубка со стабилизатором оставалась в стволе.

В конце октября 1946 г. германские специалисты, работавшие над «Панцерфауст-150» и «Панцерфауст-250», были вывезены в город Красноармейск (под Москвой, в районе Софрино). Там в КБ-3 МСХМ продолжились работы над этими системами. В конце концов, на базе «Панцерфауста-150» был создан реактивный противотанковый гранатомет РПГ-2, принятый на вооружение в 1949 г.

Таблица 5.

Реактивные гранатометы

Тип гранатомета	Панцерфауст-150	Панцерфауст-250	РПГ-2
Калибр, мм	106	106	80
Вес гранатомет, кг	6,5	7—7,2	8,86
Дальность прицельная, м	150	250	150
Начальная скорость, м/с	85	150	84
Бронепробиваемость по нормали, мм	До 320	320	200
Вес гранаты, кг	Менее 1,2	Менее 2	1,84

В 1944 г. в Германии был создан первый в мире противотанковый управляемый реактивный снаряд (ПТУРС) Х-7 «Rotkarppchen» («Красная шапочка»). При проектировании Х-7 за основу был взят управляемый снаряд Х-4 класса «воздух — воздух». Главным конструктором обеих ракет (Х-4 и Х-7) был доктор Макс Крамер. Управление Х-7 осуществлялось по проводам. Пара проводов связывала снаряд с оператором, который вел наблюдение за целью и снарядом с помощью оптического визира и стремился удерживать снаряд на линии визирования наводчик — цель. Система управления очень близка к системе «Дюссельдорф» ракеты Х-4. Изменение направления полета снаряда производилось с помощью интерцепторов (колеблющихся пластин, прерывающих поток воздуха).

Ракета Х-7 имела двухступенчатый пороховой двигатель WASAG. Первая ступень была разгонная (вышибная), в течение

3-х секунд она развивала тягу до 69 кг. А вторая ступень — маршевая, в течение 8 секунд полета она поддерживала постоянную тягу 5 кг. Снаряд был сделан по аэродинамической схеме «безхвостка». Стабилизация происходила с помощью крыльевого стабилизатора. Для компенсации неравномерной (относительно оси ракеты) тяги двигателя Х-7 вращался в полете со скоростью 2 оборота в секунду. Чтобы облегчить оператору слежение за ракетой, на ней устанавливались два пиротехнических трассера.

Данные ракеты Х-7

Дальность максимальная, м — 2400

Маршевая скорость, м/с — 98,3

Бронепробиваемость по нормали, мм — 200

Вес стартовый, кг — 9,08

Вес боевой части, кг — 2

Калибр, мм — 140

Размах стабилизаторов, мм — 605

Длина, мм — 765

Для использования Х-7 в пехотном варианте была разработана пусковая установка, носимая в людском вьюке. Кроме того, проектировалась авиационная пусковая установка на самолете FW-190.

В ходе испытаний в 1944 г. и начале 1945 г. было сделано свыше 100 опытных пусков Х-7. Однако в связи с окончанием войны дело до боевого применения не дошло.

После победы «Красной шапочкой» занимался отдел № 5 института «Берлин» и филиал института в Нойбранденбурге, где работала группа немцев под контролем советских специалистов, которыми руководил В.В. Абрамов.

Воспроизвести конструкцию и документацию на снаряд «Роткепхен» удалось не полностью. Был изготовлен комплект чертежей, технические условия на опытный образец и чертежи тренажера, составлена часть технического описания снаряда. После совещаний с немецкими специалистами и анализа образцов на испытательной станции «Рейнсдорф» установили, что в двигателе снаряда был использован заряд динитродиаэтиленгликолевого пороха рецептуры Z-167, для воспламенения которого применялся пиросостав, состоящий из смеси калийной селитры, серы, алюминия и угля. О взрывателе, применявшемся для снаряда «Роткепхен», никаких сведений обнаружить не удалось, поэтому было решено применить для его комплектации взрыватель от 4-кг кумулятивной бомбы типа Z-66 с внесением в его конструкцию соответствующих изменений. Были изготовлены чертежи измененного взрывателя.

Незавершенность работ по снаряду «Роткепхен» частично объяснялась тем, что немцы, занимавшиеся восстановлением документации, были вывезены в СССР до окончания работ.

Опыт работ по «Красной шапочке» был использован при создании ряда управляемых противотанковых снарядов, созданных в СССР в начале и середине 1950-х годов. Однако они на вооружение не поступили. Первым советским серийным противотанковым управляемым снарядом (ПТУРС) стал ЗМ6 «Шмель», работы над которым были начаты в 1957 г. в СКБ машиностроения под руководством С.П. Непобедимого. Фактически это был аналог французского ПТУРС SS-10.



Глава 12

ТАЙНЫ ДВОРЦА АЛЕКСАНДРА МЕНШИКОВА

В годы войны германским ученым удалось добиться больших успехов в области самонаводящихся и телеуправляемых торпед, далеко опередив США, Англию и СССР, как это было и в других типах вооружений.

Впервые в истории самонаводящиеся торпеды были применены немцами против американских конвоев в Атлантике в октябре 1943 г. В ходе первой же операции было потоплено четыре американских корабля, а один поврежден. Немцы использовали торпеды Т-5 (другой индекс G7eS). Калибр торпеды был 533 мм, длина 7175 мм, вес 1495 кг. В боевой части размещалось 260 кг взрывчатого вещества. Торпеда имела два режима: при скорости 23 узла дальность хода составляла 6 км, а при скорости 20 узлов — 7,5 км соответственно.

Торпеда Т-5 оснащалась пассивной акустической головкой самонаведения «Цаункёниг». Головка самонаведения обнаруживала цель в секторе $\pm 30^\circ$ от продольной оси торпеды. Головка самонаведения обнаруживала корабль класса «эсминец», идущий со скоростью 15 узлов на дистанции до 450 м.

Спустя несколько месяцев после начала применения торпед Т-5 союзники нашли довольно эффективное средство противодействия им — источники акустических помех («фоксеры»), которые буксировались за кораблем или просто выбрасывались за корму. Чтобы сделать «фоксеры» неэффективными, в Германии в конце войны была разработана активная головка самонаведения «Гайер» («Geier»).

Советские специалисты впервые познакомились с самонаводящимися торпедами Т-5 в конце 1944 г. после обнаружения трех таких торпед на борту германской подводной лодки U-250.

14 июля 1944 г. в заливе Койвисто (Финский залив) советский «морской охотник» потопил на 27-метровой глубине германскую подводную лодку U-250. Лодку быстро подняли и доставили в Кронштадтский док, где из нее извлекли три самонаводящиеся торпеды Т-5. Торпеды были разоружены и исследованы в Японском павильоне Большого дворца Ораниенбаума (пригород Ленинграда, с 1948 г. — г. Ломоносов).

Тут стоит сделать небольшое отступление, почему торпеды попали во дворец светлейшего князя Меншикова. Дело в том, что в Ораниенбауме в Меншиковском дворце функционировало ОТБ ВМФ.

Летом 1945 г. в «контору» Л.А. Коршунова было доставлено множество германских серийных и опытных торпед, а также их производственная документация. Как уже говорилось, из политических соображений правительству пришлось убрать из нашей оккупационной зоны германо-советские конторы, занимавшиеся доводкой новинок рейха.

С этой целью 5 апреля 1948 г. было принято Постановление Совмина СССР № 1100/359, в котором говорилось: «В целях сосредоточения в МСП и обеспечения развития работ по созданию новых образцов оружия: бесследных инголиновых дальнеходных торпед, систем акустического управления торпедами, неконтактных взрывателей для торпед, а также средств борьбы с ними, обязать НИИ-400 в месячный срок организовать в г. Ломоносове, на базе ОТБ ВМФ — Филиал НИИ-400 с лабораторией по разработке торпед, неконтактных взрывателей и средств борьбы с ними».

Директором Филиала НИИ-400 назначили Михаила Павловича Максимова, а главным инженером — опытного торпедостроителя Дмитрия Андреевича Корякова.

Во исполнение Постановления Совмина СССР министр судостроительной промышленности и Главком ВМФ передали все служебные помещения Большого Меншиковского дворца, включая квартиры, в распоряжение Филиала НИИ-400, куда въехали: 99 человек из состава ОТБ НТК ВМФ (в том числе 13 дипломированных инженеров и техников); 30 человек интернированных немецких специалистов, среди которых 4 доктора наук (Э. Любке, Ф. Гутше, Э. Клемке, Ф. Макбах), 8 дипломированных инженеров, а также инженеры и техники — члены их семей.

В ведение Филиала передавались: трофейная (некомплектная) материальная часть инголиновой торпеды: резервуарная часть, турбинный двигатель, кормовые и хвостовые части; а также трофейная техническая документация.

Что же такое инголиновая торпеда?

В 1939 г. фирма «Вальтер» в Киле начала опыты по использованию перекиси водорода (инголина) как окислителя в торпедных турбинных двигателях. Для изготовления опытных торпед в городе Аренсбурге под Гамбургом фирма создала опытное производство. Было построено несколько типов опытных и малосерийных перекисных торпед. Так, торпеда «Stein Barsh» («Каменный окунь») при скорости хода 45 узлов

имела дальность хода 8 км и была практически бесследной в отличие от обычных парогазовых торпед. Немцы выпустили малую серию в 100 торпед «Stein Varsh», которые, предположительно, использовались в боевых действиях.

Ту же скорость и дальность имела торпеда «Stein Butte» («Каменная камбала»), ее также выпустили серией в 100 штук.

Наиболее мощной была торпеда «Stein Wal» («Каменный кит»). Ее турбина развивала мощность 500 л. с. при общем весе торпеды в 1801 кг. Вес боевой части составлял 300 кг, максимальная скорость 45 узлов, а дальность хода 22 км.

Инголиновые (перекисные) торпеды наряду с блестящими тактико-техническими данными обладали и серьезным недостатком — пожароопасностью. Командиры германских подводных лодок, на которые поставлялись опытные партии таких торпед, брали их крайне неохотно. Малейший разброс по времени в подаче основных компонентов топлива в камеру сгорания мог привести к тепловому взрыву, а малейшая утечка перекиси водорода внутрь или наружу корпуса торпеды или в отсек подводной лодки могла привести к пожару. Соприкосновение ее с органическими веществами (маслом, красной, обычной резиной) и некоторыми металлами (свинцом, углеродистой сталью) приводило к почти мгновенному возгоранию.

Кроме того, маловодная перекись водорода разлагается, что сопровождается выделением атомарного кислорода и тепла, а это, в свою очередь, при повышении концентрации паров перекиси водорода значительно повышает не только ее пожароопасность, но и взрывоопасность, особенно в замкнутых объемах.

Решением этих задач и занялись германские и советские ученые в Меншиковском дворце.

Немцы, работавшие в Ораниенбауме (Ломоносове), не имели официального статуса — то ли пленные, то ли наемные специалисты. С одной стороны, семейные специалисты получили отдельные квартиры в крыльях Большого Меншиковского дворца. Оклады немцев были существенно выше, чем аналогичных отечественных специалистов. Так, чертежники получали 1500 рублей, а оклады дипломированных специалистов и докторов наук достигали 5—8 тысяч рублей. Молодые же советские специалисты, работавшие в Филиале, получали лишь койку в общежитии. Оклад их составлял 890 рублей. Сам директор Филиала «сидел» на ставке в 3000 рублей, а главный инженер Кокряков получал «персональный» оклад в 3300 рублей.

Но, с другой стороны, немецким специалистам и членам их семей выйти с территории Большого дворца можно было, лишь отметившись в вахтенном журнале на проходной, а при возвращении обязательно отметиться там же. В Ленинград же немцы могли поехать только в сопровождении переводчика, которых в Филиале было трое: два военных (старшие лейтенанты) и одна женщина из гражданских.

Ветеран Филиала НИИ-400 Ю.Н. Калинин писал: «Филиальские немцы были работниками высочайшей дисциплины и работоспособности. Чтобы опоздать на рабочее место хотя бы на минуту — это было исключено просто по определению. В течение рабочего дня они работали методично, усидчиво и квалифицированно. Зато после звонка они на службе ни минуты не задерживались. Всякие сверхурочные или авральные работы, какой-либо остервенелый российский энтузиазм им были просто чужды. Они брали тем, что умели плотно использовать нормальное служебное время — успевали, не торопясь. Затяжные перекуры, бесконечные разговоры на внеслужебные темы и вообще всякая волянка порученного дела для них казалась немыслимой...

Но к своему свободному времени они относились свято. Умели и отдохнуть, и развлечься. Многие обожали игру в преферанс, засиживались до часа, до двух ночи. Некоторые увлекались шахматами, любили ходить на городской стадион поболеть за местную команду, в которой играло несколько представителей Филиала. Бывало даже, сопровождали выездные матчи в Ропшу, Ижору, Гатчину. Для этого, помимо сопровождающего, Филиал выделял им грузовую машину с сидениями в крытом брезентом кузове...

Много внимания немцы уделяли детям. Возили их в цирк, устраивали разные национальные игры в обширном дворе Большого дворца.

Для детей младшего школьного возраста в Парковской школе (здание Картинного дома великого князя Петра Федоровича) был организован спецкласс, которым руководила Александра Алексеевна Дедова. С ее слов немецкие дети были не в пример нашим генетически дисциплинированы, аккуратны и учились только на отлично. Русским языком овладели молниеносно. Но, как и взрослые, любили ставить свою учительницу в тупик вопросами: "А почему за одинаковую работу моему папе платят в пять раз больше, чем вашим?", "Кто на самом деле первым начал прошедшую войну?", "А есть ли на самом деле Бог?" и так далее, и тому подобное.

В остальном были дети как дети: шаловливые, шумные на переменках, но всегда помнили свое. На замечание учительницы: "Левис, не балуй!" —

мальчишка немедленно ее поправлял: "Я не Левис, а фон Левис!".

Отец этого мальчика был довольно интересный человек.

По рассказу одного из старейших работников Филиала Петрова А.А., когда фон Левис стал собираться обратно в Германию, то стал приготавливать к отправке и какой-то допотопный, лубочно раскрашенный шкаф.

— Зачем тебе эта рухлядь? — спросил Петров.

— Знаешь, это фамильная ценность с 1600 (какого-то...) года. Я, когда сюда выезжал, поставил два условия: со мной поедут этот шкаф и семья!..

Когда в споре с фон Левисом кто-то сказал:

— Зато у вас на Западе есть безработица! Он немедленно отреагировал:

— Пока вы много делаете это (он пнул ногой в лежащую на козлах торпеду), у вас, конечно, безработицы не будет!»^[37].

Плодом совместных усилий германских и советских специалистов стала дальнеходная бесследная торпеда ДБТ с турбинным двигателем. Естественно, при ее создании был использован опыт создания германских инголиновых торпед.

Рабочую документацию на изготовление торпеды ДБТ выпускал Филиал, изготавливалась торпеда на алма-атинском машиностроительном заводе им. СМ. Кирова, а испытания ее традиционно проходили на полигоне феодосийского завода «Гидроприбор» (полигон № 232).

На полигоне создали целый комплекс для испытаний новых торпед. Рядом со старым цехом подготовки и сборки парогазовых торпед был пристроен мощный бокс для проведения тормозных испытаний торпедной энергосиловой установки. Рядом, на береговом склоне, врыли бетонированное хранилище запасов маловодной перекиси водорода с системой безопасного наблюдения за ней.

Для проведения натурных испытаний в Двукорной бухте построили буксируемый плашкоут с опускаемой пусковой установкой, обеспечивавшей стрельбу торпедами методом самовыхода.

Испытания на полигоне № 232 начались с пусков «Каменного кита» и других германских инголиновых торпед. Стрельба, как и в Германии, сопровождалась частыми тепловыми взрывами в системе подачи топлива в камеру сгорания (в закодированной терминологии — «хлопками»). Выяснилось, что причиной «хлопков» была организация воспламенения и горения в камере сгорания с использованием жидкого катализатора маловодной перекиси водорода, который применяли и немцы.

«Хлопки» в торпедах экспериментальной партии были разной силы,

но в 1951 г. произошел такой мощный «хлопок», что разрушилась не только торпеда, но и сам плашкоут, который тут же и затонул. В это время на плашкоуте находилось несколько специалистов, в том числе и главный конструктор Филиала НИИ-400 Кокряков. К счастью, никто не пострадал.

Опытная партия торпед ДБТ была изготовлена в 1954 г. В 1954—1955 гг. на полигоне № 232 была проведена пристрелка этой партии. А государственные испытания ее завершились в 1957 г. Торпеда ДБТ была принята на вооружение в декабре 1957 г. под шифром 53—57.

ДБТ стала последней отечественной прямоидущей торпедой с зарядом обычного взрывчатого вещества для поражения надводных кораблей. Особенность торпеды 53—57 заключалась в том, что энергосиловая установка имела высокооборотную газовую турбину. Топливом служил керосин, а окислителем — маловодная перекись водорода (Н₂O₂—85-процентной концентрации). Для образования парогазовой смеси использовалась морская заборная вода.

Торпеда 53—57 имела скорость 45 узлов и дальность хода до 18 км. Глубина хода торпеды 2—14 м. Калибр торпеды составлял 533 мм, длина 7,6 м, вес торпеды около 2 т. Вес взрывчатого вещества в боевой части 306 кг. Как видим, ее тактико-технические характеристики не отличались от данных «Stein Wal», разница лишь в дальности хода.

Как говорится, «мавр сделал свое дело, мавр может уйти». Примерно половина германских специалистов и все семьи покинули Советский Союз весной 1953 г., а остальные — весной следующего года.

В 1945 г. в НИИ-400 под руководством Н.Н. Шамарина были начаты работы по созданию собственной самонаводящейся торпеды на базе трофейной Т-5. Копировали в основном систему самонаведения, а носители брали отечественные, дабы не изменять технологии на заводах-производителях. Эта торпеда получила шифр САЭТ (самонаводящаяся акустическая электрическая торпеда). В качестве носителя аппаратуры самонаведения была использована отечественная торпеда ЭТ-80, созданная на базе немецкой торпеды G-7E и близкая к Т-5. Причем в аппаратуре самонаведения и неконтактном взрывателе была широко применена германская элементная база — поляризованные реле, конденсаторы и др.

В 1946 г. на Каспийском море в районе Махачкалы прошли сравнительные испытания торпед САЭТ, изготовленных на заводе «Двигатель», и германских Т-5. В ходе испытаний было проведено 117 выстрелов, в том числе 41 по движущимся кораблям. Комиссия под председательством вице-адмирала Л.Г. Гончарова отметила, что САЭТ не уступает Т-5.

Однако в связи с переходом отечественной промышленности на изготовление электрических торпед ЭТ-46 (также представлявших собой копию германских торпед) было решено передать САЭТ под нее. Новая торпеда получила шифр САЭТ-2.

С марта по август 1949 г. в районе Феодосии прошли морские заводские испытания торпед САЭТ-2, в ходе которых было проведено 218 выстрелов, в том числе 107 выстрелов по кораблям. С декабря 1949 г. по апрель 1950 г. в районе Феодосии состоялись государственные испытания торпеды. Было сделано 76 выстрелов практическими торпедами, в том числе 47 по кораблям, и два выстрела — со штатной боевой частью.

Для проверки точности наведения торпеды САЭТ-2 на движущиеся корабли и определения характера прохода ее под кораблем было проведено 30 ночных выстрелов со световыми приборами. На всех выстрелах торпеда проходила под кораблем в районе винтов с дальнейшим пересечением района миделя корабля. За время хода одна торпеда проходила под кораблем до восьми раз и при маневрах уклонения корабля следовала за ним.

Всего за время работ над торпедой было сделано 430 выстрелов, в том числе 195 по движущимся кораблям.

В 1950 г. торпеда САЭТ-2 была принята на вооружение подводных лодок под шифром САЭТ-50.

Серийное производство торпеды САЭТ-50 началось в 1951 г. Но пристрелка первой серийной партии выявила нестабильность головки самонаведения и неконтактного (магнитного) взрывателя. Устранить эти недостатки и начать поставки во флот боеспособных торпед удалось лишь в 1953 г.

В 1942 г. в Германии начались работы по созданию электрической телеуправляемой торпеды «Лерхе». Такая торпеда имела пассивную гидроакустическую головку «Лерхе». Принятые от цели звуковые сигналы передавались по одножильному изолированному кабелю диаметром 1,4 м на подводную лодку, выпустившую торпеду. Оператор, обнаружив шумы корабля-цели, подавал на рулевую машинку торпеды сигналы для разворота ее в направлении, обеспечивающем совмещение оси торпеды с целью. Длина провода на катушке, установленной на торпедке, составляла 6 км. Максимальная скорость торпеды 30 узлов. В конце войны были проведены опытные стрельбы торпедами «Лерхе» с подводной лодки.

Торпеды «Лерхе» и документация на них не миновали «конторы» Коршунова, а затем были отправлены в НИИ-400. Однако создание телеуправляемых торпед оказалось слишком сложным делом для

конструкторов НИИ-400. В результате полномасштабные работы по созданию телеуправляемых торпед начались лишь в 1960 г. (тема «Дельфин»). Головным предприятием от промышленности был назначен ЦНИИ-173, сопровождение работ от ВМФ обеспечивал НИИ-28 МО. Работы по системам телеуправления возглавил З.М. Персиц. К работе для доработки торпеды были привлечены ЦНИИ «Гидроприбор» и завод «Двигатель».

Испытания телеуправляемых торпед были начаты в 1962 г. на озере Иссык-Куль. Испытания велись серийными торпедами типа 53—57, оборудованными устройствами телеуправления. Первая в СССР успешная стрельба телеуправляемой торпедой была проведена 2 ноября 1962 г. В ходе стрельб на дистанцию 18 км (предельная дальность торпеды 53—57) отклонение по курсу составило 48 м. Телеуправление велось на всем пути торпеды.

С весны 1963 г. стрельбовые испытания торпед проводились и на полигоне завода «Гидроприбор» (г. Феодосия). Стреляли из торпедного аппарата опытного судна ПС-22. В ходе испытаний имели место частые обрывы линии связи, но, в конце концов, этот недостаток был устранен.

Позже тема «Дельфин» перешла в «Дельфин-1»^[7], и первая отечественная телеуправляемая торпеда СТЭСТ-68 (в других документах ТЭСТ-68) была принята на вооружение лишь в 1969 г.

Помимо корабельных торпед в СССР тщательно изучались и германские авиационные торпеды. Так, в 1945 г. из Германии вместе с оборудованием торпедопристрелочной станции с озера Мадюзее заводом № 182 была получена большая партия трофейных авиационных торпед F-5W в хорошей состоянии.

Торпеда F-5W представляла собой модернизацию итальянской фиумской торпеды, что было особенно важно для советских специалистов, поскольку и наша авиационная торпеда 45—36А представляла собой модификацию той же фиумской торпеды, закупленной СССР в 1932 г.

45-см торпеда F-5W имела длину 3460 мм, вес, в зависимости от партии, 869—905 кг. Вес боевого отделения 200 кг, дальность хода 3700 м при скорости 40 узлов.

Испытания торпед F-5W проводились на морской пристрелочной станции близ Феодосии. Средняя скорость торпеды на дистанции 3250—3700 м оказалась 42,2 узла. Глубина первоначального «мешка» — в пределах 2,1—5,5 м.

Для определения высоты и скорости сбрасывания при использовании торпед F-5W с отечественных самолетов-торпедоносцев, а также отработки

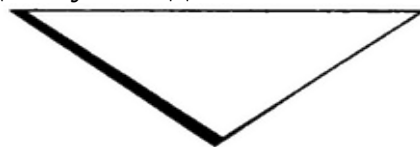
необходимых установок для низкого торпедометания в период с 1 декабря 1945 г. по 1 февраля 1946 г. были проведены морские испытания торпед F-5W в войсковых частях ВВС Черноморского флота. Испытания проводились с самолетов-торпедоносцев типа Ил-4, А-20-Ж и Ту-2.

Из общего количества торпед, сброшенных с самолетов, получено 86% удовлетворительных и 14% неудовлетворительных сбрасываний. Неудовлетворительные сбрасывания главным образом произошли за счет большого угла вхождения торпед в воду в начале или при выходе из «мешка», и только два случая — по вине личного состава из-за невнимательности при подготовке торпед к выстрелу.

Из проведенных испытаний были сделаны следующие выводы: материальная часть торпед F-5W работает надежно, прочность корпуса торпед вполне достаточная и дает возможность производить торпедометание на скоростях самолетов-торпедоносцев до 360 км/ час. В отчете об испытаниях особо отмечалось: «Материальная часть торпед не требует специального обучения личного состава частей, так как порядок приготовления к выстрелу в основном соответствует ПМС № Г-34 изд. 1945 г. и, по существу, не отличается от торпед 45—36 АНУ».

По результатам войсковых испытаний торпед F-5W был сделан вывод, что торпеды могут быть использованы с отечественных самолетов-торпедоносцев при следующих условиях низкого торпедометания: с самолетов типа Ил-4, при путевой скорости самолета 250—270 км/ч, с высоты сбрасывания 25—10 м; с самолетов типа Ту-2 и А-20-Ж, при путевой скорости 300—320 км/ч, с высоты сбрасывания 25—10 м.

Судя по отчету испытаний в Феодосии, какое-то количество торпед F-5W состояли у нас на вооружении или, по крайней мере, были переданы в мобилизационный запас. Результаты испытаний учли при следующей модернизации фиумской торпеды, которая в 1950 г. поступила на вооружение торпедоносцев Ту-2 под наименованием 45—36АМ.



Глава 13

ТРОФЕЙНЫЙ БОГ ВОЙНЫ

Осенью 1945 г. в Тюрингии советской администрацией была организована «Артиллерийско-минометная группа в Германии». Возглавлял группу инженер-майор Борис Житков. Группа подчинялась Наркомату (а с 1946 г. — Министерству) вооружений. В Германии ее курировал представитель Наркомата инженер-полковник Бугаков.

Любопытен отчет генерал-майора Э.К. Лармана от 22 августа 1945 г. о командировке в советскую зону оккупации. Замечу, что гриф «сов. секретно» был снят с него 17 мая 2002 г.!

«Командировка имела целью:

а) Осмотреть артиллерийские полигоны.
б) Ознакомиться с тяжелыми артиллерийскими орудиями, подорванными на полигонах.

в) Произвести отбор наиболее оригинальных артсистем для отправки в СССР для лаборатории материальной части артиллерии.

На артиллерийских полигонах были осмотрены:

1. Научно-исследовательский полигон в Хильберслебене в 20—30 км северо-западнее Магдебурга.

2. Научно-исследовательский полигон Кумерсдорфе в 60 км от Берлина.

3. Войсковой полигон в Кэниксбрюке в 40 км северо-восточнее Дрездена».

На научно-исследовательском полигоне в Хильберслебене внимание советской комиссии привлекла 280-мм железнодорожная пушка К.5, а также два многокалиберных орудия.

Одно орудие с длиной ствола около 120 м имело 33 каморы, а другое, такой же длины, — три каморы. Оба орудия имели калибр около 150 мм, гладкоствольные, для стрельбы снарядами с разворачивающимся после вылета из канала стабилизатором. Стволы составные по длине, длина каждого элемента 3—4 м.

В орудии с 33 каморами основная камора была расположена как у обычного орудия, а дополнительные каморы располагались попарно перпендикулярно к оси канала ствола и были равномерно распределены по всей длине ствола. Затворы поршневые. Воспламенение в боевых зарядах

производилось при помощи электрозапалов. У орудия с тремя камерами дополнительные камеры располагались примерно в середине ствола под углом около 45° к оси канала ствола.

Там же комиссия обнаружила 80-см орудие «Дора» и 60-см (615-мм) самоходную мортиру «Тор». Эти и целый ряд других орудий комиссия предложила вывезти в СССР.

Наибольшее внимание советских военных и лично Сталина привлекла 80-см сверхмощная железнодорожная пушка «Дора».

Еще в 1936 г. при посещении завода Круппа Гитлер потребовал у руководства фирмы создать сверхмощную артсистему для борьбы с долговременными сооружениями линии Мажино и бельгийскими фортами. Система должна была обладать углом вертикального наведения $+65^\circ$ и максимальной дальностью 35—45 км. Проникающая способность снаряда предполагалась такой: броня — 1 м; бетон — 7 м; твердый грунт — 30 м.

Конструкторскую группу фирмы Круппа, занявшуюся разработкой нового орудия по предложенному тактико-техническому заданию, возглавил профессор Эрих Мюллер, обладавший солидным опытом в данной области. В 1937 г. проект был закончен, и в том же году фирме Круппа выдали заказ на изготовление артсистемы. Немедленно началось ее производство.

Первое орудие было закончено в начале 1941 г. и обошлось в 10 миллионов рейхсмарок. Его называли «Дора» в честь жены главного конструктора.

Затвор пушки клиновой, зарядание раздельно-гильзовое. Полная длина ствола составляла 32,5 м, а вес 400 т (!). В боевом положении длина установки была 43 м, ширина 7 м, а высота 11,6 м. Полный вес системы 1350 т.

Установка была железнодорожной, но стрелять она могла только со специального сдвоенного железнодорожного пути. С каждой стороны сдвоенного пути заводили по половине транспортера, то есть по четыре соединенные попарно пятиосные поворотные тумбы. На каждую пару тумб с помощью кранов укладывались две главные пролетные балки. Половины шасси соединялись поперечными связями. Таким образом, получался транспортер на 40 осях и 80 колесах по 40 колес на колее сдвоенного пути. Время подготовки орудия к стрельбе складывалось из времени оборудования огневой позиции (от трех до шести недель) и времени сборки установки (трое суток). Для оборудования огневой позиции требовался участок длиной 4120—4370 м и 250 человек.

«Дора» стреляла 7,1-тонными бетонобойными и 4,8-тонными фугасными снарядами, содержащими, соответственно, 250 кг и 700 кг взрывчатого вещества. Максимальная дальность стрельбы фугасным снарядом составляла 48 км. Бетонобойный снаряд пробивал броню толщиной до 1 м, бетон — до 8 м, твердый грунт до — 32 м.

В феврале 1942 г. начальник генерального штаба сухопутных войск генерал Гальдер приказал отправить «Дору» в Крым и передать в распоряжение командующего 11-й армией для усиления осадной артиллерии.

К этому времени «Дора» находилась на полигоне Рюгенвальд на побережье Балтийского моря. В апреле 1942 г. пушка и дивизион 672, обслуживавший ее (всего пять эшелонов), были перебазированы в Крым по маршруту: Рюгенвальд — Бремберг — Краков — Лемберг (Львов) — Запорожье — Днепропетровск — Мелитополь — Крым.

25 апреля 1942 г. эшелоны с разобранной артустановкой скрытно прибыли на полустанок Ташлых-Даир (ныне село Янтарное Красногвардейского района) в 30 км южнее железнодорожного узла Джанкой, где были тщательно замаскированы штатными средствами.

Позиция для «Доры» была выбрана в 25 км от расположения предполагавшихся к обстрелу целей в границах СОРа (в основном на Северной стороне) и в 2 км к югу от железнодорожной станции Бахчисарай. Стрельба по Севастополю велась с 5 по 17 июня 1942 г., всего сделано 48 выстрелов.

К 27 июня из ствола «Доры» с учетом полигонных испытаний было сделано около 300 выстрелов, и ствол ввиду полного износа отправили на ремонт в Эссен. Лафет и все оборудование по приказу Гитлера начали перевозить под Ленинград в район станции

Тайцы, куда позднее прибыл и отремонтированный ствол. Туда же должны были перевезти вторую однотипную пушку «Густав». Наступление Красной армии лишило немцев возможности использовать сверхмощные орудия под Ленинградом. С началом прорыва блокады Ленинграда пушки срочно эвакуировали в тыл.

Еще раз использовали «Дору» во время Варшавского восстания в сентябре—октябре 1944 г. По Варшаве было выпущено около 30 снарядов.

В 1944 г. планировалось применить «Дору» для стрельбы с французской территории по Лондону. Для этой цели были разработаны трехступенчатые реактивные снаряды Н.326.

Кроме того, фирма Круппа спроектировала для «Доры» новый ствол с гладким каналом калибра 52 см. Длина ствола 48000/92,3 мм/ клб. Лафет

был почти одинаков с установкой «Дора». Дальность стрельбы предполагалась 100 км. Однако снаряд содержал всего 30 кг взрывчатого вещества, то есть фугасное действие его было ничтожно. Гитлер приказал прекратить работы над 52-см стволом и потребовал создания орудия, стреляющего фугасными снарядами весом 10 тонн с 1200 кг взрывчатого вещества. Понятно, что создание такого орудия было фантазией.

Всего в Германии в ходе войны было изготовлено три 80-см орудия, из которых два в боевых условиях не стреляли.

Как уже говорилось, комиссия генерал-майора Лармана обнаружила 80-см поврежденное орудие «Дора» на полигоне в Хильберслебене.

Автор обнаружил упоминание о нем в «Отчете уполномоченного Министерства вооружение о работе в Германии в 1945— 1947 гг.», т. 2. Согласно отчету: «...в июле 1946 г. специальная группа советских специалистов по заданию Министерства вооружений предприняла изучение 800-мм установки "Густав". Группой составлен отчет с описанием, чертежами и фото 800-мм орудия, и проведена работа по подготовке к вывозу 800-мм железнодорожной установки "Густав" в СССР». Руководил группой инженер-майор Б.И. Житков. Установка была доставлена в Советский Союз и отправлена на полигон Ржевка под Ленинградом. Там установку даже не попытались собрать, и ее узлы провалялись 4 года.

В 1950 г. эшелон с частями 80-см орудия «Густав» прибыл в Сталинград на завод «Баррикады». На заводе орудие изучалось в течение двух лет. По сведениям, полученным от ветеранов КБ, заводу было поручено создать аналогичную систему, но в архивах подтверждения этому я не нашел. Затем останки «Густава» были отправлены на заводской полигон Прудбой, где они хранились до 1960 г.

4 апреля 1959 г. директор завода С.Н. Атрощенко написал председателю Сталинградского Совнархоза следующее ходатайство: «В 1953 г. завод обратился к бывшему Министру оборонной промышленности тов. Устинову Д.Ф. с просьбой списать 800-мм пушку общим весом 450—500 т в шихту. В просьбе нам было отказано и предложено хранить систему до особого распоряжения.

В настоящее время система находится на полигоне завода, ржавеет и занимает много нужного места.

Ввиду острого недостатка на заводе углеродистого лома прошу Вас решить вопрос об использовании указанной системы на переплавку»^[38].

Началась бюрократическая переписка, и точка в деле «Доры» была поставлена 27 июля 1959 г. заместителем министра обороны маршалом А.

Гречко и заместителем Председателя Совмина по оборонной технике С. Зверевым в письме заместителю Председателя Совмина Д.Ф. Устинову. Приведу текст письма полностью:

«По Вашему поручению Министерство обороны и Государственный комитет Совета Министров СССР по оборонной технике, рассмотрев вопрос о целесообразности дальнейшего хранения трофейной немецкой железнодорожной артиллерийской системы калибра 850 мм, считают возможным списать и сдать эту систему в лом, так как она не представляет какой-либо ценности.

Подготовку и сдачу системы в лом следует поручить Сталинградскому совнархозу. При этом необходимо предварительно установить возможность использования отдельных частей железнодорожных платформ для нужд совнархоза».

«Дора» была уничтожена в 1960 г. Орудие разрезали и переплавили в мартене цеха № 11 завода «Баррикады», заряды и снаряды взорваны на полигоне в Прудбое. Четыре железнодорожные платформы исчезли в неизвестном направлении. Может быть, они до сих пор валяются на какой-нибудь захудалой станции.

Вместе с орудием на завод «Баррикады» было доставлено семь гильз. Шесть из них впоследствии сдали на лом, а одна, использовавшаяся как пожарная бочка, уцелела и позже была отправлена на Малахов курган. В конце концов, ее передали в мемориал «Диорама Сталинградской битвы».

В конце 1945 г. Артиллерийско-минометная группа занялась модификацией 24-см дальнобойной пушки К.З, которую без преувеличения можно назвать шедевром инженерной мысли.

В середине 1934 г. фирма «Рейнметалл» начала проектирование 24-см дальнобойной пушки К.З. Первый образец был изготовлен в 1939 г., еще три — в 1940 г., один — в 1941 г., четыре — в 1942 г., а последние две пушки — в 1944 г. С февраля 1941 г. 24-см пушки К.З входили в 84-й артиллерийский полк.

Лафет К.З имел двойной откат. Ствол откатывался по люльке, и одновременно люлька с верхним станком откатывалась по нижнему станку. Кстати, ни одно советское серийное орудие не имело двойного отката. 8-тонный ствол откатывался на 1000 мм, а верхний станок с люлькой и нижним станком (общий вес 46 тонн) откатывался на 1240 мм. Противооткатные устройства верхнего станка включали в себя два тормоза отката и один накатник, а противооткатные устройства нижнего станка — один тормоз отката и два накатника. Тормоза отката гидравлические, а накатники гидропневматические.

Лафет пушки устанавливался на поддоне, обеспечивающем круговой обстрел. Приводы наведения пушки электрические, питание — от специального генератора. Время поворота пушки на 360° — одна минута. Точная горизонтальная наводка в пределах $\pm 3^\circ$ производилась без поворота лафета.

При транспортировке система разбиралась на пять частей: ствол, затвор, люльку, лафет и основание. Шестой частью можно считать отдельно перевозимый мотор-генератор. Все повозки были подрессорены. Скорость буксировки по хорошей дороге была порядка 30 км/час.

Самым интересным элементом артсистемы был ствол, точнее, стволы. Первоначально были изготовлены стволы для стрельбы снарядами с готовыми выступами. Такой ствол имел 8 глубоких (7,2 мм) нарезов постоянной крутизны. Снаряд для него получил название 24 см Granate 35. (Граната обр. 35 — это не снаряд, принятый на вооружение в 1935 г., а зашифрованное название снарядов с готовыми выступами. Были, например, 28 см Granate 35 и другие.) На своей центральной части снаряд имел 8 готовых выступов длиной 319 мм. Диаметр снаряда по выступам 252 мм. Длина снаряда с взрывателем 1005/4,2 мм/клб; вес снаряда 152,3 кг; вес взрывчатого вещества 17,6 кг. Взрыватель головной ударный. При заряде 76,3 кг начальная скорость снаряда составляла 970 м/с, а дальность 37,5 км.

Однако доводка Granate 35 затянулась. Время было военное, и летом 1940 г. был изготовлен новый ствол с 72 нормальными нарезами глубиной 2,5 мм. Новый снаряд с обычными медными поясками весил 160 кг и при заряде 66,28 кг имел начальную скорость 880 м/с и дальность 30,7 км, то есть такую же баллистику, как и 240—210-мм пушки других государств (например, советская Бр-17).

В 1942—1945 гг. было создано еще несколько образцов стволов. Один из них был гладкий, для стрельбы оперенными снарядами.

Особый интерес представляют конические стволы для пушки К.3, над созданием которых совместно работали фирмы Круппа и «Рейнметалл». Для стрельбы из конического ствола был создан специальный подкалиберный 24/21-см снаряд весом 126,5 кг, снаряженный 15 кг взрывчатого вещества. Дальность стрельбы по проекту должна была быть 60 км. Диаметр входного калибра 240 мм, а выходного — 210 мм. В снаряд были запрессованы два фланца (передний и задний) из мягкой стали. Передний фланец служил для центрирования (то есть чтобы снаряд не болтался в канале), а задний расплющивался, врезался в нарезы и сообщал снаряду вращательное движение. При прохождении через конус фланцы обжимались. При вылете из ствола снаряд имел форму обычного снаряда.

Живучесть первого конического ствола оказалась низкой. Менять стволы после нескольких десятков выстрелов было слишком дорогим удовольствием. Поэтому было решено заменить конический ствол цилиндроконическим. Взяли штатный с мелкими нарезами цилиндрический ствол и снабдили его конической насадкой, в которой производилась деформация обоих фланцев. Выгода была очевидна, а при дальнейших испытаниях, кроме того, выяснилось, что снаряды первоначально прошедшие такую цилиндрическую часть, более устойчивы на полете.

Вес насадки составил около тонны, а длина — 10 калибров. Насадка попросту навинчивалась на штатный ствол пушки. В ходе стрельб живучесть конической насадки оказалась около 150 выстрелов, то есть выше, чем у советских 180-мм корабельных орудий Б-1 (с мелкой нарезкой). Но насадка была существенно дешевле не только ствола, а даже лейнера.

В ходе стрельб в июле 1944 г. была получена начальная скорость 1130 м/с и дальность 50 км. Рассеивание при этом составило по дальности 900 м и боковое 120 м. Для начала это было совсем неплохо.

В мае 1945 г. Советской армией была захвачена не только материальная часть, но и конструкторы этой системы, в том числе и главного конструктора Ассмана. Их включили в состав Артиллерийско-минометной группы, работавшей в городе Земмерда (Тюрингия). С советской стороны в доработке системы К.3 с цилиндро-коническим стволом участвовал капитан Дернов. Отчет о работе над К.3 был утвержден 25 июня 1946 г.

В конце 40-х годов в ряде конструкторских бюро (НИИ-58, ОКБ-172 и др.) интенсивно шли работы по проектированию цилиндрических стволов. При этом широко использовался опыт создания уникальной системы К.3.

Несколько слов стоит сказать и об использовании германских конических стволов в ЦАКБ, руководимом В.Г. Грабиным.

В 1942—1943 гг. нашими войсками было захвачено несколько образцов самой мощной серийной германской противотанковой пушки с коническим стволом — 7,5-см Рак 41. Калибр ее у каморы составлял 75 мм, а у дула — 55 мм. Длина ствола 4322 мм, то есть 78,6 калибра.

Ствол пушки состоял из трубы, насадки, ствольной втулки, дульного тормоза, соединительной муфты и казенника. Казенник соединялся с трубой соединительной муфтой. В передней части трубы имелась нарезка, при помощи которой труба соединялась с насадкой. Длина трубы 2950 мм, длина насадки 1115 мм. Стык между трубой и насадкой перекрывался

втулкой.

Канал трубы состоял из камеры и нарезной цилиндрической части. Канал насадки состоял из гладкого конического участка длиной 455 мм и гладкого цилиндрического участка длиной 500 мм. Затвор вертикальный клиновой полуавтоматический.

Особенностью конструкции пушки являлось отсутствие верхнего и нижнего станков обычной конструкции. Нижним концом пушки служил щит, состоящий из двух параллельных броневых листов. К щиту крепилась люлька с шаровым сегментом, ход с механизмом подрессоривания и механизмы наведения.

Вес системы в боевом положении 1340 кг. Скорострельность 14 выстрелов в минуту. Живучесть ствола около 500 выстрелов.

В боекомплект пушки входили три типа подкалиберных бронебойных снарядов и один осколочный снаряд. Вес патрона с подкалиберным снарядом 7,6 кг, вес снаряда 2,58 кг. Сердечник снаряда имел диаметр 29,5 мм и вес 0,91 кг. Сердечники изготавливались из карбида вольфрама или из стали.

Подкалиберный снаряд при начальной скорости 1124 м/с мог пробить по нормали в упор 245-мм броню, а на дистанции 457 м — 200-мм, при угле встречи в 30° бронепробиваемость составляла, соответственно, 200 и 171 мм.

На основе трофейных пушек с цилиндро-коническим стволом в ЦАКБ в 1946 годы были начаты работы над 76/5 7-мм полковой противотанковой пушкой С-40 с цилиндро-коническим стволом. Лафет для С-40 был взят от 85-мм пушки ЗИС-С-8 с небольшими изменениями.

Ствол С-40 имел калибр у казенной части 76,2 мм, а у дульной — 57 мм. Полная длина ствола составляла около 5,4 м. Камера была использована от 85-мм зенитной пушки, обр. 1939 г. За камерой шла коническая нарезная часть калибра 76,2 мм длиной 3264 мм с 32 нарезами постоянной крутизны в 22 калибра. На дульную часть

трубы навинчена насадка с коническо-цилиндрическим каналом. Длина гладкого конического участка 510 мм, а цилиндрического 57-мм участка — 590 мм.

Затвор пушки вертикальный клиновой с полуавтоматикой механического копирного типа. Угол вертикального наведения -5°; +30°, а горизонтального наведения — 50°. Вес системы в боевом положении 1824 кг, столько же пушка весила и в походном положении, так как не имела передка.

Торсионное подрессоривание допускало скорость передвижения по

асфальтированному шоссе до 50 км/час. Время перехода из походного положения в боевое или обратно составляло 1 минуту. Скорострельность до 20 выстрелов в минуту.

В боекомплект пушки С-40 входили бронебойный подкалиберный снаряд и осколочно-фугасный зажигательный трассирующий снаряд. Вес патрона с бронебойным снарядом составлял 9,325 кг, а длина 842 мм. Вес снаряда 2,45 кг, а 25-мм бронебойного сердечника — 0,525 кг. При заряде 2,94 кг пороха марки 12/7 снаряд имел огромную начальную скорость — 1338 м/с, что давало ему хорошую бронепробиваемость. Эффективная дальность стрельбы бронебойным снарядом не превышала 1,5 км. При попадании по нормали на дистанции 500 м снаряд пробивал 285-мм броню, на дистанции 1000 м — 230-мм, на дистанции 1500 м — 140-мм броню.

Патрон с осколочно-фугасным зажигательным трассирующим снарядом весил 9,35 кг и имел длину 898 мм. Вес снаряда составлял 4,2 кг, а разрывного заряда — 0,105 кг. При весе метательного заряда 1,29 кг начальная скорость составляла 785 м/с.

Таким образом, система Грабина имела гораздо лучшую баллистику и лучшую бронепробиваемость, чем ее немецкий аналог — 7,5-см пушка Рак 41. (На дистанции 500 мм бронепробиваемость, соответственно, 285 и 200 мм.)

Опытный образец пушки С-40 прошел заводские и полигонные испытания в 1947 г. Кучность боя и бронепробиваемость бронебойных снарядов у С-40 была значительно лучше, чем у параллельно проходивших испытания штатного (чертежа № 2—09145) и опытного (чертежа № 2—010880) снарядов 57-мм пушки ЗИС-2.

Однако по осколочному действию осколочно-фугасный зажигательный трассирующий снаряд пушки С-40 уступал штатному осколочному снаряду пушки ЗИС-2.

В следующем году испытания пушки С-40 были продолжены. На вооружение пушка не поступила. Формальными причинами этого стала технологическая сложность изготовления ее ствола и его низкая живучесть. Однако эти причины в известной степени были надуманными — для противотанковой пушки живучесть даже в 150 выстрелов была более чем достаточной. Есть ли у нас хоть одна противотанковая пушка, сделавшая в ходе войны 150 выстрелов по танкам противника? Основной же причиной прекращения работ над С-40 были интриги министра вооружений Д.Ф. Устинова против Грабина.

Германские инженеры, работавшие в составе Артиллерийско-минометной группы в Германии в мае—августе 1946 г., разработали

технический проект 7,5-см самоходного безоткатного орудия. В качестве шасси была взята серийная самоходная установка «Хетцер». 7,5-см мощная «безоткатная» пушка в этой установке была совсем не динамореактивная, как сейчас принято понимать под термином «безоткатная», а пушка с жестким откатом, то есть отдачу орудия воспринимал весь корпус танка.

Безоткатная пушка представляла собой классическое орудие дайной в 45 калибров с вертикальным клиновым затвором, но без обычных противооткатных устройств. Пушка установлена на тумбе, но ствол связан и с лобовой броней. Угол вертикального наведения -8° ; $+15^{\circ}$. Высота линии огня 1500 мм.

Безоткатная установка имела ряд серьезных преимуществ. Среди них была меньшая стоимость (за вычетом противооткатных устройств). Увеличилась скорострельность как за счет времени отката — наката, так и за счет упрощения подачи. Уменьшился объем боевого отделения САУ. Наконец, существенно возросло число выстрелов, произведенных за час и более. Это связано с тем, что после нескольких десятков выстрелов обычной 7,5-см пушки резко увеличивается температура жидкости в компрессоре, и при продолжении стрельбы противооткатные устройства выходят из строя, а безоткатное орудие может стрелять намного дольше — тут температурный режим обусловлен лишь смыливанием нарезов в канале и возможностью воспламенения метательного заряда в гильзе до закрытия клина затвора.

Были изготовлены опытные образцы САУ «Хетцер» с безоткатным орудием, но в серию она не пошла.

Работы над безоткатной системой «Хетцер» использовались при проектировании ряда советских артиллерийских систем, в том числе 100-мм башенной установки И-100, спроектированной в ОКБ №43 в 1955 г.

В годы войны в Германии были созданы артиллерийские снаряды, на десятки лет опередившие свое время. Я бы рискнул их назвать снарядами XXI века. Речь идет об активно-реактивных снарядах с воздушно-реактивным прямоточным твердотопливным двигателем, так называемые «снаряды Троммсдорфа» (Trommsdorff-Granaten). Снаряды Троммсдорфа должны были увеличивать дальность стрельбы в несколько раз. Дело в том, что в камере его двигателя сгорало не только топливо, но и кислород, полученный из воздуха, попадавшего в воздухозаборники снаряда.

Работы над активно-реактивным снарядом с прямоточным твердотопливным двигателем были начаты доктором В. Троммсдорфом в октябре 1936 г. Первоначально им был создан опытный образец 8,8-см зенитного снаряда E1, скорость которого достигала 920 м/с. В снаряде

общим весом 4,7 кг вес порохового двигателя составлял 0,3 кг.

В 1940 г. был создан 10,5-см зенитный снаряд. Из общего веса 9,6 кг на пороховой двигатель приходилось 0,9 кг, и была достигнута скорость 1050 м/с.

В 1943 г. был создан снаряд С1 для 21-см пушки. Из 72 кг веса снаряда С1 2,5 кг приходилось на ракетное топливо. Благодаря работе прямоточного двигателя скорость снаряда С1 достигла 1475 м/с, а дальность — 180 км.

Самым мощным снарядом доктора Троммсдорфа стал 28-см снаряд С3 для железнодорожной пушки К5(Е). Вес снаряда 170,4 кг, вес ракетного топлива 9,6 кг. Прямоточный двигатель разгонял снаряд до скорости 1860 м/с. Максимальная дальность стрельбы составляла 350 км, то есть больше, чем у баллистической ракеты ФАУ-2 и крылатой ракеты ФАУ-1. Таким образом, пушка К5 с территории Франции могла обстреливать Лондон.

Троммсдорф применил в конструкции снарядов ряд уникальных технических решений, однако доведение снаряда до ума представляло огромные сложности. И к маю 1945 г. снаряды Троммсдорфа не вышли из стадии опытно-конструкторских работ. Сам же конструктор оказался в советской зоне оккупации Германии.

Естественно, советские специалисты не прошли мимо таких уникальных снарядов. Снарядами Троммсфорда занялось КБ-4 института «Берлин».

Руководителем этого КБ стал Н.А. Судаков, а ведущим конструктором — сам В. Троммсдорф.

Перед КБ-4 ставилась задача закончить разработку технического проекта 283-мм активно-реактивного снаряда с прямоточным воздушно-реактивным двигателем (ПВРД), выпустить рабочие чертежи снаряда, чертежи моделей для стендовых испытаний и изготовить их, а также изготовить образцы снаряда и испытать их в период с октября 1946 г. по начало 1947 г.

По штату в КБ-4 должно было быть 36 немецких и 21 советский специалист, фактически же в июле 1946 г. было 17 немцев во главе в Троммсдорфом и четыре советских специалиста. К середине августа прибавилось еще два советских специалиста.

Понятно, что возможности КБ-4 для реализации такого сложного проекта были недостаточны. Поэтому в КБ-4 были выполнены лишь следующие работы:

- разработан технический проект снаряда с ПВРД;
- разработаны чертежи моделей снаряда и изготовлены 3 модели для

продувок в сверхзвуковом аэродинамическом канале.

К сожалению, снаряд Троммсдорфа так и не поступил на вооружение Советской армии. На мой взгляд, основных причин тут три. Первая — субъективная: гибель Троммсдорфа в авиационной катастрофе в 1946 г.; вторая — для изготовления таких снарядов требовались высокие технологии, а их в конце 1940-х годов в СССР не было; третья причина — смещение приоритетов советского руководства в сторону ядерного оружия, баллистических и зенитных управляемых ракет.

В октябре 1946 г. германские конструкторы, работавшие в Артиллерийско-минометной группе, закончили проект 56-см установки RAG, стрелявшей реактивными снарядами. Работы над этой установкой были начаты еще при Гитлере.

За счет применения реактивного снаряда конструкторам удалось создать легкую и дешевую установку, которая могла доставить к цели в два раза больше тротила на дальность в два раза большую, чем самая крупная 406-мм пушка линкора.

Реактивный снаряд RAG (вариант RS-142^[8]) весил 1158 кг. На максимальную дальность в 60—94 км (разные варианты) снаряд выстреливался из орудия под углом 50°. Заряд был невелик — всего 29,6 кг, и дульная скорость всего 250 м/с, но зато мало было и максимальное давление в канале — всего 600 кг/см², что давало возможность создать такой легкий ствол, да и всю систему.

На расстоянии около 100 метров от дула орудия включался мощный реактивный двигатель. За 5 минут работы его сгорало 478 кг ракетного топлива, и скорость снаряда увеличивалась до 1200—1510 м/с.

Стабилизация снаряда в полете осуществлялась вращением. Первоначальное вращение снаряд получал в канале ствола. На длине 5625 мм ствол имел мелкую нарезку глубиной 4 мм. Поддон снаряда длиной 100 мм имел два ведущих пояска, которые врезывались в нарезы, и снаряд начинал вращаться. После вылета из канала ствола поддон отделялся, и включался двигатель снаряда. Двигатель имел две группы концентрически расположенных сопел. Внешняя группа из 30 наклонно расположенных сопел создавала вращающий момент. Внутренние 18 сопел были направлены по оси снаряда. Таким образом, RAG после вылета из канала ствола становился обычным турбореактивным снарядом.

Снаряд доставлял к цели 220 кг тротила. Габариты головной части, где помещалось взрывчатое вещество (длина 1215 мм и диаметр 545 мм), допускали размещение даже первых несовершенных спецбоеприпасов.

56-см установка RAG имела короткий тонкостенный ствол моноблок с навинтным казенником. Запирание канала орудия производилось массивным горизонтальным клиновым затвором. Устройство канала обычное, как у классических орудий. Нарезы мелкие, постоянной крутизны.

Противооткатные устройства были обычного типа. Тормоз отката был расположен под стволом, а накатник — над стволом. Длина отката нормальная 1600 мм, предельная 1700 мм.

Особые трудности для конструкторов представляло создание мощного гидравлического уравнивающего механизма для системы с легким стволом и тяжелым снарядом.

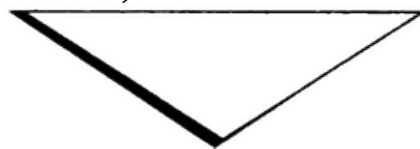
Для 56-см качающейся части RAG были спроектированы два лафета: лафет на гусеничном ходу и лафет на железнодорожном транспорте.

Полевой лафет передвигался на двух парах гусениц. В боевом положении лафет опускался на поддон в центральной части лафета. Хоботовая часть лафета опиралась на катки, которые передвигались по специальному погону, уложенному на грунт. Интересной деталью конструкции были три сошника, выдвинутые вперед на длинных (около 10 м) ногах-станинах.

Железнодорожная установка имела индекс 56 см RAK(E), она помещалась на двух четырехосных тележках. Орудие устанавливалось на специальную железнодорожную платформу. При стрельбе установка упиралась на два поддона, которые с помощью гидравлических устройств опускались на рельсы и таким образом уменьшали нагрузку на оси тележек. Каких-либо других опор на грунт не предусматривалось. Так что переход системы из походного положения в боевое занял бы всего несколько минут.

Доработка проекта 56-см установок RAG и RAK(E) продолжалась и после окончания войны. Этот проект был закончен в октябре 1946 г. группой немецких конструкторов, работавших в артиллерийско-минометной группе, подчиненной Министерству вооружений СССР

В металле 56-см установка воплощена не была. Но ее проект, несомненно, оказал большое влияние на разработку крупнокалиберных орудий с реактивными снарядами в НИИ-58 и ЦКБ-34 (таких, как, например, 406-мм пушка СМ-54).



Глава 14

ТАЙНЫ АРТМУЗЕЯ

Не остались в стороне от раздела контрибуции и военные музейщики. Уже 25 апреля 1945 г. в Берлин выехали пятеро офицеров московского Центрального музея Красной армии (ЦМКА). Миссия группы была необычной — собирать реликвии фашистской Германии, в том числе все, что касалось руководителей Третьего рейха. Руководил экспедицией начальник ЦМКА, полковник И. А. Горюшкин, с ним были подполковник П.А. Логинов, майоры И.А. Волков и П.А. Зубанов, капитан В.К. Житенев.

В несколько раз большую германскую контрибуцию получил Артиллерийский исторический музей в Ленинграде (с 1965 г. Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи).

Еще 27 марта 1943 г., то есть после победы под Сталинградом, маршал артиллерии Н.Н. Воронов издал приказ № 78 «О сборе памятников и реликвий Отечественной войны при Артиллерийском историческом музее Красной армии»:

«Артиллерийский исторический музей Красной армии собирает памятники и реликвии Отечественной войны для увековечения славы победоносного оружия Красной армии.

Однако в действующих армиях музею не оказывается должной помощи.

Приказываю:

Командирам соединений и частей действующих армий и партизанских отрядов организовать сбор наиболее характерных памятников и реликвий Отечественной войны».

23 марта 1943 г. маршал Воронов издал «Инструкцию по сбору памятников и реликвий Отечественной войны в Артиллерийском историческом музее Красной армии».

Между прочим, там говорилось: «Исправные предметы личного вооружения и пулеметы могут быть высланы в музей с разрешения командира дивизии. Предметы коллективного вооружения (орудия, минометы, танки и т.п.) — с разрешения командующего фронтом».

13 марта 1945 г. в Германию был отправлен заместитель начальника научно-исследовательского отдела Артиллерийского исторического музея полковник Н.Т. Сорокин.

По заданию работы должны были производиться в следующих пунктах: Берлин — Шпандау — Потсдам — Ораниенбург; Кенигсберг — Пилау; Бреславль; Дрезден; Прага; Вена. Группа старинных крепостей: Кюстрин, Глагау, Нейсе, Котгбус, Франкфурт-на-Одере и т.д.^{39}

В конце мая 1945 г. Сорокин прибыл в Дрезден, а 2 июля 1945 г. принял от техника-лейтенанта А.А. Сатышева Артиллерийский музей Дрездена. Была составлена краткая опись экспонатов. В музее насчитали 143 орудия, 36 минометов, 62 пулемета, 63 орудийных ствола, 1507 единиц огнестрельного оружия различных систем, 3 самолета и т.д., а также «библиотека с разными книгами — 1; нагрудников исторических стальных — 6 комнат; обмундирования музейного — 1 комната»^{40}.

В июне 1945 г. Трофейное управление 1-го Белорусского фронта передало команде Сорокина в числе трофейного имущества старинные ружья, пистолеты, шпаги, средневековое оружие и т.д.

8 июля 1945 г. вышло Постановление ГКО за № 9444 «О вывозе экспонатов и материалов Дрезденского артиллерийского музея в Артиллерийский исторический музей Красной армии в Ленинграде». Сорокину была подчинена 2-я рота 1-го батальона 10-й Трофейной бригады.

Оружейное собрание дрезденского Артиллерийского музея было одним из крупнейших в Западной Европе. Но тут вмешались представители из Эрмитажа. У них были силы сопротивляться, и наиболее ценные экспонаты музея были вывезены в Ленинград, где заняли место в хранилищах Эрмитажа. Однако в 1958 г. по указанию Хрущева Эрмитаж передал ГДР коллекцию саксонских королей.

Ну а команда Сорокина готовила к перевозке в Советский Союз другие раритеты Артиллерийского музея Дрездена.

«Для работы по сбору имущества, упаковке и его охране была выделена команда от 8-го запасного арт. полка в составе 5-ти офицеров и 30 красноармейцев. Укупорочный материал был занаряжен со склада Г.М.Ч. п/п № 2745 и, согласно распоряжению Начальника штаба Ц.Г.В., подлежал доставке к месту работ в 10 вагонов транспортом № 35/8847»^{41}.

В декабре 1945 г. команда Сорокина выявила ряд пунктов (районы Лобау, Гермиц, Бауцен), расположенных на территории 13-й трофейной бригады и (районы Мейсена, Гросенхайма, Ризы и Торнау) 12-й Трофейной бригады, где также сохранились музейные ценности военно-исторического значения.

В начале декабря 1945 г. из Дрездена в Ленинград было отправлено 44

крытых вагона с имуществом дрезденского Артиллерийского музея.

Та же судьба постигла и большинство старинных пушек Берлинского Цейхгауза и музея Фридриха Великого.

В августе 1945 г. команда Сорокина добралась до острова Рюген и вывезла древнее оружие и другие предметы старины из местных замков.

Затем Сорокин приступил к обследованию замков Тюрингии и Саксонии. «В старинном рыцарском замке-музее Лихтенвальде полковник Сорокин увидел уникальную коллекцию картин, скульптур, мейсенского фарфора, японские и китайские изделия, мебель, ковры, богатейшую библиотеку, а также древнее и средневековое оружие»^[42].

Все это было вывезено в Дрезден, а затем в СССР.

«В замке Пуршентайн близ города Нойхаузена трофейная команда обнаружила часть музейного архива и несколько комплектов рыцарского вооружения. Однако наиболее ценные архивные комплексы отсутствовали. По словам владельцев замка, в мае 1945 г. нацисты изъяли их и вывезли в Чехию.

Н.Т. Сорокин писал начальнику Трофейного управления полковнику Офицерову: "Музейные ценности военно-исторического характера Армейского музея г. Дрездена частично были вывезены немцами и размещены в замках Саксонии. Мною обнаружены в замке Пфаффрод и Пуршентайн (Нойхаузен) старинное оружие, формы обмундирования, реликвии, батальные картины, архив и т.п. в количестве до 6 вагонов. Эти замки находятся в районе военной комендатуры Фрейберг. Учитывая большую военно-историческую ценность этого музейного имущества и на основании постановления ГКО № 9444 от 8.VII с.г., прошу Вашего распоряжения об изъятии этого имущества для направления в Артиллерийский исторический музей Красной армии.

Кроме того, мною выявлено, что в замке Лихтенштайн (район военной комендатуры Френкенберг) содержатся музейные ценности мирового значения, имеется коллекция древнего оружия. В настоящее время должной охраны этих ценностей нет. Между тем как в этом замке сосредоточены уникальные художественные произведения, картины, скульптуры, фарфор, японские и китайские изделия. Вся мебель, обстановка, ковры и часть художественных произведений уже изъяты из этого замка-музея по имеющимся у меня сведениям распоряжением военной комендатуры г. Френкенберга, используются не по прямому назначению. Считаю такое положение ненормальным и недопустимым. Эти музейные ценности должны быть сохранены и использованы на пополнение фондов соответствующих музеев. Коллекция оружия должна поступить в

Артиллерийский исторический музей Красной армии"...

В начале сентября Сорокин выехал в Веймар, где был обнаружен музей развития стрелкового и охотничьего оружия. Ему была поставлена задача "осмотреть музей и дать заключение о его назначении и использовании".

Тогда же Сорокин обратился к коменданту саксонского оккупационного района генерал-майору Фетисову с просьбой разрешить изъятие из крепости Кёнигштеин остатков музейного оружия, а также получить от коменданта г. Пирна имевшееся в комендатуре древнее оружие.

В декабре 1945 г. Сорокин обратился к начальнику Отдела комендантской службы Советской военной администрации Федеральной земли Саксония за разрешением приступить к упаковке и перевозке в Дрезден музейных ценностей из замков Зибен-Айхен близ Мейсена (рыцарское снаряжение, холодное и огнестрельное оружие), Цабельниц в районе Гроссанхайма (картины военного содержания, книги, модели артиллерийских систем и др.), Зейсатц (книги, оружие и снаряжение), Претниен и Амельгосвитц в районе Торгау (книги и музейное имущество).

Из комендатуры г. Далена в районе Ризы планировалось забрать картины, в том числе Варшавского музея, и музейное оборудование. Для наблюдения за работами был направлен сотрудник трофейной команды младший лейтенант А.Н. Куричев.

В апреле 1946 г. Н.Т. Сорокин информировал ГАУ, что в некоторых старинных замках — Альтенбурге, Ватенбурге (близ г. Арнштадаа), Майнингене, Штейндорфе (близ г. Вейсинфельда) и Аннаберге (в Рудных горах) имеются музейные ценности "военно-исторического содержания"»^[43].

5 октября 1945 г. на сборный пункт в Дрезден из Зуля прибыло около 700 музейных экспонатов — от древних арбалетов до современного автоматического оружия, в том числе ружей, мушкетов, пистолетов и другого огнестрельного оружия около 400 единиц.

В апреле 1946 г. команда Сорокина получила 663 медали и ордена и 1126 памятников нумизматики. Из Либау доставили 160 ящиков с музейными экспонатами.

Согласно Постановлению ГКО, упаковка и отправка собранных командой Сорокина музейных ценностей возлагалась на Главное Трофейное управление Красной армии, для чего выделялось не менее двух эшелонов.

Так, эшелон № 32001 с музейными ценностями, собранными

трофейной командой, загружали с 15 апреля до 21 апреля 1946 г. А для его разгрузки в Ленинграде использовались 6-тонный и 20-тонный краны,

Позже из Германии в Ленинград были отправлены транспорты №00/5827 и №39721.

Предметы поступили в ящиках с «глухой» описью, по которой невозможно было определить ни происхождение предмета, ни его настоящее наименование, размеры, вес и т.п. Например: «Ящик № 261 (239) — Даги немецкие XVI—XVII вв. без ножен — 60 штук; Ящик № 266 (244) — Боевые перчатки немецкие от рыцарских доспехов XVI в. парные — 44 штуки; Ящик № 294 (270) — Мечи двуручные швейцарские XVI—XVII вв. без ножен — 13 штук; Ящик № 336 (310) — Мушкеты колесцовые немецкие XVII в. — 11 штук; мушкеты фитильно-кремниевые немецкие XVII в. — 8 штук, ружье фитильное немецкое XVII в. — 1 штука; Ящик № 270 (338) — Пистолеты колесцовые немецкие XVI в. — 33 штуки»^[44].

В Ленинград в Артиллерийский музей из Германии доставлялись и небольшие грузы с музейными экспонатами. Так, например, с транспортом 152/8178 шифр «ПФР» были доставлены 112 колесцовых пистолетов, 14 позолоченных пороховниц, 59 мечей, 23 кинжала и стилета, 5 декоративных щитов и др.^[45]

В других отправлениях оказались копья и пики, кремниевые пистолеты и ружья, конские украшения, арбалеты, рычаги и стрелы к ним, нагрудные кирасы, фитильные ружья и т.д.^[46]

«Некоторые предметы, прибывшие из Германии, сразу же были отданы из Артиллерийского исторического музея в другие учреждения. Так, например, 25 марта 1948 г. Суворовскому училищу в Петродворце передали из числа вывезенных из Германии предметов 14 кремневых ружей, 4 кирасы, манекен вооруженного рыцаря, меч, кинжал и кортики.

Позднее, в 1950 и 1957 гг. по распоряжению Академии артиллерийских наук музей передал 185 предметов оружия и одно "конское украшение", вывезенные из Германии, Ленинградскому музею им. А.В. Суворова, Пензенскому, Бахчисарайскому и Новолadoжскому музеям, а также Волковскому краеведческому музею.

К разбору вывезенных из Германии музейных ценностей смогли приступить лишь на рубеже 1949—1950 гг. До этого времени они находились в складских помещениях музея в Кронверке, а также на территории Петропавловской крепости»^[47].

Как уже говорилось, Хрущев, исходя из политических конъюнктурных интересов, решил вернуть часть «перемещенных» музейных ценностей в

ГДР. 8 сентября 1958 г. был подписан Протокол о передаче ГДР немецкой культурной собственности, которая временно находилась в СССР с целью сохранения. Позже было подписано еще несколько промежуточных протоколов, а 29 июля 1960 г. был подписан Заключительный договор. Во всех этих протоколах культурная собственность именовалась «находящейся (находившейся) на временном хранении в СССР».

В ГДР до 1960 г. из СССР переправили более полутора миллионов различных памятников истории и культуры и произведений искусства. Возвращал в Восточную Германию музейные ценности и Артиллерийский исторический музей.

17 ноября 1958 г. на основании списочных актов началась передача музейных ценностей. Было передано 5215 единиц холодного оружия, 583 единицы огнестрельного оружия, включая около 60 пушек. Значительную часть этих ценностей составляли экспонаты XVI—XVII вв.

Однако это была лишь малая толика трофеев Артмузея 1941—1947 гг. А где же остальное? Этого не знает никто. Интуиция подсказывает мне, что руководство музея так и не решилось сделать общий каталог хотя бы для внутреннего пользования.

Еще в 1876 г. начальник Артиллерийского музея генерал-майор Н.Е. Бранденбург выпустил первую часть каталога Артмузея (XV—XVII вв.). Вторая и третья части каталога вышли в 1883 и 1889 гг. Почему так долго? Тяжкий труд?

В чем-то — да. Но главное, Бранденбург в 1877 г. отправился в действующую армию на Балканы и провел там всю войну. Ну а потом принимали и изучали трофейное турецкое вооружение, знамена и т.д.

В 1961 г. в Ленинграде издали «Каталог материальной части отечественной артиллерии», где были более-менее (хотя со многими ошибками) описаны артиллерийские системы, хранившиеся в музее. А затем на 52 года наступает пауза.

Никаких каталогов по иностранной матчасти в советское время вообще не издавалось.

В 2008 г. я попросил одного старшего научного сотрудника музея показать мне карточки-формуляры на иностранные орудия XVII—XVIII веков, часть из которых является трофеями 1945 года, валяющиеся в парадном дворе Артмузея, как дрова. За показ одного (!) формуляра, то есть всего трех строчек — название, калибр, вес, длина, место и время отливки — он запросил 5 тысяч рублей! Для сравнения, в Смоленской области в 2011 г. в музее Пржевальского месячный оклад старшего научного сотрудника — 4 тыс. рублей. То есть узнать, что лежит в парадном дворе

музея, невозможно.

Еще меньше надежд узнать, что хранится в подвалах музея. Но есть место, где руководство музея можно поймать за руку.

С 1945 г. на задний двор Артмузея стали свозить десятки, если не сотни, отечественных и иностранных артсистем. Значительную часть составляли германские орудия, захваченные как на поле боя, так и на полигонах и в музеях. Задний двор отделен от улицы вытянутым зданием Артиллерийского музея, а с другой стороны — рвом с водой. За рвом какие-то закрытые территории. Задний двор с 1945 г. по 2012 г. охраняется милицией и собаками.

Среди раритетов во дворе Артиллерийского музея были 8-см австрийские зенитные пушки с изменяющейся высотой цапф, 22-см мортира Mrs.531(f), 76-мм пушка Ф-22 системы Грабина переделанная немцами в 1941 г. в 7,6-см Рак.36(г) — самую мощную в мире в 1942—1943 гг. противотанковую пушку.

И вот к началу XXI века задний двор Артмузея опустел.

3 февраля 2012 г. я через газету «Независимое военное обозрение» задал вопрос руководству музея, а куда делись десятки или даже сотни пушек с заднего двора?

Реакция последовала мгновенно. В мартовском 2012 г. номере журнала «Калашников» была опубликована статья «"Историки" и музеи», подписанная пятью руководителями музея, у каждого по 3—4 строчки званий и регалий — доктора, профессора, член-коры и т.д. На семи страницах статьи — ругань по адресу «историка», то есть меня, грешного. Ну, да ладно! А как насчет исчезнувших пушек? «Представляете, сотни образцов — все на месте, как, впрочем, и все другие музейные экспонаты». А на заднем дворе рос бурьян, были «покосившиеся сараи» и даже «древняя котельная». А пушки? А пушек не было!

Риторический вопрос, кому должен верить читатель, «историку» в кавычках или «великой пятерке» докторов и академиков?

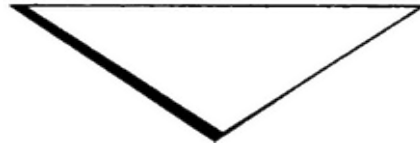
Увы, «историк» располагает несколькими десятками фотографий (с негативами), где на фоне задней стены Артмузея видны десятки раритетных орудий. Фотографии достаточно четкие, на некоторых из них заметны сделанные белой краской инвентарные номера Артиллерийского музея. А несколько пушек с этими инвентарными номерами внесены в каталог 1961 г.

Исчезнувшие с заднего двора Артмузея пушки могли составить коллекцию как минимум двух десятков областных музеев. А нынешняя стоимость их — сотни миллионов, если не миллиардов рублей. А где они

все?

И самое странное — это наглый тон «великолепной пятерки»: «Заткнись! Ничего там не было». Они абсолютно уверены в своей безнаказанности. Риторический вопрос: если бесследно из музея исчезли многие десятки орудий (весом от 2 до 20 тонн), то что можно сказать об украшенных драгоценностями саблях и кинжалах?

Давно пора перестать стесняться контрибуций 1945 года. Пора их показать русскому народу и всему миру. Ну а главное, нужна срочная и гласная, то есть под контролем общественности, инвентаризация Артиллерийского и других подобных ему музеев.



Глава 15

ГЕРМАНСКИЕ ЗЕНИТНЫЕ РАКЕТЫ В СССР

ГЕРМАНСКИЕ УПРАВЛЯЕМЫЕ ЗЕНИТНЫЕ РАКЕТЫ И ИХ СОВЕТСКИЕ МОДИФИКАЦИИ

В 1945 г. среди прочих трофеев в руки наших военных попало несколько образцов германских управляемых зенитных ракет, а также документация к ним и оборудование для их производства и испытаний.

В конце войны американские стратегические бомбардировщики Б-17, Б-24 и Б-29 бомбили объекты в Германии и Японии на высотах 8—10 км. На таких высотах с ними могли эффективно бороться лишь крупнокалиберные германские зенитные орудия. У СССР же к 1 января 1946 г. не было зенитных орудий калибром свыше 85 мм, то есть противостоять летающим крепостям было попросту нечем. В такой ситуации наше руководство ухватилось за германские ракеты, как утопающий за соломинку.

Наиболее перспективной германской зенитной управляемой ракетой можно считать «Вассерфаль» («Водопад»), разработанную в Пенемюнде под руководством Вернера фон Брауна. Внешне ракета представляла собой в два раза уменьшенную копию баллистической ракеты ФАУ-2.

ЗУР «Шметтерлинг» («Бабочка») разрабатывалась самолетостроительной фирмой «Хеншель» с 1941 г. и имела заводской индекс Нs-117. Она, как и «Вассерфель», до конца войны доведена не была, хотя немцы и собирались запустить ее в серийное производство в конце 1944 г.

Ракета «Шметтерлинг» управлялась по радио с земли и имела систему оптического сопровождения (систему управления «Бургунд»). Ракета предназначалась для поражения воздушных целей на высотах до 10,5 км и дальностях до 30 км.

Корпус, крыло и стабилизатор представляли собой конструкцию с работающей обшивкой, состоящую из каркаса из сборных стальных элементов с обшивкой из листовой стали, приваренной к нему при помощи точечной сварки. Ракета была снабжена жидкостным реактивным двигателем (ЖРД) с центральным соплом. Тяга двигателя составляла около 8 т, а время работы его — 41 секунда. В качестве горючего использовался «визоль» (винилизобуталованный спирт), а в качестве окислителя — «сальбий» (98-процентная азотная кислота). Баки ракеты вмещали 450 кг топлива и 1500 кг окислителя.

«Вассерфаль» имела радиокомандную систему наведения с

использованием двух РЛС. Одна РЛС следила за целью, а вторая отслеживала ЗУР. При этом обе отметки (от цели и от ракеты) выводились на одну электронно-лучевую трубку. Оператор с помощью ручки управления на так называемом «кнюппеле» старался совместить на экране отметки от цели и ЗУР. Сигналы от «кнюппеля» поступали в счетно-решающее устройство фирмы «Сименс», где вырабатывались необходимые команды, которые через передатчик по радиоканалу передавали на ракету. (Сх. 4)

Пуск ракеты производился вертикально с особого пускового стола. В полете ракета управлялась с помощью газовых и аэродинамических рулей.

Боевая часть ракеты «Вассерфаль» содержала от 100 до 150 кг взрывчатого вещества. Для ракеты было спроектировано четыре типа взрывателей (два радиовзрывателя, один инфракрасный и один оптический).

Первый старт ракеты «Вассерфаль» состоялся в феврале 1944 г. Всего до окончания войны по различным сведениям было запущено от 25 до 50 ракет. К маю 1945 г. ракета была готова к серийному производству. (Сх. 5)

Первоначально немцы собирались оснастить свою «Бабочку» инфракрасной головкой самонаведения, но из-за трудностей с ее доводкой ракета получила радиокомандную систему наведения с оптическим наблюдением за ракетой.

Ракета «Шметгерлинг» представляла собой небольшой самолет-среднеплан со стреловидным крылом размахом около 1,9 м и трапециевидным хвостовым оперением. В хвостовой части был установлен трассер для оптического наблюдения за ракетой. По бокам к корпусу ракеты крепились два стреловидных твердотопливных ускорителя «Шмиддинг 109—553». В качестве топлива в ускорителях использовался дигликоль. Вес одного ускорителя 85 кг, тяга 1750 кг, время работы около 4 секунд, после чего ускорители сбрасывались.

Маршевый ЖРД BMW 109—558 или ЖРД «Вальтер 109—729» был расположен в задней части корпуса ракеты. В течение 10 секунд после старта ЖРД развивал тягу до 0,38 т, а затем в течение 70 секунд — 0,06 т. В качестве горючего использовалось 12,7 кг «Тонка-250», а окислителя — 59 кг азотной кислоты.

Наведение ракеты на цель, как и у ракеты «Вассерфаль», осуществлялось по методу «трех точек». В ракете использовалась в основном такая же или подобная аппаратура управления, за исключением бортового приемника — вместо «Страссбурга» был установлен «Кольмар». Органами управления на ракете были интерцепторы с электромагнитными

приводами.

В отличие от ЗУР «Вассерфаль», которая имела стационарный старт и могла использоваться в основном для объектовой обороны, пуск ракеты «Шметтерлинг» производился с подвижной пусковой установки, направляющая которой устанавливалась под заданным углом возвышения, благодаря чему ракета могла использоваться как для противовоздушной обороны отдельных объектов, так и для ПВО войск.

Ракета «Рейнтохтер» разрабатывалась фирмой «Рейнметалл-Борзинг» в трех вариантах: твердотопливная ракета «Рейнтохтер R-1P» с досягаемостью 12 км; твердотопливная ракета «Рейнтохтер R-3P» с досягаемостью 12 км и жидкостная ракета «Рейнтохтер R-3F» с досягаемостью 12 км. (Сх. 6)

Летные испытания ракеты «Рейнтохтер R-1P» начались в августе 1943 г. вблизи Либавы на Балтийском побережье. До июня 1944 г. было сделано 34 пуска. Ракета показала досягаемость по высоте 6 км и наклонную дальность 10—12 км при скорости 485 мс. Такие летные данные (особенно по досягаемости по высоте) уже не могли удовлетворить министерство авиации, поэтому было принято решение о разработке другой ракеты с потолком не менее 10—12 км.

Однако испытания и доводка ракеты «Рейнтохтер R-1P» продолжались, и всего до 5 января 1945 г. было произведено 82 пуска ракеты, из которых только 4 оказались неудачными.

Разработка ракеты «Рейнтохтер R-3F» началась только в 1944 г. и велась очень быстрыми темпами. В ней полномасштабно использовались уже отработанные элементы ракеты «Рейнтохтер R-1P».

До января 1945 г. было произведено 6 пусков ракет в неуправляемом варианте. Но до летных испытаний, которые планировалось провести весной 1945 г. на полигоне ракетного центра в Пенемюнде, ракету довести не успели, поскольку советские войска стремительно приближались, и ракетный центр пришлось эвакуировать.

Ракета «Рейнтохтер R-3F» была скомпонована по аэродинамической схеме «утка». Она имела 4 воздушных руля в носовой части и 4 стреловидных крыла, расположенных под углом 90° в хвостовой части. Длина ракеты составляла 4900 мм, диаметр корпуса 530 мм, размах крыльев 2600 мм. Ракета была снабжена боевой частью, имевшей разрывной заряд ВВ с зажигательными элементами весом 150 кг. Вес ракеты составлял 1600 кг.

Ракета оснащалась ЖРД «Конрад» и двумя стартовыми пороховыми реактивными двигателями, крепившимися на наружной поверхности

корпуса ракеты. ЖРД развивал максимальную тягу около 2200 кгс в течение 5 с, а затем 1800 кгс в течение 38 с. В ЖРД использовались следующие компоненты топлива: горючее — визоль (88 кг) и окислитель — азотная кислота (335 кг). В двигателе использовалась вытеснительная система подачи компонентов топлива. Каждый из двух стартовых двигателей имел заряд динитро-диэтиленгликолевого пороха весом 150 кг и развивал тягу около 25 000 кгс в течение 0,9 с.

ЗУР «Рейнтохтер», как и «Вассерфаль», наводилась на цель системой управления «Эльзас». Для запуска ракеты предполагалось использовать передвижную пусковую установку с направляющей, устанавливаемой в направлении цели под углом возвышения около 70°.

В 1946 г. доработка всех трех типов германских ЗУР была начата в институте «Берлин», созданном советскими оккупационными властями на базе берлинского завода «Гемма». Входившее в состав института КБ-2 занималось ракетой «Вассерфаль», а КБ-3 — ракетами «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер».

КБ-2 возглавлял Е.В. Синильщиков, командированный в Берлин из ЦАКБ^[9], руководимого В.Г. Грабиным. В КБ по штатному расписанию должно было работать 80 немецких и 80 советских специалистов, а фактически к середине июля 1946 г. там работало только 20 немецких и 6 советских специалистов. К середине августа немцев уже было 43, однако инженеров и техников среди них было только 16 человек.

Перед КБ-2 стояла задача воспроизводства ЗУР «Вассерфаль». Необходимо было восстановить и укомплектовать техническую документацию на ракету и наземное оборудование. Из Москвы должны были доставить ранее вывезенную из Германии ракету «Вассерфаль», и сотрудники КБ-2 должны были ее восстановить, отрегулировать и испытать. До апреля 1947 г. в КБ-2 должны были по откорректированным чертежам изготовить две ракеты с двумя дополнительными двигателями, а до декабря 1946 г. должен был быть готов один комплект наземного оборудования.

Только в августе 1946 г. ракета «Вассерфаль» была доставлена из Москвы в Берлин, и это сорвало все намеченные сроки работ.

КБ-3 возглавлял С.Е. Рашков, командированный из ОКБ-16,^[10] которым руководил А.Э. Нудельман. По штату в КБ должно было работать 107 немецких и 68 советских специалистов, а фактически к июлю 1946 г. было только 22 немецких и 18 советских сотрудников. К середине августа их число достигло 50 и 21 человек соответственно.

Перед КБ-3 ставилась задача воспроизводства ЗУР «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер». По ракете «Шметтерлинг» необходимо было по найденному образцу ракеты и имевшимся эскизам разработать чертежи, составить технические условия на изготовление и приемку ракет, полностью восстановить найденный образец ракеты и по откорректированным чертежам до октября 1946 г. изготовить две новые ракеты, а до апреля 1947 г. — опытную партию из 10 ракет. Также планировалось восстановить чертежи, технические условия и найденный образец ракеты «Рейнтохтер R-3F».

Отдел № 6 жидкостных реактивных двигателей к ракетам «Вассерфаль», «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер» возглавлял бывший сотрудник Казанского особого бюро НКВД («шарашки») Н.Л. Уманский. По штату в отделе должны были работать 120 немецких и 50 советских специалистов, а фактически в июле 1946 г. было 29 немецких и 7 советских специалистов, к середине августа их число достигло 90 и 14 человек соответственно.

В отдел № 6 входили техническое бюро и лаборатория. Техбюро руководил заместитель Уманского А.В. Флеров — будущий начальник отдела турбонасосных агрегатов в КБ А.М. Исаева. Задачей техбюро являлось воспроизведение чертежей и технической документации двигателей, а в лаборатории должны были экспериментально отрабатываться элементы двигателей.

Перед отделом ставились задачи восстановления чертежей, технической документации и образцов двигательных установок ЗУР «Вассерфаль», «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер». Двигательные установки включали камеру сгорания, топливные баки, бак вытеснительной системы подачи компонентов топлива в камеру сгорания, арматуру регулирования подачи и систему трубопроводов.

Все работы по восстановлению чертежей, документации и образцов планировалось выполнить до октября 1946 г.

Отдел № 7 радиоуправления возглавлял В.А. Говядинов. В отдел входили бюро аппаратуры управления полетом и бюро аппаратуры самонаведения.

Опытный завод института, возглавляемый главным инженером С.Н. Поляковым, командированным из Министерства сельхозмашиностроения (позже его сменил подполковник А.Р. Кравченко из ГАУ), создавался для изготовления всех образцов ракет и снарядов, воспроизводимых институтом «Берлин», а также необходимого оборудования для исследований и испытаний образцов.

К 15 августа 1946 г. на заводе уже работало 10 советских и 100 немецких специалистов, но этого было совершенно недостаточно для производства воспроизводимых образцов.

У института «Берлин» были и филиалы. Это завод «Текситльмашиненфабрик» в городе Циттау (изготовление и сборка ЗУР «Вассерфаль»); завод № 114, бывший «Бюссинг» в районе Берлин-Обершеневайде (изготовление деталей ЗУР «Вассерфаль», «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер»); испытательная станция пороховых реактивных снарядов «Рейнсдорф» в городе Виттенберге и др.

В изготовлении ракет участвовали и другие предприятия, расположенные в советской оккупационной зоне и в западных секторах Берлина, между которыми тогда еще не было оборудованных границ и пограничных переходов, и в гражданской одежде можно было свободно перемещаться без всяких пропусков.

Гироскопические приборы для ЗУР и для ракеты ФАУ-2 производил завод Цейса в городе Йене. Там же велись экспериментальные работы по головкам самонаведения для ЗУР.

К 1 октября 1947 г. в институте «Берлин» работали 443 советских специалиста и 1283 германских специалистов и рабочих.

К этому времени по ЗУР «Вассерфаль» были выполнены следующие работы. Восстановлена большая часть технической документации на изготовление корпуса ракеты и двигательной установки. Собрана одна ракета, ранее вывезенная из Германии в Москву и доставленная оттуда в институт «Берлин», а также одна некомплектная ракета, собранная в Циттау без камеры сгорания и арматурного блока. Изготовлены детали для сборки девяти ракет. Собраны два образца двигателя. Изготовлено около 80% деталей для тридцати комплектов двигателей. Проведены испытания отдельных узлов двигателя и исследования материалов, идущих на изготовление основных деталей двигателя. Изготовлен комплект бортовой аппаратуры в составе: бортовая приемная антенна, приемник «Штрассбург», реле «Взрыв». Наземная аппаратура радиоуправления была общей для ЗУР «Вассерфаль», «Шметтерлинг» и «Рейнтохтер».

По ЗУР «Шметтерлинг» были восстановлены рабочие чертежи, составлены технические описания, разработаны чертежи боевого снаряжения ракеты на базе авиабомбы R 100-BS, разработан прибор предстартового контроля, собраны, но не полностью укомплектованы аппаратурой и взрывателями три ракеты. Восстановлено три комплекта бортовых приборов: бортовой приемной антенны, бортового приемника «Кольмар», реле «Взрыв».

Восстановлены 6 образцов неконтактного радиовзрывателя «Фокс», которые отрегулированы и проверены в лабораторных условиях, но рабочие чертежи и документация на них восстановлены не полностью.

По ЗУР «Рейнтохтер R-3F» восстановлен комплект чертежей, разработаны технические условия на изготовление и приемку, составлены описания, собрана полностью одна ракета с ЖРД без взрывателя. Ракета для пуска была непригодна, поскольку ее отдельные детали и узлы являлись некондиционными. Кроме того, из найденных узлов и деталей на опытном заводе была собрана одна ракета «Рейнтохтер» с пороховым двигателем.

Были восстановлены образцы аппаратуры: бортовой приемной антенны, бортового приемника «Штрассбург», фильтра питания, реле «Взрыв». Вся эта аппаратура была установлена на собранную ракету.

На этом работы над ЗУР, равно как и по другим ракетам, в Германии закончили. В ночь на 23 октября 1946 г. из Германии в СССР вывезли наиболее ценных немецких специалистов. Так, из сотрудников института «Берлин» вывезли 156 немцев, проживавших в основном в советском секторе Берлина. Из института «Нордхаузен» вывезли 138 немецких специалистов.

Участник работ в Берлине Григорий Евсеевич Носовицкий писал: «Нам было известно, что за несколько дней до этого с некоторыми немцами велись переговоры о заключении с ними контрактов на продолжение в будущем работы в Советском Союзе. Большинство соглашалось и подписывало контракт, так как условия им предоставлялись по тем временам и нашим меркам роскошные (высокие оклады, продовольственное снабжение по высшим армейским нормам, жилье в отдельных коттеджах, разрешение на вывоз любого принадлежащего им имущества вплоть до автомобилей, лошадей и т.д.). Некоторые ставили дополнительные условия. Диплом-инженер Фигер, например, попросил вместо законной жены взять с собой работавшую с ним чертежницу, что было ему разрешено. Тех, кто отказывался подписывать контракт, к этому не принуждали. Однако, когда наступил "день X", в которые по всей советской оккупационной зоне Германии был осуществлен одновременный вывоз нужных нашей стране специалистов самых разных направлений, к домам всех отобранных немцев (тех, кто подписал контракты и тех, кто отказался это сделать) подъехали грузовые машины с солдатами и сотрудниками госбезопасности и была осуществлена добровольная или (в случае отказа) принудительная погрузка в машины, а затем в железнодорожные эшелоны. "Отказникам" после их погрузки в эшелоны

вновь предлагалось подписать контракты, что они и вынуждены были сделать»^{48}.

Вывоз образцов и германских специалистов производился согласно Постановлению Совмина СССР № 1017—419сс от 13 мая 1946 г. Это постановление определяло развитие ракетной техники в СССР на много лет вперед, поэтому я счел уместным привести его полностью в Приложении. Здесь лишь отмечу, что постановлением предусматривалось для германских специалистов строительство домов, хорошие бесплатные пайки и даже 100 легковых автомобилей.

В 1946 г. в НИИ-88 был создан один отдел, занимавшийся баллистическими ракетами, и три отдела, занимавшихся зенитными ракетами: отдел № 3 С.П. Королева — баллистических ракет на базе ФАУ-2; отдел № 4 Е.В. Синильщикова — зенитных ракет на базе «Вассерфаль» (Р-101); отдел № 5 С.Ю. Рашкова — зенитных ракет на базе «Шметтерлинг» (Р-102); и отдел № 6 П.И. Костина — зенитных ракет на базе «Тайфун». Кроме того, активное участие в работе над ЗУР принимали и германские специалисты, работавшие на острове Городомля на озере Селигер в филиале № 1 НИИ-88.

В 1947 г. в СССР были прекращены все работы по ракете «Рейнтохтер». В том же году рабочие чертежи ракеты Р-101, созданной на базе «Вассерфаль», были запущены в производство. В кооперацию по разработке ракеты Р-101 входили: НИИ-49 — работы по счетно-решающему прибору; НИИ-504 — неконтактные взрыватели; НИИ-885 МПСС — головной по системе управления и по радиоканалу управления; завод № 528 — самонаводящиеся головки; завод № 523 — газовые рули; НИИ-20 МВ — по радиопеленгационному визированию; НИИ-627 — источники питания.

В ноябре 1948 г. на полигон Капустин Яр была отправлена первая партия ракет Р-101 в количестве 12 штук с комплексом наземного оборудования, и еще две ракеты для огневых испытаний на передвижном огневом стенде. Ракеты были изготовлены из отечественных материалов, за исключением бортовых приборов управления, изготовленных в Германии. На ракетах стоял ЖРД С08.10L разработанный по немецкому образцу ЖРД для «Вассерфаль» в отделе № 8 Н.Л. Уманского.

Первый этап испытаний в объеме 12 пусков Р-101 был проведен с 1 января по 1 марта 1949 г. При первом же пуске выявилась неустойчивость полета по крену (вращение). На дальнейших пусках наблюдались колебания ракеты по тангажу и крену. В основном все последующие пуски были посвящены устранению этих неполадок, но при этом дополнительно

в программу экспериментальных пусков включались различные параметры. Ракеты запускались в разных комплектациях. В результате этих пусков были выявлены недостатки использования четырех рулей для компенсации крена.

По результатам испытаний была произведена доработка и модернизация ракеты. К концу 1949 г. изготовили 18 ракет Р-101 со схемными и конструктивными изменениями. Летные испытания второго этапа начались в декабре 1949 г. и были закончены в январе 1950 г. Теперь ракета имела улучшенную аэродинамическую схему, а также ряд конструктивных улучшений в аппаратуре управления.

В ходе второго этапа летных испытаний выяснилось, что изменения, внесенные в конструкцию ракеты, в основном устранили недостатки, имевшиеся при первом этапе летных испытаний. Был отмечен ряд значительных достижений в части устойчивого прохождения зоны звуковой скорости и управляемости ракеты. Но при этом обнаружился ряд новых существенных недостатков, которые не позволяли довести конструкцию ракеты до боевого образца. И вновь начались доработки ракеты.

Были разработаны три новые модификации — Р-101А, Р-101Б и Р-101В. Разработка ракеты сильно затянулась. Из-за этого, а также в связи с началом работ по теме «Беркут» 17 августа 1951 г. работы над Р-101 были прекращены.

Любопытно, что с 1947 г. в ЦКБ-17 был разработан проект вооружения зенитными ракетами «Вассерфаль» надводных кораблей советского флота. Так, было создано два варианта вооружения зенитными ракетами Р-101 (типа «Вассерфаль») эсминца проекта 41. В первом варианте на эсминце размещалась одна пусковая установка и 9 ракет, а во втором — две пусковые установки и 15 ракет. В обоих вариантах 130-мм артиллерийские установки демонтировались. Вариант установки Р-101 на крейсере проекта 68К предусматривал установку четырех пусковых установок и 43 ракет. Эти варианты не были реализованы в связи с прекращением работ над Р-101.

Тем не менее работы над Р-101 не пропали даром. В 1951 г. в НИИ-88 был разработан эскизный проект малогабаритной и долго хранящейся в заправленном состоянии баллистической ракеты Р-11. В ракете Р-11 были использованы узлы и агрегаты от Р-101. Да и первые стрельбы Р-11 весной 1953 г. на полигоне Капустин Яр производились с помощью пускового оборудования от Р-101.

Замечу, что в 1945—1947 гг. в США фирма «Дженерал электрик» на базе «Вассерфалья» создала зенитную ракету «Гермес» А-1. На вооружение она не поступала.

Ракета «Шметтерлинг» в СССР получила индекс Р-102. Летом 1949 г. на Софринском полигоне были проведены бросковые испытания с лафета с целью разобраться в процессах пуска и выяснить возможность схода ракеты со стартового лафета без направляющих. Ракета сходила с лафета, у которого отсутствовали направляющие, без задержек и возможных при этом неприятностей. Таким образом, была подтверждена возможность старта Р-102 с лафета без направляющих, а это значительно снизило вес лафета и упростило его конструкцию. Впоследствии лафет без направляющих был применен на испытаниях на полигоне Капустин Яр. (Сх. 7)

Работы по германским ЗУР в НИИ-88 шли неважно не в последнюю очередь из-за бестолковости и бюрократизма главных конструкторов. Так, Г.Е. Носовицкий писал: «В качестве одного лишь примера, характеризующего "успехи" разработок ЗУР, можно привести такой факт. В течение 1949 г., то есть спустя три года после начала работ, между разработчиками ракеты "Шметгерлинг" и разработчиками системы стабилизации и управления этой ракеты велась переписка о выдаче технических требований на некоторые отечественные приборы управления к этой ракете. Разработчики аппаратуры просили срочно выдать им тактико-технические требования, без которых они не могли работать, а конструктор ракеты неизменно отвечали, что не могут выдать эти требования, так как ими окончательно не выбраны параметры (коэффициенты) закона управления ракеты»^[49].

К осени 1949 г. были проведены экспериментальные летные испытания ракеты Р-102. Первые два пуска ракет, состоявшиеся 18 и 21 октября, оказались неудачными — срабатывал только один ускоритель, и ракеты падали в 150 м от старта. Пуск 25 октября был удачным. Ракета хорошо выполняла команды с земли и сделала две «мертвые петли».

Участник испытаний В.В. Казанский позже писал: «Не могу не поделиться впечатлениями от первых пусков крылатой управляемой ракеты "Шметгерлинг". Они также проводились в районе стартовой площадки ракеты "Вассерфаль" в перерывах между ее пусками. "Шметгерлинг" разрабатывалась для низколетящих целей и обладала чрезвычайной маневренностью. Так вот при первых пусках все были поражены этим ее качеством, ее действительно порхающим ("бабочка") полетом, крутыми виражами на высоте 300—350 метров. И поначалу относили это за счет действия системы управления и искусства нашего оператора. И даже военные специалисты поддались этому чувству. Летала она долго — минуты 3—4, уходила в сторону, затем возвращалась, делала несколько

восьмерок, причем все это сопровождалось ревом ее ракетного двигателя, потом снова уходила в степь, пока не кончился запас топлива. Однако вскоре наблюдавшие специалисты стали отмечать некоторые расхождения между движениями ручки управления у оператора и маневрами ракеты, а когда на четвертом или пятом пуске она заложила совершенно фантастическую петлю и умчалась в сторону технической позиции, где любители острых ощущений чуть не поломали себе шеи (поскольку в нарушение инструкции вылезли на крышу сборочного ангара), испытания решили прервать впредь до особых распоряжений».

По результатам испытаний в конструкцию элементов Р-102 был внесен ряд изменений (в частности, в гироблок, в часовой механизм и т.д.).

Модернизированная ракета получила индекс Р-102М. В 1950 г. НИИ-88 планировало изготовить 20 ракет, разработать комплексный технический проект и испытать ракеты на полигоне Капустин Яр.

Уже в 1949 г. по ракете Р-102М были проделаны следующие работы:

1. Выпущен полный комплект чертежей.
2. Произведены все расчеты.
3. Составлено описание ракеты.
4. Изготовлено на 90% деталей и узлов.

Но в связи с тем, что дальнейшая работа по Р-102М не была включена в план работ НИИ-88 на 1950 год, работы по ракете были прекращены.

<i>Таблица 6.</i>

<i>Основные данные немецких и доработанных в НИИ-88 зенитных управляемых ракет</i>

Тип ракеты	«Вассерфаль»	P-101	«Шметтерлинг»	P-102
Стартовый вес ракеты, т	3,5	3,6	0,46	0,46
Вес боевой части, кг	300	300	40,8	40,8
Вес топлива, кг	1850	2022	73	73
Скорость полета, м/с	760	800	262	262
Длина ракеты, мм	7700	7800	3750	3750
Калибра ракеты, мм	885	880	350	350
Размах крыла, м	2,34	2,34	1,98	1,98
Тяга ЖРД, т	7,95	8,0	0,38	2,0
Количество ускорителей:	—	—	2	2
Вес ускорителя, кг	—	—	90	90
Тяга ускорителя, т	—	—	1,75	1,75
Длина ускорителя, мм	—	—	1950	1950
Диаметр ускорителя, мм	—	—	156	156
Наибольшая наклонная дальность, км	26,4	20—30	16	16
Высота поражения цели, км	18,3	5—20	9	9
Управление	по радио	по радио	по радио	по радио

Параллельно с Р-102 в НИИ-88 разрабатывали и собственную ракету, или глубокую модернизацию «Шметтерлинга», пусть каждый считает, как хочет, — Р-112.

Работы над Р-112 были начаты по Постановлению Совмина от 14 апреля 1948 г. Р-112 разрабатывалась в трех вариантах: Р-112А — с головкой самонаведения (вес боевой части 160 кг); Р-112Б — без головки самонаведения и с повышенным боевым снаряжением (вес боевой части 270 кг) и Р-112С — без головки самонаведения со сверхзвуковым прямоточным реактивным двигателем. (Сх. 8)

В кооперацию по разработке ракеты Р-112 входили: НИИ-504 МСХМ — взрыватели; НИИ-885 МПСС — системы телеметрии и управления; НИИ-125 МСХМ — стартовые двигатели; НИИ-6 МСХМ — боевое снаряжение; МВ — наземное оборудование; ЦАГИ МАП — по проведению продувом в аэродинамических трубах.

Защита эскизного проекта ракеты Р-112 состоялась 4 августа 1949 г. на Пленуме НТС НИИ-88. Ракета имела два стартовых реактивных твердотопливных двигателя. Ракета должна была стартовать при одновременной работе стартовых твердотопливных и маршевого двигателей. После выработки топлива через 2—3 с стартовые ускорители

отбрасывались, и далее ракета продолжала полет к цели на маршевом жидкостно-реактивном двигателе.

Общий вес ракеты 1500 кг. Вес боевого вооружения 100 кг с осколками. Ракета должна была развивать скорость полета до 700 м/с и поражать цели на высоте до 15 км и наклонной дальности 20 км. Максимальное отклонение от цели должно было быть 25 м при наклонной дальности 20 км. Скорость цели могла достигать 300 м/с.

Ракета была снабжена двумя несущими крыльями и двумя рулями. Рули играли роль элевонов по крену и тангажу. Старт ракеты планировалось производить с наклонного лафета без направляющих. Батарея должна была состоять из шести лафетов с темпом стрельбы 13 с. Лафеты связывались между собой через центральное пусковое устройство. По тактико-техническим требованиям ракеты должны были быть рассчитаны на хранение в течение 6 месяцев.

По системе управления Р-112 эскизный проект первоначально прорабатывался в двух вариантах: А — система управления с головкой самонаведения; Б — система управления по методу накрытия цели без головки самонаведения.

Оба варианта ракеты в проекте были выполнены по схеме тандем. Относительно переднего крыла с элевонами оперение было повернуто на 45°. Два пороховых двигателя должны были обеспечить наклонный старт ракеты с направляющих. Жидкостно-реактивный двигатель ракеты был спроектирован на тягу до 2 тонн, его разрабатывали в отделе № 9 СКБ НИИ-88 А.М. Исаева. Подача компонентов топлива — меланжа и керосина — должна была осуществляться эластичными емкостями, обеспечивавшими бесперебойную работу двигателя при любых маневрах ракеты.

Работы над ракетой Р-112 затянулись и были прекращены по Постановлению Совмина СССР от 17 августа 1951 г.

КТО ЖЕ СОЗДАЛ «БЕРКУТ»?

9 августа 1950 г. вышло Постановление Совмина СССР о начале разработки огромного зенитного ракетного комплекса для прикрытия Москвы. Эта система получила условное наименование «Беркут». Ее главными конструкторами были назначены П.Н. Куксенко и С.Л. Берия. Система была засекречена даже от Министерства обороны. Проект постановления был завизирован министром обороны А.М. Василевским, минуя все подчиненные ему инстанции. На этом знакомство военных с проектом закончилось. Заказчиком создаваемой системы было определено вновь созданное Третье Главное управление (ТГУ) при Совмине СССР. Для этого в ТГУ создавалась своя собственная военная приемка, свой зенитно-ракетный полигон в районе городка Капустин Яр, а по мере создания объектов системы — и подчиненные ТГУ войсковые формирования для боевой эксплуатации этих объектов. Короче говоря, систему «Беркут» предполагалось передать в Министерство обороны готовой к боевому дежурству, с техникой, войсками и даже с жилыми городками.

Согласно первоначальному замыслу, система «Беркут» должна была состоять из следующих подсистем и объектов:

- два кольца (ближнее и дальнее) системы радиолокационного обнаружения на базе РЛС 10-сантиметрового диапазона (шифр «А-100», главный конструктор Л.В. Леонов);

- два кольца (ближнее и дальнее) РЛС наведения зенитных ракет (шифр РЛС — изделие Б-200, главные конструкторы П.Н. Куксенко и С.Л. Берия);

- размещаемые у станций Б-200 и функционально связанные с ними пусковые установки ЗУР (шифр ракеты — В-300, генеральный конструктор С.А. Лавочкин; главные конструкторы: ракетного двигателя — А.М. Исаев; боевых частей — Жидких, Сухих, К.И. Козорезов; радиовзрывателя — Расторгуев; бортовых источников электропитания — Н.С. Лидоренко; транспортно-пускового оборудования — В.Л. Бармин);

- самолеты-перехватчики, вооруженные ракетами «воздух — воздух», барражирующие в зонах видимости радиолокационных станций А-100 (шифр Г-400). Впоследствии разработка этих средств в составе системы «Беркут» была прекращена, то есть огневые средства системы определены в составе двух эшелонов (внешнего и внутреннего кольцевых рубежей) зенитно-ракетных комплексов Б-200 — В-300.

Документация по самой системе и истории ее создания до сих пор секретна, что, видимо, связано не только с бюрократизмом, но и с тем, что система ПВО вокруг Москвы постоянно совершенствовалась и существует поныне, и не джуге грамотные генералы просто не могут сообразить, какие материалы и с какого времени можно открывать.

По открытым же публикациям выходит, что система «Беркут» представляла качественный скачок в технологии и тактике применения ЗУР и не имела ничего общего с разработками германских управляемых зенитных ракет.

Любопытно, что несколько публикаций относительно подробно рассказывают об устройстве систем наведения и управления ракетами, а по истории создания зенитных ракет С-25 почти нет сведений.

Наиболее подробно о системах наведения и управления ракет рассказано в книге Григория Кисунько «Секретная зона»^[50]. Скажу откровенно, книга очень интересная, поскольку Кисунько сам был активным участником создания комплекса «Беркут». Но, увы, главной целью автора стал не объективный и обстоятельный рассказ об уникальнейшей и лучшей в мире системе ПВО, а сведение счетов со своими недругами, а также восхваление друзей и себя дорогого. Кисунько повсеместно хает советскую власть, которая сделала его, крестьянского сына, генерал-лейтенантом, доктором технических наук, членом-корреспондентом РАН и генеральным конструктором. Не будь октября 1917 года, так и остался был наш «член» в селе Бельманка и крутил бы кобылам хвосты. Собственные стихи Кисунько занимают в книге не менее 30 страниц, а о технических подробностях проекта говорится, увы, вскользь.

Тем не менее в «Секретной зоне» упоминаются германские специалисты, работавшие над системой наведения и управления «Беркута» в КБ-1 (позже переименованном в СБ-1). В служебной документации немецкие специалисты упоминались как «спецконтингент». Впрочем, также именовались и зеки, работавшие в КБ-1, расположенном в Москве на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе. Немцев привозили в КБ на автобусах, а после окончания рабочего дня куца-то увозили.

Кисунько вскользь упоминает, что в 1950—1951 гг. были большие нелады с системой наведения (кабиной А), и тут их выручили германские специалисты из отдела № 38.

Если верить Кисунько, то Серго Берия на совещании высшего руководства СБ-1 заявил: «Группа немецких специалистов, работавших по нашему с Павлом Николаевичем [Куксенко] заданию, нашла очень удачный метод наведения зенитных ракет на цели, а для реализации этого метода

предложила построение координатных и счетно-решающих устройств полностью на электронных схемах. Поэтому сейчас всем специалистам, занимавшимся видеотрактом Б-200 по техническим заданиям Александра Андреевича Расплетина, надо без промедления приступить к изучению научно-технических материалов немецких специалистов и к их быстрой реализации в станции Б-200. Теоретикам — ознакомиться с предложенным немецкими специалистами "методом С" и переориентировать на этот метод всю дальнейшую разработку контура управления зенитными ракетами»^[51].

Серго знал «подоплеку всего происходящего. "Нашенские" ребята, оказавшись перед фактом, что немцы "утерли нам нос", начали придирается ко всяким несущественным деталям в проекте немцев. Их тактика состояла в том, чтобы исчезло само название системы под шифром "АЖ". Система должна была быть забракована из-за ловко подысканной мелочи, а потом ее же, но под другим названием можно будет предложить от других авторов»^[52]. Тут Кисунько очень точно подметил методы борьбы с конкурентами наших начальников среднего звена.

«...первые координатные блоки "АЖ", изготовленные в опытном производстве КБ-1, удалось настроить с большим трудом, и только благодаря виртуозности немецких умельцев. На серийном заводе таких умельцев не было, и большая партия блоков, выставленная в настроечных цехах головного завода, оказалась грудой железа, не послушной человеческой воле»^[53].

В конце 1953 г. — 1954 г. немцы были отстранены от работ над комплексом С-25 — так был переименован «Беркут» после ареста Л.П. Берии. Хрущевцы подозревали, что название «Беркут» состоит из фамилий Берия — Куксенко, создателей систем наведения и управления зенитным комплексом.

Бесспорно, КБ-1 (СБ-1) было головной организацией и сыграло основную роль в создании ПВО Москвы, но системы наведения и управления ничего не значили без ракеты. А кто делал саму зенитную ракету?

Постановлением Совмина СССР от 9 августа 1950 г. главным разработчиком ракеты С-25 был определен завод № 301 (город Химки под Москвой), а главным конструктором назначен С.А. Лавочкин. 25 июня 1951 г. на полигоне Капустин Яр состоялся первый пуск зенитной ракеты С-25. Итак, всего через 9 месяцев после начала работ — первый старт, пусть без систем наведения!

Как могло произойти такое чудо? А ведь ни Лавочкин, ни его КБ, ни завод № 301 никогда ранее не имели никакого отношения ни к зенитным управляемым ракетами, ни к ракетами вообще, а занимались самолетостроением. Нет информации и о том, что Лавочкину помогали в создании ЗУР какие-либо советские КБ. Зато Вернер Альбинг^[54] пишет, что на острове Городомля германские специалисты в 1950—1951 гг. разработали проект зенитной ракеты дальнего действия. Это могла быть только С-25 или, по крайней мере, ее прототип.

Естественно, сейчас нашим мэтрам-зенитчикам и историкам КБ «Факел» признаваться в этом крайне неудобно. Но, увы, в конструкции ракеты С-25 (В-300)^[11] слишком явно видно германское влияние.

Ракета В-300 была выполнена по схеме «утка» с размещением рулей для управления по тангажу и рысканию на одном из головных отсеков. Элероны, расположенные на крыльях в одной плоскости, использовались для управления по крену. Как и на ФАУ-2 и «Вассерфале», позади ЖРД размещались четыре газовых руля, закрепленные на сбрасываемой в полете трубчатой ферме. Спустя несколько секунд после старта, при достижении скоростного напора, достаточного для эффективного применения аэродинамических рулей, ферма с уже ненужными газовыми рулями отстреливалась. Тем самым ракета не только освобождалась от лишнего веса — сброс рулей исключал связанные с ними потери тяги двигателя. На ракете В-300 (в версии «изделие 205») был применен четырехкамерный ЖРД С09.29.О-О конструкции В.И. Исаева. Тяга двигателя у земли 8500 кг. Окислитель — Ф-1, М-50. Горючее — ТГ-2. Ракета была оснащена осколочно-фугасной боевой частью Е-600.

Радиолокационное сопровождение ракеты осуществлялось по сигналу бортового радиоответчика. Старт ракеты, подобно ЗУР «Вассерфаль», производился вертикально с пусковой установки. Замечу, что у зенитных ракет С-75 и других старт производился наклонно. К вертикальным стартам вернулись только в конце 1970-х годов.

Официально комплекс С-25 был принят на вооружение 7 мая 1955 г. 56 дивизионов комплекса (полков) вошли в состав 1-й армии особого назначения войск ПВО. 15 июля 1955 г. эта армия, включавшая в себя 4 корпуса, вошла в состав Московского округа ПВО.

Нравится нам или нет, но комплекс С-25 был создан содружеством советских и германских ученых и конструкторов.



Глава 16

ДЕТИ «КАТЮШИ» ОТ «ВАНЮШИ»

У нас принято считать, что первое применение реактивных систем залпового огня состоялось 14 июля 1941 г. под Ельней, когда батарея капитана И.А. Флерова произвела залп 112-ю снарядами М-13. Увы, первыми системы залпового огня применили немцы. В 3 ч. 15 мин. 22 июня 1941 г. 4-й полк 15-см химических минометов выпустил по противоположному берегу реки Буг 2880 реактивных осколочно-фугасных снарядов весом 40 кг каждый. В первую неделю войны в боевых действиях приняли участие еще несколько частей, вооруженных 15-см реактивными минометами.

Работы по созданию реактивного вооружения в Германии были начаты в 1929 г. при Морском министерстве, а в 1931 г. при Военном министерстве был создан специальный отдел, ведавший вопросами реактивного вооружения.

Как и в СССР, наземные пусковые установки с неуправляемыми ракетами предназначались в основном для стрельбы химическими боеприпасами, то есть снарядами, начиненными отравляющими веществами.

Принципиально важным моментом для неуправляемых ракет является проблема их стабилизации в полете. Именно отсутствие эффективно действующей системы стабилизации тормозило развитие неуправляемых ракет, а совсем не косность мышления генералов, о чем любят разглагольствовать наши историки.

В СССР с середины 1930-х годов была принята исключительно крыльевая система стабилизации реактивных снарядов, хотя и предпринимались отдельные попытки создания опытных турбореактивных снарядов.

В Германии же в это время предпочитали стабилизацию реактивных снарядов вращением и отказались от крыльевых стабилизаторов. В результате у немецких реактивных снарядов дальность стрельбы была несколько меньше, чем у советских снарядов типа М-13 с крыльевыми стабилизаторами, но зато немцы выигрывали в кучности. Кроме того, для пуска турбореактивных снарядов немцы смогли использовать сравнительно короткие трубчатые направляющие, в отличие от длинных направляющих

балочного типа в советских пусковых установках.

В конце 1930-х годов германским инженером Небелем был спроектирован 15-см реактивный снаряд и шестиствольная трубчатая установка, которую немцы называли шестиствольным минометом. Испытания миномета были начаты в 1937 г. Система получила наименование «15-см дымовой миномет типа "Д"». В 1941 г. ее переименовали в 15 cm Nb.W 41 (Nebelwerfer), то есть 15-см дымовой миномет обр. 41. Естественно, что основным назначением «дымовых минометов» была не постановка дымовых завес, а стрельба реактивными снарядами, начиненными отравляющими веществами. Интересно, что советские солдаты называли 15 cm Nb.W 41 «Ванюшами», по аналогии с М-13, называемыми «Катюшами».

Лафет для установок 15 cm Nb.W 41 был взят от 3,7-см противотанковой пушки. Благодаря этому установка получилась легкой и мобильной. Подрессоренный ход позволял ехать за тягачом по шоссе со скоростью до 45—50 км/час, а на поле боя расчет вручную легко перемещал установку на небольшие расстояния. В боекомплект установки входили химические, дымовые и осколочно-фугасные снаряды.

Установки 15 cm Nb.W 41 получили широкое распространение в вермахте и войсках СС. Серийное производство их было начато в марте 1940 г. и велось до самого конца войны.

Любопытно, что в 1950—1953 гг. 15 cm Nb.W 41 применялся корейскими и китайскими войскам в ходе Корейской войны, и по оценке советских специалистов^[55] шестиствольные минометы хорошо показали себя, в то время как 132-мм реактивные снаряды М-13 и их пусковые установки БМ-13Н действовали неудовлетворительно.

В конце 1941 г. — начале 1942 г. был создан 21-см пятиствольный реактивный миномет 21 cm Nb.W 42. Блок из пяти 21-см труб (стволов) был установлен на лафете миномета 15 cm Nb.W 41, в который были внесены небольшие изменения.

В боекомплект 21 cm Nb.W 42 входил только один снаряд — 21 см реактивная осколочная мина обр. 42 (21 cm Wgr.42 Spr). В отличие от 15-см снаряда в 21-см снаряде взрывчатое вещество (ВВ) и топливо размещалось по классической схеме: в головной части — ВВ, в хвостовой части — топливный бак.

В начале 1940 г. на вооружение вермахта поступили тяжелые 28-см фугасные и 32-см зажигательные турбореактивные снаряды. Снаряды были надкалиберные и имели один пороховой двигатель (диаметр двигательной части 140 мм).

28-см фугасная мина имела мощное фугасное действие. При прямом попадании в каменный дом он полностью разрушался. Мина успешно разрушала укрытия полевого типа. Живые цели в радиусе нескольких десятков метров поражались взрывной волной. Осколки мины летели на дистанцию до 800 метров.

32-см зажигательная мина предназначалась для поджога различных строений и лесов, а также для поражения живой силы противника. При стрельбе 32-см миной по лугам с сухой травой, лесу и т.д. единичное попадание вызывало горение на площади до 200 кубометров с пламенем до 2—3 м по высоте, прямые попадания мин валили 30—40-см деревья и могли их поджечь. Для одновременного поджигания площади в один гектар было необходимо попадание 50 мин.

При одиночном попадании 32-см зажигательной мины в дом она пробивала стену и крышу дома и воспламеняла домашнюю утварь или другие горючие материалы (сено, доски, дрова и др.). Горящая нефть (50 л) разбрызгивалась по фронту 20—25 м, в глубину на 10—15 м и по высоте на 2—3 м, оказывала соответствующее моральное действие и обжигала незащищенные части тела, матерчатая одежда пропитывалась горящими каплями нефти и воспламенялась.

Взрыв 1 кг разрывного заряда взрывчатого вещества вызывал дополнительное ограниченное осколочное действие.

28-см и 32-см мины транспортировались и запускались из так называемых укупорок, представлявших собой деревянные решетчатые ящики с одинаковыми наружными размерами как для 28-см, так и для 32-см мин. Четыре укупорки вставлялись в примитивную пусковую установку, называемую «тяжелым метательным прибором обр. 40», германское обозначение s.W.G.40. Прибор сей представлял собой деревянный или железный станок, на котором в укупорочных ящиках устанавливались четыре мины.

Прибор состоял из следующих основных частей: рамы со стойкой, колышков, забиваемых в землю, натяжных тросов и опорной доски. Рама станка с установленными на ней минами могла перемещаться в вертикальном направлении, что позволяло придавать станку различный угол возвышения в пределах от 5° до 42°.

На боевую позицию мины и метательные приборы обр. 40 доставлялись на грузовиках или бронетранспортерах. Приборы (пусковые установки) устанавливались точно в направлении стрельбы, поскольку они не имели поворотного механизма. Обычно приборы расставлялись в шахматном порядке. Минимальное боковое расстояние между приборами

составляло 2 метра, а между рядами приборов — 5 метров.

В 1941 г. тяжелый метательный прибор обр. 40 был несколько усовершенствован, и часть его деревянных конструкций заменена металлическими. Новая пусковая установка получила наименование «тяжелый метательный прибор обр. 41».

Надо ли говорить, что тяжелые метательные приборы обр. 40 обладали плохой мобильностью и были крайне уязвимы от огня противника, особенно с учетом их малой дальности стрельбы. Поэтому в 1941—1942 гг. немцы создали самоходные пусковые установки на шасси среднего полугусеничного бронетранспортера Sd.Kfz.251 и трофейного французского танка 38Н «Гочкис».

В обоих случаях укупорки с турбореактивными 28- и 32-см минами размещались по обоим бортам машины. На бронетранспортере устанавливалось 6 укупорок (по 3 с каждого борта), а на танке — 4. Вертикальное наведение осуществлялось с помощью рамы, к которой крепились укупорки. Максимальный угол возвышения составлял 40—45°. Горизонтальное наведение осуществлялось путем поворота машины. Внутри машины размещался электрический запальный аппарат, с помощью которого производился запуск снарядов. Броня машины защищала расчет от пуль и осколков.

Эти самоходные установки обладали хорошей маневренностью и проходимостью, но их существенным недостатком являлась низкая кучность стрельбы.

Интересно, что в осажденном Ленинграде сотрудниками НИИ-Па на базе немецкой 28-см фугасной мины и тяжелого метательного прибора обр. 40 был создан 280-мм фугасный турбореактивный снаряд М-28 и укупорка к нему. Впервые снаряды М-28 были применены на фронте 20 июля 1942 г. М-28 был единственным советским турбореактивным снарядом, примененным в боевых условиях.

Массированное применение советских неуправляемых снарядов М-8 и М-13 произвело сильное впечатление на германских генералов и особенно на партийных бонз. Советские пусковые установки ракет М-8 и М-13 у немцев получили название «сталинские органы».

Командование войск СС решило скопировать советский 82-мм реактивный снаряд М-8 и балочную пусковую установку к нему. В 1942 г. чехословацкая фирма «Зброевка» начала работы по созданию реактивного снаряда 8 cm R.Sprgr. Фактически это был новый снаряд, а не копия М-8, хотя внешне германский снаряд был очень похож на М-8. В отличие от турбореактивных снарядов двигатель 8 cm R.Sprgr имел особое

центральное сопло. Снаряд был снабжен четырехперым стабилизатором. Однако в отличие от советского снаряда перья снаряда были поставлены косо под углом 1,5е к оси снаряда. За счет этого происходило вращение снаряда в полете. Скорость вращения была во много раз меньше, чем у турбореактивного снаряда, и не играла никакой роли в стабилизации снаряда, но зато устраняла эксцентриситет тяги односоплового ракетного двигателя. А ведь эксцентриситет, то есть смещение вектора тяги двигателя из-за неравномерного горения пороха в шашках, и был основной причиной низкой кучности советских ракет типа М-8 и М-13. Наверное, каждый читатель в кадрах военных кинохроник видел существенный разброс в траассах советских реактивных снарядов. Забегая вперед, скажу, что наши войска захватили несколько образцов германских 8-см снарядов, и наши конструкторы на их базе сделали собственные ракеты с косо поставленным оперением. Ракеты М-13 и М-31 с косо поставленным оперением были приняты на вооружение Красной армии в 1944 г., им присвоили специальные баллистические индексы — ТС-46 и ТС-47.

Таблица 7.

Данные немецкого реактивного снаряда R.Sprgr и советского М-8

Данные снаряда 8 cm R.Sprgr М-8 |
 Калибр, мм: 8 cm R.Sprgr — 78; М-8 — 82
 Длина полная, мм: 8 cm R.Sprgr — 705; М-8 — 675
 Вес боевой части, кг: 8 cm R.Sprgr — 3345; М-8 — 2,79
 Вес ВВ, кг: 8 cm R.Sprgr — 0,64; М-8 — 0,6
 Вес порохового заряда, кг: 8 cm R.Sprgr — 1,085; М-8 — 1,18
 Общий вес снаряда, кг: 8 cm R.Sprgr — 6,8; М-8 — 7,92
 Скорость максимальная, м/с: 8 cm R.Sprgr — 320; М-8 — 315
 Дальность стрельбы, м: 8 cm R.Sprgr — 5800; М-8 — 5515
 Средняя сила тяги, кг: 8 cm R.Sprgr — 500; М-8 — 400
 Время работы двигателя, с: 8 cm R.Sprgr — 0,45; М-8 — 0,6
 Отклонения при максимальной дальности стрельбы, м:
 Продольное: 8 cm R.Sprgr — 104; М-8 — 174
 Боковое: 8 cm R.Sprgr — 105; М-8 — 220^[56]

Из таблицы видно, что снаряд фирмы «Зброевка» имел большую дальность стрельбы, содержал больше взрывчатого вещества и имел лучшую кучность, чем самый лучший образец советского снаряда типа М-8 — снаряд 0-931, принятый на вооружение в 1944 г., я не говорю уж о снарядах выпуска 1941—1942 гг., содержащих 581 грамм взрывчатого вещества и имевших табличную дальность 5030 м.

Что же касается пусковой установки германских 8-см снарядов, то она почти полностью была «содрана» с советской. Пусковая установка имела 48 направляющих, установленных в два ряда. Как и у М-8, ведение снаряда по направляющим производилось Т-образными штифтами, соединенными с корпусом снаряда. Длина направляющих составляла около двух метров, а вес установки без ракет и шасси — 1290 кг.

По аналогии с М-8 и М-13 немцы называли свои пусковые установки «Органами Гиммлера».

В качестве шасси для пусковой установки немцы использовали бронированный полугусеничный автомобиль «Мул», на котором взамен 15-см десятиствольного миномета было установлено 48 направляющих 8-см ракет. Кроме того, использовался и трофейный французский полугусеничный автомобиль «Сомуа» MCL.

8-см реактивные установки использовались исключительно в войсках СС. После капитуляции почти вся документация, касающаяся их, была уничтожена. Так что существуют лишь обрывочные сведения о производстве и боевом применении 8-см ракет. Так, в июле 1943 г. было произведено 15 тысяч 8-см снарядов. Производство их велось и далее, но данных о количестве нет. 8-см реактивными установками были оснащены специальные батареи №521 и №522 войск СС.

Существенным недостатком М-8 и 8-см германских ракет было слабое осколочное и ничтожное фугасное действие. Поэтому немцы решили создать ракету — аналог советской 132-мм М-13. Для дальнобойных осколочных ракет немцы приняли калибр 15 см. Разработку 15-см реактивных снарядов вели уже известная нам чехословацкая фирма «Зброевка» и германский конструктор-одиночка Вильгельм Бурхардт.

Снаряд фирмы «Зброевка» отличался от нашего М-13 большим размахом крыльев стабилизатора — 570 мм против 300 мм. В остальном по конструкции и внешнему виду он был схож с М-13. В передней и хвостовой частях снаряда имелось 4 штифта, которыми он скользил при движении по пазам направляющих.

К концу 1944 г. 15-см снаряд фирмы «Зброевка» находился в «стадии опытной разработки».

У Вильгельма Бурхардта работы над 15-см снарядом «Бура-127» продвинулись гораздо дальше, хотя работы над снарядом он начал в марте 1944 г., то есть позже, чем фирма «Зброевка». Стабилизация снаряда осуществлялась с помощью четырех крыльев тех же размеров, что и у М-13. Крылья стабилизатора были поставлены косо под углом $1,5^\circ$ к оси снаряда. Это обеспечивало проворачивание снаряда в полете и устраняло эксцентриситет двигателя.

Двигатель снаряда Бурхардта имел одно сопло и семь шашек размером 780 x 45/10.

Фугасное действие снаряда «Бура-127» было почти одинаковое с М-13, но осколочное действие существенно превосходило М-13. Вес осколков немецкого снаряда был около 10 кг. Дальность стрельбы в полтора раза превосходила М-13. Снаряд Бурхардта имел головной механический взрыватель двойного действия, то есть ударного и дистанционного.

Снаряды Бурхардта изготавливало Акционерное общество Рурсталь. Всего было изготовлено 350 снарядов. На полигоне в Куммерсдорфе было отстреляно 150 снарядов. Стрельба велась с направляющих, «содранных» почти один в один с наших установок БМ-13.

Снаряды «Бура-127» были близки к принятию на вооружение, но по неясным причинам в конце 1944 г. работы над ними были прерваны. Однако история «Буры-127» на этом не закончилась. Документация Бурхардта попала в руки советской «Комиссии по изучению немецкой реактивной техники», и на базе «Буры-127» начались уже советские разработки.

После окончания Великой Отечественной войны основные работы над неуправляемыми снарядами сухопутных войск велись в КБ-2 МСХМ по двум направлениям: модернизации советских неуправляемых снарядов периода Великой Отечественной войны и доработке немецких турбореактивных неуправляемых снарядов.

Начиная с 1947 г. в КБ-2 МСХМ параллельно шли работы над оперенным 132-мм снарядом М-13А (модернизация старого снаряда М-13 знаменитой «Катюши») и турбореактивным снарядом.

Здесь я умышленно не называю калибр турбореактивного снаряда. Дело в том, что в начале 1948 г. КБ-2 на основе германского 15-см реактивного снаряда от шестиствольного миномета разработало эскизный проект 163-мм турбореактивного снаряда. Вес снаряда 48,5 кг, вес боевой части 21 кг, вес ВВ 4,7 кг, вес семишашечного порохового заряда 10,4 кг. Длина снаряда 1030/6,3 мм/ клб. Расчетная максимальная дальность стрельбы 9,9 км.

Однако, чтобы уменьшить длину снаряда в калибрах, был разработан вместо 163-мм турбореактивный снаряд калибра 170 мм со следующими данными: длина 980 мм, вес снаряда 46,55 кг, вес ВВ 4,67 кг, вес 18-шашечного порохового заряда из пороха Н-31 9,37 кг. Снаряд получил обозначение ТРС-17-ОФ (ТРС-170), а его чертежу присвоили номер 10164-СВ.

27 февраля 1948 г. на техническом совете КБ-2 рассмотрели проект этого снаряда и решили принять его к дальнейшей отработке.

В марте 1948 г. изготовили 25 таких снарядов. Первая группа в 14 снарядов была отстреляна 22 апреля 1948 г. на Софринском полигоне.

Однако и эти, и последующие испытания прошли неудачно, и в ноябре 1948 г. приступили к разработке турбореактивного снаряда калибра 132 мм (ТРС-132).

В конце декабря 1948 г. — начале января 1949 г. на Софринском полигоне были испытаны четыре варианта снаряда ТРС-132. Однако все они имели большое рассеивание.

После многочисленных опытов с 132-мм снарядом, так и не добившись кучности, удовлетворявшей тактико-техническим требованиям, КБ-2 решило разрабатывать снаряд калибра 140 мм — максимально допустимом тактико-техническими требованиями. В дальнейшем этот калибр стал основным и единственным, в котором проводились отработка и испытания.

Работы над новыми реактивными снарядами серьезно затруднялись Постановлением Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г., где содержалось требование использовать новые реактивные снаряды со старых пусковых установок БМ-13Н. Видимо, «умники» из ГАУ, выдумавшие подобное требование, в глаза не видели шасси нормализованных пусковых установок БМ-13Н или считали, что США до окончания веков будет бесплатно поставлять в СССР «студебеккеры», а главное, запасные части к ним.

Лишь Постановлением Совмина от 27 декабря 1949 г. это дурацкое ограничение было снято. В результате в 1950 г. работы шли лишь над ТРС-140. В IV квартале 1951 г. прошли государственные испытания ТРС-140 в объеме почти полутора тысяч выстрелов. Постановлением Совмина № 4964—1235 от 25 ноября 1952 г. снаряд ТРС-140 был принят на вооружение под индексом М-14-ОФ (М-14 осколочно-фугасный). Тем же Постановлением была принята на вооружение боевая машина БМ-14, созданная в СКБ МОП под руководством В.П. Бармина. БМ-14 имела шасси от автомобиля ЗИС-151.

После окончания Великой Отечественной войны правительство поручило КБ-2 МСХМ модернизацию реактивных снарядов военных лет М-13 и М-31, которые получили названия М-13А и М-31А. Однако наши конструкторы, изучив германский 210-мм турбореактивный снаряд 21-см Wgr.42, имевший почти в два раза большую дальность, чем М-31, и лучшую кучность, пришли к выводу о нецелесообразности модернизации отечественных реактивных снарядов М-13 и М-31.

Осенью 1946 г. Министерство сельхозмашиностроения вышло к руководству с предложением создать новый 210-мм турбореактивный снаряд РФС-210 на базе 21-см Wgr.42. Позже этот проект трансформировался в ТРС-24.

Первые стрельбы снарядами ТРС-24Ф прошли в 1947 г. на Софринском полигоне. Они выявили неудовлетворительную кучность и ненадежную работу двигателя снаряда ТРС-24Ф. По результатам испытаний НИИ-6 МСХМ доработал пороховой заряд двигателя.

Постановлением Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. КБ-2 было поручено создать реактивный снаряд ТРС-24 с дальностью стрельбы 6—7 км и кучностью не менее 1/100.

В июне 1949 г. начались государственные испытания снаряда ТРС-24Ф, а в августе того же года — его войсковые испытания. Постановлением Совмина № 875—441 от 22 марта 1951 г. снаряд ТРС-24Ф был принят на вооружение под индексом М-24Ф вместе с боевой машиной БМ-24. Одновременно был принят на вооружение и химический снаряд МС-24, имевший ту же ракетную часть и баллистику, что и М-24Ф.

Боевая машина БМ-24 (индекс ГАУ — 8У31) была создана в СКБ МОП под руководством В.П. Бармина. В качестве шасси боевой машины был принят автомобиль высокой проходимости ЗИС-151.

В 1945 г. на базе трофейных германских ракет в НИИ-1 началось проектирование снаряда ДРСП-1 (дальнобойный реактивный снаряд пороховой первый) с дальностью стрельбы 20—25 км. Проект многократно менялся, дальность снизили до 18,5 км.

Новые тактико-технические требования были утверждены Постановлением Совмина № 5766—2160 от 27 декабря 1949 г. В ходе заводских и государственных испытаний было проведено, соответственно, 158 и 298 пусков ракет. Войсковые испытания прошли в октябре—декабре 1951 г. Постановлением Совмина № 4965—1236 от 22 ноября 1951 г. реактивный снаряд ДРСП-1 был принят на вооружение под индексом МД-20Ф. Этим же Постановлением была принята на вооружение боевая машина БМД-20, созданная в СКБ МОП под руководством В.П. Бармина.



Глава 17

КАК «ЮНКЕРС» И «ХЕНКЕЛЬ» СОЗДАВАЛИ СОВЕТСКУЮ РЕАКТИВНУЮ АВИАЦИЮ

В марте 1945 г. при ГКО был организован Особый комитет, председателем которого назначили Г.М. Маленкова. В состав комитета вошли представители Госплана, Наркоматов обороны, иностранных дел, внешней торговли и различных отраслей промышленности.

Комитет должен был координировать работы, связанные с демонтажем предприятий германской военной промышленности в зоне советской оккупации в Германии (включая Австрию), Румынии, Венгрии и Чехословакии.

В состав комитета включили и Особое главное управление НКАП, которому поручалось изучение немецкой авиационной промышленности и организация вывоза ценного оборудования на авиапредприятия в СССР.

Вывоз оборудования и документации был проведен на 57 предприятиях фирмы «Юнкерс», 38 предприятиях фирмы «Арадо», 18 предприятиях фирмы «Хейнкель», 7 предприятиях фирмы «Фокке-Вульф», 6 предприятиях «Зибель», 5 предприятиях «Дорнье», 11 предприятиях «БМВ», 4 предприятиях «Даймлер-Бенц», 5 предприятиях «АЕГ», 7 предприятиях «Сименс», 3 предприятиях «Цейс» и двух предприятиях «Аскания». А всего в советской зоне оккупации насчитывалось 600 авиапредприятий.

К середине 1946 г. в СССР вывезли 123 тысячи станков и другого промышленного оборудования, из них 66 тысяч были направлены на заводы НКАП.

Для изучения трофейной авиационной техники и документации по указанию Сталина летом 1945 г. при Особом комитете создали межведомственную Комиссию по реактивной технике, в которую вошли наркомы авиапрома, боеприпасов, электрической промышленности, судостроения, химической промышленности и вооружения. Председателем Комиссии назначили А.И. Шахурина. В комиссию вошли Б.Л. Ванников, Н.Н. Воронов, А.И. Берг, Д.Ф. Устинов, Н.Д. Яковлев, А.К. Репин, И.Г. Кабанов, М.Г. Первухин, Л.М. Гайдуков.

ГКО, учитывая мнение Комиссии, выпустил постановление «О мероприятиях по изучению и освоению немецкой реактивной техники», в соответствии с которым работы были распределены следующим образом:

1. НИИ-1 НКАП — изучение и освоение немецких ЖРД «Вальтер», BMW, а также двигателей, служащих ускорителями для взлета самолетов; изучение топлива, применявшегося в немецких ЖРД; изучение ракетного истребителя Me-163 с ЖРД «Вальтер»; изучение материалов немецких НИИ и ОКБ по тематике ЖРД и ракетных самолетов с ЖРД.

2. ЦАГИ — изучение научно-исследовательских и экспериментальных материалов из немецких НИИ и КБ в области аэродинамики реактивных самолетов и реактивных двигателей.

3. ЦИАМ — изучение всех работ по турбореактивным двигателям «Jumo-004», BMW-003 и «Хейнкель»; изучение всех материалов по турбореактивным двигателям, полученным из DVL и КБ «Юнкерс», «Хейнкель» и BMW.

4. ВИАМ — изучение физико-химических свойств материалов, применявшихся в немецких турбореактивных и жидкостно-реактивных двигателях, а также реактивных самолетов.

5. ЛИИ — испытания в полете всех полученных образцов реактивных самолетов.

6. Завод № 26 НКАП — изучение и освоение турбореактивного двигателя «Jumo-004» и организация его серийного производства.

7. Завод № 16 НКАП — изучение и освоение турбореактивного двигателя BMW-003 и организация его серийного производства.

8. ОКБ-11 (главный конструктор А.С. Яковлев) — проектирование и постройка реактивного самолета-истребителя с использованием двигателя «Jumo-004».

9. ОКБ-155 (главный конструктор А.И. Микоян) — проектирование и постройка реактивного самолета-истребителя с использованием двигателя BMW-003.

10. ОКБ-301 (главный конструктор С.А. Лавочкин) — проектирование и постройка реактивного самолета-истребителя с использованием двигателя «Jumo-004».

Летом 1945 г. в советском руководстве рассматривался вопрос о привлечении германских специалистов к работам по созданию реактивных самолетов в СССР. 27 июня 1945 г. нарком авиационной промышленности А.И. Шахурин обратился в ЦК ВКП(б) с письмом, где говорилось: «Большое количество немецких специалистов и ученых в области авиации находятся сейчас в наших руках. Эти ученые и специалисты обладают

огромными запасами знаний, накопленных за время работы в научно-исследовательских и опытных организациях Германии. Часть таких специалистов, находящихся в зоне, занимаемой союзниками, по имеющимся у нас сведениям, уже используются союзниками и некоторые из них отправлены в САСШ^[12] и Англию.

Имеются также сведения о том, что среди немецких ученых, находящихся в Советской оккупационной зоне, наблюдается большое стремление попасть в Англию и САСШ, что для нашей страны было бы чрезвычайно нежелательно. Необходимо не только не допустить перетекания германских ученых к союзникам, но, наоборот, принять меры к использованию их в наших интересах.

С нашей точки зрения, было бы целесообразно иметь на территории СССР или в оккупированной нами зоне Германии специального типа организации с особым режимом (под наблюдением НКВД), где немецкие ученые могли бы вести научно-исследовательскую работу по нашим заданиям. Основное руководство и направление научно-исследовательских работ таких организаций должны возглавляться советскими учеными; немцы должны быть изолированы от общения с нашими научными и опытными организациями.

Ввиду чрезвычайной важности вопроса, прошу доложить его товарищу Сталину с тем, чтобы поручить НКАП и НКВД совместно подготовить проект решения по этому вопросу»^{57}.

Предложение товарища Шахурина было принято советским руководством, и демонтаж некоторых крупных германских предприятий, занимавшихся в годы войны выпуском реактивных самолетов и двигателей к ним, был приостановлен. Это коснулось опытного завода фирмы «Юнкерс» в Дессау, опытного завода фирмы «Зибель» в Галле, центра по разработке и производству твердотопливных двигателей фирмы BMW в Штасфурте (Унзебурге), опытного завода «Хейнкель» в Росток, института DVL в Адлер-ехгофе и Всегерманского института испытания материалов в Берлине, а также заводов «Лангбейн-Пофангаузер» и «Зюд И.Г. Фарбениндустри» в Лейпциге.

К 1 июля 1945 г. с советскими властями в Восточной зоне оккупации сотрудничали 17 германских авиационных специалистов. К концу года их стало более тысячи. Искали и привлекали к сотрудничеству германских специалистов различными путями. Например, бывший руководитель опытного производства фирмы «Юнкерс» и ведущий аэродинамик фирмы «Хейнкель» З. Понтер согласился сотрудничать добровольно, лишь бы

иметь возможность продолжить свои работы в авиации. Сотрудники НКВД (с 1946 г. — МВД) разыскивали ученых и конструкторов в лагерях военнопленных. Заместитель министра внутренних дел по контрразведке генерал-полковник И.А. Серов докладывал из Германии: «Для усиления спецконтингентами образованных объектов по реактивной технике нами отобрано в спецлагерях МВД 18 немецких специалистов, работавших до ареста в области реактивной техники на заводах Германии».

В марте 1946 г. в Германию отправилась специальная правительственная комиссия, возглавляемая заместителем министра внутренних дел И.А. Серовым и заместителем министра авиационной промышленности А.С. Яковлевым. Изучив состояние дел в Восточной зоне оккупации, комиссия отметила плохую организацию работы с немцами: «Немецкие конструкторы и научные работники материально не обеспечены, и количество специалистов, привлеченных на работу... явно недостаточно... В течение 1945 г. и до последнего момента конструкторские группы МАП работают без всякого руководства со стороны возглавлявшего эту работу в Германии бывшего Заместителя Наркома Авиапромышленности Кузнецова... На работу ОКБ было израсходовано 7 млн. немецких марок из кассы на заводе фирмы "Юнкерс", и лишь 700 тыс. — от НКАП»^{58}.

Приняв во внимание сделанные правительственной комиссией выводы, Совет Министров СССР 17 апреля 1946 г. вынес постановление:

«1. Учитывая особую важность работ, проведенных немецкими Опытными Конструкторскими Бюро (ОКБ) и состояние опытно-конструкторских работ в Германии, обязать Министерство авиационной промышленности (т. Хруничева) силами немецких ОКБ выполнить на месте следующие проектно-опытные работы:

По ОКБ в г. Дессау — главный конструктор доктор Шайбе:

а) закончить форсирование турбореактивного двигателя ЮМО-004Ф с тягой на земле 1200 килограммов (вместо 900 килограммов) в мае 1946 г.;

б) закончить проектные работы и изготовление опытных образцов ЮМО-012 с тягой на земле 3000 килограммов, с постановкой его на стендовые испытания в августе 1946 г.;

в) по авиационному дизелю ЮМО-224 — полностью восстановить чертежи, после чего приступить к постройке опытных образцов, для чего из Министерства авиационной промышленности командировать специальную бригаду в 20 человек конструкторов во главе с конструктором по дизелям т. Яковлевым В.М.

По ОКБ в г. Дессау — главный конструктор доктор Бааде:

а) закончить постройку реактивного бомбардировщика Юнкерс-131 с 6-ю двигателями ЮМО-004, с максимальной скоростью 860 километров в час, с бомбовой нагрузкой 2000 килограммов и дальностью полета 1050 километров. Срок окончания постройки опытного образца — сентябрь 1946 г.;

б) закончить разработку технического проекта по реактивному дальнему бомбардировщику Юнкерс-132 с 6-ю двигателями ЮМО-012, со скоростью 950 километров в час, с бомбовой нагрузкой 4000 килограммов, дальностью полета 2250 километров. Окончание технического проекта по этому самолету — декабрь 1946 г.;

в) закончить постройку реактивного штурмовика Юнкерс-126 с двигателями ЮМО-226 "Аргус" (скорость 780 километров) и в мае—июне 1946 г. провести летные испытания на территории Советского Союза.

По ОКБ в г. Унзебург — главный конструктор доктор Престель:

а) закончить постройку турбореактивного двигателя БМВ-003с с тягой на земле до 1050 килограммов и выпустить его на стендовые испытания в июне 1946 г.;

б) закончить чертежи и изготовление опытного образца турбореактивного двигателя БМВ-018 с тягой на земле 3400 килограммов и с возможностью дальнейшего форсажа до 4000 килограммов и выпустить его на стендовые испытания в октябре 1946 г.

По ОКБ в г. Галле — главный конструктор Рессинг.

Закончить чертежи экспериментального реактивного самолета Зибель-346 с двумя жидкостными реактивными двигателями Вальтера с целью достижения сверхзвуковых скоростей. Изготовить опытный образец этого самолета для испытаний в сентябре 1946 г. с проектной скоростью 2500 километров в час на высоте 20 километров и продолжительностью полета 2 минуты.

По ОКБ в г. Берлине — главный конструктор Мантейфель.

Закончить в июле 1946 г. чертежи автоматической аппаратуры самолетовождения, позволяющей производить взлет самолета, полет по заданному курсу и самостоятельную посадку самолета без участия летчика.

2. Возложить на Заместителя Министра авиационной промышленности т. Лукина организацию и проведение всех опытных работ немецких ОКБ в Германии, освободив его от других обязанностей».

На Крымской конференции 1945 года было принято решение о запрете военного производства на территории Германии после окончания войны, поэтому возобновление работ по военной авиационной технике в Восточной зоне оккупации велось в режиме строжайшей секретности. Все

предприятия усиленно охранялись, к строительству самолетов и двигателей допускались только непосредственные участники работ, за разглашение секретной информации полагался расстрел не только «болтуна», но и членов его семьи.

Большая часть советских заказов пришлась на ОКБ-1 в Дессау. ОКБ-1 поручили разработку бомбардировщиков Ju 131 (EF-131^[13] и Ju 132 (EF-132), штурмовиков Ju 126 (EF-126), доработку реактивных двигателей Jumo 004 и Jumo 012, а также авиационного дизеля Jumo 224. (Сх. 9)

Для выполнения этих работ в ОКБ-1 было организовано два отдела — самолетный и двигательный. В самолетном отделе работало 433 сотрудника, из которых 276 человек занимались конструкторскими работами и 157 человек вели исследования в научных лабораториях. Начальником отдела был назначен инженер завода № 240 П.Н. Обрубов, прибывший в Германию в апреле 1946 г. Начальником конструкторской группы самолетного отдела назначили доктора Б. Бааде, а его заместителем — инженера-аэродинамика Ф. Фрайтага. В двигательном отделе работало 402 специалиста: 235 конструкторов и 167 сотрудников научно-исследовательских лабораторий. Начальником двигательного отдела был доктор Шайбе — бывший руководитель отдела стендовых испытаний бензиновых поршневых двигателей фирмы «Юнкерс». Всего к маю 1946 г. на заводе в Дессау работало 2992 человека, из которых только 20 человек являлись представителями советского Министерства авиационной промышленности.

В план ОКБ-1 на 1946 г. включалась постройка пяти опытных штурмовиков EF-126 и четырех бомбардировщиков EF-131. Также планировалось в 1946 г. закончить проектирование бомбардировщика EF-132, постройка которого намечалась на 1947 год. На 1946 год на работы по самолетам было выделено 11 850 тысяч марок, и примерно столько же — на опытно-конструкторские работы по двигателям. До конца года планировалось изготовить 30 двигателей Jumo 004F и 15 двигателей Jumo 012.

Разработкой самолетов и двигателей занималось и ОКБ-3 в Галле. Это организация возникла в конце 1945 г. на базе самолетостроительной фирмы «Зибель». К декабрю 1945 г. в ОКБ-3 числился всего 41 сотрудник, из которых 12 конструкторов, 4 инженера-расчетчика и 2 специалиста-аэродинамика. К марту 1946 г. штат ОКБ-3 уже насчитывал 742 человека. Общее руководство в ОКБ-3 осуществляли представитель Министерства авиационной промышленности Власов и один из бывших директоров фирмы «Зибель» доктор Зайтц. Главным конструктором ОКБ назначили

немецкого инженера Г. Рессинга.

ОКБ-3, также как и ОКБ-1, имело два отдела — самолетный и двигательный. Задачей ОКБ-3 было создание экспериментального летательного аппарата с жидкостно-реактивным двигателем, рассчитанного на достижение сверхзвуковых скоростей.

К 1 октября 1946 г. на Минавиапром СССР в Восточной зоне оккупации работало не менее 8 тысяч немецких специалистов, среди которых было 635 профессоров и инженеров. Любопытно, что в начале сентября 1946 г. в одном из берлинских отделений СМЕРШ была организована встреча начальника ОКБ-1 Олехновича с профессором Куртом Танком. Профессор сообщил, что он бы хотел знать, могут ли использовать его на работах в ОКБ. Получив положительный ответ, он попросил организовать ему еще одну встречу через два-три дня, сказав, что ему нужно 10—15 тысяч марок для привлечения специалистов из его группы. На следующей встрече Курт Танк сказал, что к 20—23 сентября 1946 г. он сможет организовать группу из 8—10 человек и прибудет с этой группой в советскую оккупационную зону. На этой встрече Танку было передано 10 тысяч марок.

Советская разведка решила, что Танка похитили англичане. На самом деле он тихо сел на пароход и отплыл в Аргентину, где его ждали «мулаты в белых штанах» из государственной компании «Индустриас Аэронаутикас и Механикас дель Эстадо».

Раскладку германского персонала, работавшего на Минавиапром СССР к этому времени, дает следующая таблица:

Таблица 8.

Название	Местоположение	Общая численность, чел.	в том числе:			Оборудование, шт.
			Советские инженеры, чел.	Немецкие инженеры, чел.	Немецкие рабочие, чел.	
ОКБ-1	Дессау	4247	32	1131	3084	1200
ОКБ-2	Штасфурт	2107	13	392	1702	500
ОКБ-3	Галле	1151	13	224	914	630
ОКБ-4	Берлин	692	10	101	581	282
ОКБ-1(Ф)	Варнемюнде	149	—	56	—	—
ОКБ-5	Берлин	196	3	18	175	116
ОКБ-6	Берлин	116	2	19	95	148
ОКБ-7	Нойхаузен	76	2	25	49	42

Однако над советским контролем в Восточной зоне постепенно стали сгущаться тучи. 29 апреля 1946 г. на заседании Союзного Контрольного Совета в Берлине по предложению Главнокомандующего американскими войсками в Германии генерала Макнерни был принят и подписан четырьмя Главнокомандующими закон № 25 «О контроле над научными исследованиями». Согласно этому закону, все военные исследовательские организации должны быть распущены, а постройки военного характера должны быть уничтожены или вывезены.

Кто надоумил генерала армии В.Д. Соколовского подписать такой вредительский документ, можно только гадать. Вполне допускаю, что окончательное «добро» дал сам Сталин, но какой дурак или враг выдал ему неправильную информацию? Предположим, на этом можно было словить какие-то политические дивиденды. Но материальные потери были огромны. ВПК США только выиграл от этого. У них имелись огромные промышленные мощности, не загруженные до конца еще в начале 1945 г., а в 1946 г. начался резкий спад военного производства, и закон № 25 стал для Соединенных Штатов «манной небесной». Большая же часть нашей территории лежала в развалинах — Ленинград, Сталинград, Киев, Одесса, Севастополь и др. Надо было создавать ядерный щит для страны, поскольку в 1946 г. именно США начали планирование ядерных ударов по нашим городам.

Кто посчитал, во сколько обошлась перевозка в СССР германских специалистов и оборудования, а также их размещение на новом месте? А каков материальный ущерб в связи с потерей производственных помещений, оставленного оборудования и десятков тысяч

высококвалифицированных германских рабочих? Подписание закона № 25 стало ударом по нашей авиации и, как потом увидим, еще больше по нашему флоту.

Но, увы, дело было сделано. В конце лета 1946 г. советское руководство решает перевезти в СССР наиболее ценных германских специалистов. Операция началась 22 октября 1946 г. В книге Д.А. Соболева и Д.Б. Хазанова «Немецкий след в истории отечественной авиации» говорится: «Общее руководство операцией осуществлял заместитель Берии И.А. Серов»^[59].

Увы, Л.П. Берия был снят с поста наркома внутренних дел СССР еще 29 декабря 1945 г., а его место занял С.Н. Круглов. И до марта 1953 г. Берия не занимал ни одного поста в «органах». Но не будем слишком строги к авторам книги. И они, и мы чуть ли не ежедневно видим крепеньких стариков и старушек, в красках описывающих, как их допрашивал и пытал в 1946—1950 гг. сам Берия в собственном кабинете на Лубянке.

Итак, за один день, 22 октября 1946 г., около семи тысяч германских специалистов были погружены в заранее подготовленные железнодорожные составы и отправлены в СССР. Отправка, естественно, была добровольно-принудительной. Но, видимо, подавляющее большинство немцев ехали добровольно, ведь в Германии царили голод и нищета. Замечу, что янки и англичане тогда относились к немцам, во всяком случае, не лучше, чем наши. Тот же барон Вернер фон Браун с компанией в 1946 г. жил в бараке в «местах не столь отдаленных» на полигоне Уайт Сэндс (Белые пески). Выход за колючую проволоку немцам был запрещен. Типовой случай: у заместителя Брауна американский охранник увидел дорогие часы, подошел, взял и ушел. Заключение немцы даже готовили побег из Белых песков. И лишь в конце 1940-х — начале 1950-х годов германские специалисты в Америке получили относительную свободу и большие оклады. Так что в 1946 г. у германских специалистов альтернативы — ехать или не ехать в Советский Союз — практически не было.

Уже через две недели после начала операции всех немцев в Советском Союзе распределили по 31 предприятию девяти министерств.

Таблица 9.

Распределение немецких специалистов в СССР^[60]

Министерства	Заводы и научные организации
<i>Вооружения</i>	
Московская область	Заводы №№ 79, 88, 233, 355, 393, филиал НИИ-88
Ленинградская область	Завод № 349

Министерства	Заводы и научные организации
Киевская область	Завод № 784
Харьковская область	Завод № 71
<i>Авиационной промышленности</i>	
Московская область	Заводы №№ 1, 51, 456, 500
Куйбышевская область	Завод № 2
<i>Сельскохозяйственного машиностроения</i>	
Московская область	НИИ в г. Пушкино
<i>Химической промышленности</i>	
Московская область	Институт им. Карпова, авиазавод «Карболит»
Горьковская область	Завод № 96
Ворошиловградская область	Хамкомбинат в поселке Рубежное
<i>Машиностроения и приборостроения</i>	
Московская область	КБ завода «Компрессор»
<i>Промышленности и средств связи</i>	
Московская область	НИИ-160, НИИ-885
<i>Электропромышленности</i>	
Московская область	Заводы №№ 596, 686
Свердловская область	Завод № 659
Ростовская область	Новочеркасский электrozавод
<i>Военно-морского флота</i>	
Ленинградская область	НИИ в г. Сестрорецк
<i>Судостроительной промышленности</i>	
Ленинградская область	НИИ-49
Дагестанская АССР	Завод № 183

Немцев, строивших самолеты, собрали на опытном заводе № 1 в поселке Подберезье Кимрского района в 100 км на север от Москвы, на берегу Московского моря. Сейчас Подберезье вошло в черту города Дубна.

Специалистов по турбореактивным двигателям отправили на опытный завод № 2, расположенный на Волге недалеко от Куйбышева. Там же разместили и группу прибористов во главе с Лергесом, так как ограниченные возможности завода № 1 не позволяли организовать там третье ОКБ. Небольшие группы двигателистов были отправлены на заводы № 500 в Тушино и № 456 в Химках.

В авиапроме, как, впрочем, и везде в СССР, германским специалистам были созданы относительно (на конец 1940-х годов) комфортные условия. К примеру, в 1948 г. на заводе № 2 немецкий инженер получал оклад 2300 рублей, а рабочий — 1460 рублей.

Оклады же высококвалифицированных специалистов доходили до 7000 рублей.

В поселках заводов № 1 и № 2 для детей немецких специалистов были открыты специальные школы.

С конца 1940-х годов немецким специалистам стали давать 24-дневный отпуск, однако выезд в Германию или в крупные города Советского Союза им запрещался.

Таблица 10.

Численность авиационных специалистов и членов их семей на заводах МАП^{61}

Завод, ОКБ	Специалистов	В том числе:					Членов семей
		Докторов	Конструкторов	Инженеров	Рабочих	Прочих	
Завод № 1							
ОКБ-1 (Главный конструктор Бааде)	332	5	116	83	123	5	698
ОКБ-2 (Главный конструктор Рессинг)	187	7	80	34	64	2	346
Итого:	519	12	196	117	187	7	1044
Завод № 2							
ОКБ-1 (Главный конструктор Шайбе)	350	10	80	85	172	3	628
ОКБ-2 (Главный конструктор Престель)	251	2	55	50	142	2	401
ОКБ-3 (Главный конструктор Лертес)	61	4	9	11	36	1	82
Итого:	662	16	144	142	350	6	1111
Завод № 500							
Группа конструктора Герлаха	45	1	13	2	29	—	85
Завод № 456							
Группа конструктора Баума	24	2	—	20	1	1	68

Директором завода № 1 был назначен генерал В.И. Абрамов, главным конструктором — немец Брунольф Бааде. Советским дублером главного конструктора стал С.М. Алексеев. Кроме немцев на опытном заводе № 1 работало около полутора тысяч русских, в подавляющем большинстве рабочих.

Немецкие специалисты работали на заводе № 1 и других предприятиях до середины 1950 г. Первая партия в 800 человек с заводов № 1 и № 2 отбыла в ГДР осенью 1950 г. Последние немцы покинули заводы № 1 и № 2 во второй половине 1953 г.

Каковы же были результаты деятельности германских авиаконструкторов? Как уже говорилось, им поставили задачей изготовить опытные образцы самолетов EF-131, EF-132, EF-126 и EF-140.

Бомбардировщик EF-131 (Ju 131) делался на базе германского

бомбардировщика Ju 287. Эта машина стала первым в мире тяжелым самолетом со стреловидным крылом. При этом стреловидность в 20° была обратной, а не традиционно прямой, к которой мы так привыкли и лишь в 1990-х годах с удивлением увидели опытные американские и российские машины с обратной стреловидностью. (Сх. 10)

Обратная стреловидность крыла в Ju 287 была принята с целью увеличения критического числа Маха и одновременного избежания срыва потока на концах крыла, имеющего место у крыльев с прямой стреловидностью (у Ju 287 срыв потока на больших углах атаки возникал сначала в корневых частях крыла, не нарушая при этом работоспособности элеронов). Кроме того, это позволило разместить бомбоотсек впереди крыла, вблизи центра тяжести самолета.

Первый опытный образец Ju 287V1 был закончен строительством в середине лета 1944 г. Он имел четыре двигателя Jumo 004 с тягой по 900 кг каждый. Два двигателя находились под консолями крыла и два по бокам в носовой части фюзеляжа. Для облегчения взлета использовались стартовые ускорители с жидкостно-реактивными двигателями «Вальтер» HWK 501 с тягой по 1200 кг и временем работы 40 секунд.

Первый полет Ju 287VI совершил 16 августа 1944 г. с аэродрома Брандис под Лейпцигом. В тот день самолет достиг скорости 645 км/ч. В ходе последующих шестнадцати полетов была достигнута скорость 780 км/ч, а по другим сведениям — 875 км/ч.

Следующий опытный образец Ju 287V2 не был закончен до конца войны. Он был оснащен шестью двигателями BMW 003 с общей тягой около 4800 кг, расположенными под консолями в виде двух пакетов по три двигателя в каждом. Его расчетная скорость составляла 784—819 км/ч, бомбовая нагрузка — до 4000 кг.

Серийный образец Ju 287V3 должен был иметь шесть турбореактивных двигателей BMW 003, четыре из которых устанавливались попарно в мотогондолах под крылом, а два — по бортам в передней части фюзеляжа. Этот самолет должен был иметь максимальную скорость полета 860 км/час, а его бомбовая нагрузка должна была составлять 3000 кг. Исследовалась также возможность на установку четырех двигателей «Хейнкель Хирт 011» с общей тягой 5200 кг. Расчетная скорость этого варианта самолета составляла 797—832 км/час.

Опытная машина Ju 287V1 и строившиеся Ju 287V2 и Ju 287V3 были захвачены советскими войсками. На базе Ju 287V2 ОКБ-1 в Дессау начало проектировать EF-131. В январе 1946 г. началась подготовка к сборке опытного образца. Некоторые агрегаты, в частности отсеки крыла, были

взяты от Ju 287V2, но большинство частей изготавливалось заново. Из-за большой трудоемкости работ решили ограничиться постройкой трех экземпляров: двух (VI и V2)—для летных испытаний, и одного (V2) — для испытаний на прочность.

17 апреля 1946 г. вышло Постановление Совмина № 874— 366сс, которым Минавиапром СССР обязался закончить постройку в ОКБ-1 в Дессау опытный образец реактивного бомбардировщика «Юнкерс-131» с шестью двигателями «ЮМО-004», с максимальной скоростью 860 км/час, с дальностью полета 1050 км и бомбовой нагрузкой 2000 кг. Срок окончания постройки опытного образца — сентябрь 1946 г.

12 августа 1946 г. самолет «Юнкерс-131» был закончен постройкой и передан летно-испытательной станции для доводочных работ и начала наземных испытаний.

«Юнкерс-131» (EF-131), как и его прототип Ju 287V2, представлял собой трехместный моноплан с крылом обратной стреловидности — 19°50'. Профиль — завода «Юнкерс», с относительной толщиной 12,5%. На крыле имели щелевые закрылки и предкрылки. Применение гермокабины позволяло летчикам пилотировать самолет на больших высотах без специального оборудования. Большая площадь остекления кабины обеспечивала хороший обзор вперед и вниз.

Но при всей внешней схожести EF-131 не был точной копией немецкого бомбардировщика. Фюзеляж его был длиннее на 2,5 м, отличалось размерами и хвостовое оперение, была изменена форма и конструкция подкрылков, обеспечивающих автоматический вывод самолета с закритического угла атаки. Нормальный взлетный вес EF-131 составил 22 955 кг. Самолет был оснащен шестью турбореактивными двигателями Jumo 004B с тягой по 900 кг каждый. Запас горючего составил 7150 кг. Вооружение: хвостовая пулеметная турель (два 13-мм пулемета MG-131). Для ускорения разбега предусматривалось применение семи стартовых ускорителей с тягой по 1000 кг.

16 августа 1946 г. бомбардировщик EF-131V1 был передан на летные испытания, но полетов не проводилось. В сентябре самолет был демонтирован и отправлен в СССР, в ЛИИ.

15 апреля 1947 г. вышел приказ МАП, которым опытному заводу № 1 в Подберезье поручалось до конца июля 1947 г. провести испытания бомбардировщика EF-131. В конце 1946 г. в ЛИИ был доставлен первый экземпляр EF-131, а второй экземпляр был параллельно собран на заводе № 1.

23 мая начались летные испытания EF-131. Эти машины можно

считать первыми советскими реактивными бомбардировщиками. Согласно отчету ЛИИ: «Разбег самолета при взлете, полет в течение 15 минут и посадка проведены хорошо. Самолет пилотировал немецкий летчик Пауль Юльге — испытатель опытного завода № 1. По заключению летчика и наблюдениям с земли самолет обладал хорошими летными качествами в пределах задания по первому вылету. Самолет взлетел при скорости в 250 км с полетным весом 17 тонн. Максимальная скорость, обусловленная программой первого вылета, была 350 км и посадочная скорость 220 км, горизонтальный полет был проведен на высоте 1400 метров».

До октября 1947 г. на бомбардировщике EF-131 было проведено семь полетов общей продолжительностью 4,5 часа. В испытаниях принимали участие немецкие летчики П. Юльге и Г. Шрайдер из ОКБ-1.

В октябре 1947 г. в связи с запретом на пребывание иностранных специалистов на объектах, ведущих секретные работы, вышел приказ о запрещении испытаний немецких самолетов в ЛИИ и возвращении на завод как самолетов, так и немецких специалистов. Всю зиму самолеты EF-131 и EF-126 простояли на аэродроме под дождем и снегом, что привело к выходу из строя многих резиновых деталей и электропроводки. Потребовался ремонт, на который ушло много времени. Только в мае 1948 г. самолеты были перевезены на подмосковный военный аэродром в Теплом Стане, где производили их наземные испытания. А приказом МАП от 21 июня 1948 г. все работы по бомбардировщику EF-131 были прекращены.

Не менее интересен, чем EF-131, был и бомбардировщик EF-132. Проектирование бомбардировщика со стреловидным крылом началось в 1944 г. в КБ фирмы «Юнкерс». Испытания EF-132 в аэродинамической трубе, проведенные в начале 1945 г., подтвердили преимущества новой формы крыла с полностью вписанными в его контур реактивными двигателями. Прямая стреловидность в 35° и сужение крыла 0,457 должны были обеспечить самолету требуемую высокую скорость. Шесть двигателей Jumo 109—012 с тягой по 2500 кг каждый размещались по три в корневой части крыла. Таким образом, свободнонесущие плоскости высокоплана не имели никаких «турбулизаторов», что позволяло достигать высоких дозвуковых скоростей. Центроплан располагался в верхней части фюзеляжа, благодаря чему бомбовый отсек имел длину более 12 м.

Проект EF-132 был представлен в виде макета в натуральную величину, чтобы на испытаниях в аэродинамической трубе точно выяснить для реактивных двигателей форму будущих воздухозаборников, расположенных на передней кромке крыла. Полностью остекленная кабина, рассчитанная на 5 членов экипажа, была выполнена в лучших

традициях создания герметичных кабин «юнкерса». Из кабины осуществлялось и управление стрелковыми установками. Вытянутый узкий фюзеляж длиной более 30 м наряду со спаренным главным шасси в тандемном исполнении включал в себя бомбовый отсек и часть бензобаков. Вертикальное оперение по своей конструкции напоминало оперение Ju 287. Снизу располагалась дистанционно управляемая хвостовая стрелковая установка. Вооружение состояло из двух неподвижных 20-мм пушек, огонь из которых вел пилот. Две другие убирающиеся стрелковые установки управлялись с помощью перископа и имели гидравлический привод.

Летом 1946 г. главный конструктор ОКБ-1 Бааде решил использовать обычное стреловидное крыло с углом стреловидности 37°. Эскизный проект был одобрен во время приезда приемщиков из ВВС для осмотра макета самолета EF-131. Бомбардировщик EF-132 должен был иметь длину 39,4 м, размах крыла 34,4 м, взлетный вес 87 500 кг, максимальную грузоподъемность 16 т, экипаж 5 человек. Самолет планировалось оснастить шестью турбореактивными двигателями Jumo 012 с тягой по 3000 кг каждый. К октябрю 1946 г. в основном были готовы рабочие чертежи новой машины, и началось строительство макета, приступили к изготовлению приспособлений для сборки первого экземпляра EF-132.

Приказом МАП от 15 апреля 1947 г. заводу № 1 было предписано к сентябрю 1947 г. сдать на испытания два опытных экземпляра бомбардировщика EF-132. В том же году по указанию МАП проект бомбардировщика был переработан под отечественные двигатели АМ-ТРДК-01. К началу 1948 г. макет EF-132 был почти готов, шло рабочее проектирование отдельных частей самолета и производственной оснастки. Некоторые системы и агрегаты — шасси, стрелковые турельные установки — были заказаны другим заводам. В аэродинамической лаборатории завода № 1 выполнили продувки модели самолета. Однако в целом темп работ отставал от намеченного. Работы над EF-132 были прекращены приказом МАП от 21 июня 1948 г.

Одноместный штурмовик EF-126 можно с некоторой натяжкой назвать пилотируемым ФАУ-1 (Fi-YO3). В 1943 г. известная немецкая летчица Ханна Райч предложила создать пилотируемый самолет-снаряд на базе ФАУ-1 для борьбы с крупными надводными целями. Такой самолет-снаряд должен был доставляться в район следования кораблей противника бомбардировщиком

He 111, затем производился пуск самолета-снаряда, его пилот должен был взять управление на себя, навести на цель и выброситься с парашютом.

Командованию войск СС идея понравилась, и оно предложило

использовать самолет-снаряд также для бомбардировок крупных промышленных центров — Куйбышева, Челябинска, Магнитогорска, а также районов, расположенных за Уралом. Специалист по диверсиям Отто Скорцени даже отдал приказ набрать и подготовить 250 летчиков-смертников для этих самолетов-снарядов.

Идея создания самолетов-снарядов была одобрена фюрером, ей было даже присвоено название — «Райхенберг», а фирма «Физлер» получила задание разработать пилотируемый самолет-снаряд, который получил название Fi-103R (R — Райхенберг). В качестве силовой установки был применен воздушно-реактивный двигатель фирмы «Аргус», работавший на керосине и развивавший тягу 226 кг при скорости полета 640 км/ч.

Испытания Fi-103R начались в сентябре 1943 г. Всего построили 175 таких самолетов-снарядов, 50 из которых передали на вооружение выполнявшей специальные операции эскадры люфтваффе KG-200, где они образовали 5-ю эскадрилью. Какие-либо сведения о боевых действиях этой эскадрильи не найдены.

И вот на базе Fi-103R в ОКБ-1 в Дессау решили создать штурмовик EF-126, который предполагалось оснастить пульсирующим воздушно-реактивным двигателем фирмы «Аргус». Этот легкий одноместный самолет, как и ФАУ-1, должен был иметь прямое крыло и двухкилевое хвостовое оперение. Весогабаритные характеристики Fi-103R и ФАУ-1 практически совпадали. Однако обе машины имели серьезные конструктивные различия. Так, кабина пилота на EF-126 размещалась в носовой части фюзеляжа, там же устанавливались и две 20-мм пушки. Была изменена форма крыла, самолет получил лыжу для посадки. Взлет предполагалось осуществлять с помощью катапульты и пороховых ускорителей. Расчетная скорость EF-126 должна была превышать 700 км/час, потолок — 7200 м, дальность полета — 320 км.

Проектирование EF-126 началось в октябре 1945 г., а уже в январе следующего года был готов макет и велось изготовление пяти экземпляров самолета. В мае закончилась сборка первого экземпляра — EF-126V1, а к концу июня собрали остальные четыре машины. Взлетный вес самолетов составлял 2585 кг. На первом экземпляре стоял двигатель «Аргус 014» с тягой 350 кг, на последующих — его усовершенствованный вариант Jumo 226 с расчетной тягой 500 кг.

Испытания EF-126 начались с буксировочных полетов. В качестве буксировщика был использован бомбардировщик Ju 88, пилотируемый Шрайбером. После набора высоты летчик испытываемого самолета (Матгис) отсоединял трос и планировал к земле — так отрабатывалась посадка на

лыжу. 21 мая 1946 г. во время второго полета EF-126V1 потерпел аварию. В докладной записке Сталину это описывалось так: «Разворот на посадку летчиком Маттисом был начат далеко от места посадки. Желая увеличить скорость самолета, летчик Маттис шел на посадку с крутым планированием. При приземлении, резко выровнявшись, самолет, скользя задней частью лыжи по земле, взмыл в воздух на 8—10 метров и сделал прыжок длиной 10 метров. При приземлении самолет сильно накренился вправо, произошла поломка правого крыла, самолет перевернуло через крыло, затем через носовую часть, при этом он развалился и летчик погиб».

Хватало проблем и с двигателем. Если двигатель глох в полете, то запустить его вновь не удавалось. А во время наземных испытаний Jumo 226 часто случались аварии из-за прогара капота и других дефектов. Пороховых стартовых ракет на немецких складах не нашлось, а изготовление катапульты затягивалось из-за отсутствия в Германии необходимых деталей. Все это задерживало приемку самолета.

Правительственную комиссию во главе с А.С. Яковлевым новый самолет не удовлетворил. В заключение комиссии говорилось: «Слабое вооружение, отсутствие брони и недостаточный запас горючего затрудняют использование самолета "Ю-126" в качестве массового штурмовика». Но работы решено было продолжать, чтобы использовать уже построенные самолеты для отработки пульсирующих двигателей, изучения техники посадки на лыжу и катапультного взлета.

В сентябре 1946 г. самолеты EF-126 разобрали, упаковали и отправили в СССР в ЛИИ для продолжения летных испытаний. Вместе с самолетами отправили и шесть двигателей Jumo 226.

16 марта 1947 г. самолет EF-126V5 совершил свой первый полет в ЛИИ. Его поднял в воздух на буксире бомбардировщик Ju 88. Двигатель на EF-126 не включали, и самолет совершил в течение 30 минут планирующий полет.

Всего в 1947 г. на самолетах EF-126V3 и EF-126V5 было выполнено 12 коротких полетов, общая продолжительность которых составила 3 час. 15 мин. Отрабатывалась техника пилотирования и посадки на лыжу. Осенью прошли пять полетов с включением двигателя.

Работы над EF-126 были прекращены 21 июня 1948 г. одновременно с работами над EF-131 и другими германскими самолетами.

Даже приближенный анализ германских самолетов показал, что бомбардировщики EF-131 и EF-143 были весьма перспективными машинами, а вот EF-126 безнадежно устарел уже к 1946 г., и о причинах

продолжения работ над ним можно только гадать.

Представляют интерес и работы над высотным ракетопланом «Зибель-346» (он же EF-346, он же проект «346»).

В 1944 г. в Немецком исследовательском институте планерных полетов (DES) разработали проект экспериментального самолета DES-346 с максимальной скоростью полета $M=2,5$. Для достижения этой скорости на самолете планировалось установить два жидкостно-реактивных двигателя «Вальтер» 509—109, применявшихся на ракетных истребителях Me 163. DES должны были поднимать на высоту 10 км с помощью самолета-носителя Ju 388 или He 219, затем он отсоединялся и совершал самостоятельный полет.

Изготовление этого самолета было поручено фирме «Зибель», и он стал называться «Зибель-346». К маю 1945 г. был готов его деревянный макет, и началась сборка первого летного экземпляра. В 1946 г. самолетом «Зибель-346» занялось ОКБ-3 в Галле. Ведущим по работам над самолетом от СССР назначили инженера Н.А. Хейфица, а с немецкой стороны — главного конструктора ОКБ Г. Рессинга, начальником КБ самолетного отдела стал инженер Хайзон.

29 сентября 1946 г. первый экземпляр «Зибель-346» был собран и передан для подготовки к наземным испытаниям. Самолет представлял собой моноплан с крылом стреловидностью 45° . Весь самолет был металлическим, только герметическая кабина летчика имела деревянный каркас.

Для максимального снижения лобового сопротивления выступающий из фюзеляжа фонарь кабины был убран, а летчик располагался в фюзеляже в лежащем положении. Такая компоновка, помимо уменьшения размеров фюзеляжа, позволяла летчику переносить большие перегрузки, чем при обычной схеме. Пилотский отсек отделялся от основной части фюзеляжа воздухонепроницаемой перегородкой. Впереди имелся прозрачный фонарь из плексигласа. Для посадки летчика в самолет фонарь этот выдвигался вперед.

Самолет был оборудован очень своеобразной системой спасения летчика в случае аварии. Гермокабина соединялась с фюзеляжем на пироболтах и в случае опасности легко отделялась от самолета. К задней стенке кабины крепился парашют, благодаря которому падение кабины становилось более стабильным. На высоте 3000 м автоматически включалась система катапультирования человека, фонарь отделялся, и летчик вместе с ложементом выбрасывался из кабины. На высоте 1500 м раскрывался парашют летчика. Такая система обеспечивала спасение

летчика, даже если он был без сознания. В этой ситуации отделение гермокабины осуществлялось автоматом, включавшим электрозапал пироболтов.

Обычное колесное шасси было заменено убираемой в фюзеляж лыжей, так как самолет должен был подниматься на высоту подвешенным к самолету-носителю.

На «Зибель-346» стояло два жидкостно-реактивных двигателя «Вальтер», смонтированных на общей раме. Запас топлива составлял 552 л горючего и 1100 л окислителя. Из-за большого расхода топлива ракетным двигателям этого запаса хватало всего на несколько минут полета.

В конце 1946 г. «Зибель-346» был доставлен в СССР и передан в ЦАГИ для продувок в натурной трубе. Аэродинамические исследования в натурной трубе Т-101 показали, что из-за стреловидности на больших углах атаки происходит интенсивный срыв потока с концов крыла, быстро распространяющийся на всю его поверхность и приводящий к потере устойчивости. Это было следствием того, что по всему размаху стояли профили одного типа, а это для стреловидного крыла нежелательно. Тогда на верхней поверхности крыла второго (летного) экземпляра EF-346 установили четыре вертикальных гребня, препятствующих перетеканию потока вдоль размаха.

Модель EF-346 также была испытана в первой в СССР скоростной аэродинамической трубе Т-106. Испытания показали неудовлетворительность работы органов управления на скоростях, близких к $M=1$ (скорости звука). Конструкция вновь была доработана. После испытаний в термобарокамере ЛИИ было изменено устройство кабины летчика.

С 1948 г. самолет «Зибель-346» стал именоваться просто «346». В 1948—1949 гг. планерный вариант самолета «346-П» несколько раз сбрасывали с американского бомбардировщика Б-29.^[14] Весной 1949 г. на испытания был передан летный экземпляр «346—1». Он полностью соответствовал проекту, только вместо настоящего двигателя был установлен его макет. Вес пустого самолета составлял 3125 кг.

Лишь третий экземпляр «346—3» был оснащен действующим жидкостно-реактивным двигателем. Сборка его закончилась в мае 1950 г. От первого экземпляра «346—3» отличался измененной формой горизонтального оперения с уменьшенной толщиной профиля и большей стреловидностью. В результате проведенных изменений допустимая скорость «346—3» возросла до 0,9 М.

Первый полет на «346—3» с работающим двигателем был выполнен

15 августа 1951 г. германским летчиком инженером Вольфгангом Цизе. Из-за ограничений по максимальной скорости использовалась только одна камера двигателя, максимальная тяга при этом составила 1570 кг. Цизе запустил двигатель на высоте 7000 м через 1 мин. 40 сек. после отделения от самолета-носителя, двигатель проработал полторы минуты, затем был произведен планирующий полет и посадка.

Третий полет «346—3» 14 сентября 1951 г. закончился аварией. Цизе отсоединился от самолета-носителя на высоте 9300 м, включил двигатель и продолжал набирать высоту. Одновременно росла и скорость, и после двух минут работы двигателя превысила 900 км/час. Вскоре после этого Цизе передал по радио, что самолет потерял управление и падает. По приказу с земли летчик покинул машину. Система спасения сработала безупречно, отделение кабины произошло на высоте 6500 м, раскрылся стабилизирующий парашют, на высоте 3000 м катапультное устройство выбросило летчика из кабины, и он приземлился на парашюте.

Эта авария поставила точку в работах над ракетопланом «346», который влетел нашей науке в копеечку. С апреля 1946 г. по сентябрь 1951 г. по этой теме было израсходовано 55 млн. рублей.

На основе самолета «346» в ОКБ-2 при участии бывшего конструктора фирмы «Хейнкель» З. Понтера в 1949 г. был создан проект сверхзвукового истребителя-перехватчика «486» по схеме «бесхвостка» с треугольным крылом малого удлинения. На этой машине предполагалось установить многокамерный жидкостно-реактивный двигатель. Взлет должен был производиться со стартовой тележки, а посадка — на лыжу. В 1950 г. для проведения предварительных испытаний и снятия летных характеристик на скорости до 500 км/час на заводе построили деревянный планер «466», имевший схему «486». Началась его продувка в аэродинамической трубе ЦАГИ. Но к этому времени стало очевидно, что применение жидкостно-реактивных двигателей на самолетах нецелесообразно, так как продолжительность полета слишком мала. Поэтому в июне 1951 г., израсходовав на разработку «486» 10,7 млн. рублей, МАП прекратил финансирование темы. Вскоре ОКБ-2 было закрыто.

В 1948 г. в ОКБ-1 был построен опытный образец бомбардировщика «140» (первоначально он именовался EF-140). Разработка EF-140 была начата Бааде в инициативном порядке. В том же году, после осмотра макета, работа была утверждена правительством. При постройке самолета использовался второй экземпляр EF-131, что значительно ускорило работу, и уже в сентябре 1948 г. самолет был готов к первому испытательному полету.

Испытания EF-140 начались на аэродроме в Теплом Стане 30 сентября. Первый полет продолжался около 20 минут. В донесении о полете говорилось: «Взлет, набор высоты, горизонтальный полет и посадка протекали нормально». Во время второго полета, состоявшегося 5 октября, выявились недостатки в работе двигателей. Из-за неудовлетворительной работы автомата дозировки топлива, установленного на двигателе АМ-ТКРД-01, регулировать тягу вручную оказалось очень сложно. Двигатель самопроизвольно изменял обороты, происходили рывки и раскачка самолета в полете. После седьмого полета испытания приостановили.

В 1949 г. после замены двигателей полеты были продолжены. 24 мая завершились заводские испытания. Была достигнута максимальная скорость — 904 км/ч и дальность 2000 км.

По неясным причинам руководство МАП отказалось от проведения государственных испытаний EF-140, а вместо этого поручило ОКБ-1 переделать самолет в дальний разведчик, получивший обозначение «140-Р». Дальность полета новой машины должна была составлять 3600 км, а высота — 14 100 м. Для достижения этого на «140-Р» решили установить более экономичные двигатели ВК-1 конструкции В.Я. Климова (модифицированный вариант английского турбореактивного двигателя «Нин-1»). Размах крыла «140-Р» по сравнению с EF-140 увеличился с 19,4 м до 21,9 м, а на концах установили топливные баки, увеличивавшие общий запас топлива до 14 тыс. л.

Вооружение «140-Р» состояло из двух дистанционно управляемых стрелковых установок со спаренными 23-мм пушками. Наводка пушек производилась с помощью перископических прицелов. Дистанционное управление турелями было электрическое. Если стрелок верхней пушечной установки будет выведен из строя, то турель могла быть подключена к прицелу и системе управления нижней турели.

Аппаратуру для ведения ночной и дневной разведки (фотоаппараты, осветительные бомбы и т.д.) разместили в передней части грузового отсека и в хвостовой части фюзеляжа.

В 1949 г. в поселке Борки недалеко от завода № 1 был оборудован испытательный аэродром, так как военные отказались пустить немцев на аэродром ВВС в Теплом Стане. Там и начались заводские испытания «140-Р». Испытывал самолет летчик И.Е. Федоров. Первый полет состоялся 12 октября 1949 г., а второй — 20 октября. Оба полеты были прерваны из-за сильной вибрации крыла. Самолет вернули на завод для доработки.

Весной 1950 г. вновь начались испытания. Несмотря на проведенные мероприятия по исправлению дефектов конструкции, тряска крыла не

прекратилась, и после второго полета 24 марта испытания вновь прервали. К изучению проблемы подключили специалистов из ЦАГИ. Было высказано предположение, что источником флаттера стали расположенные на концах крыла баки.

Постановлением Совмина СССР от 18 июля 1950 г. все работы над «140-Р» были прекращены. Тем же постановлением отменили испытания самолета «140-Б/Р». Этот вариант мог применяться как разведчик и как бомбардировщик. ОКБ-1 получило задание на его разработку в августе 1948 г. Самолет этот отличался от «140-Р» в основном внутренним устройством. По расчетным данным при бомбовой нагрузке 1500 кг и запасе топлива 9400 л дальность полета «140-Б/Р» должна была составить 3000 км, максимальная скорость 866 км/час, потолок 12 000 м.

К моменту выхода приказа уже частично провели наземные испытания самолета «140-Б/Р». Это был последний построенный в СССР самолет с крылом обратной стреловидности.

Последней работой ОКБ-1 стало создание фронтового бомбардировщика «150» с крылом обратной стреловидности. Этот самолет представлял собой целиком новую конструкцию, а не являлся развитием немецких самолетов времен Второй мировой войны. В его создание кроме немецких специалистов ОКБ-1 принимали участие советские ученые ЦАГИ В.Н. Беляев, А.И. Макаревский, А.К. Мартынов, Г.П. Свищев, С.А. Христианович. Прототипом «150» был проект бомбардировщика РБ-2, разработанный Бааде в 1948 г. в инициативном порядке. Максимальная расчетная скорость бомбардировщика должна была составлять 1000 км/час, взлетный вес 30 т, машину предполагалось оснастить двумя турбореактивными двигателями ТР-3.

Проект «150» был рассмотрен в ЦАГИ, в целом одобрен, но для улучшения устойчивости и управляемости было рекомендовано внести изменения в конструкцию системы управления и хвостового оперения. В 1949 г. был изготовлен макет самолета и начался выпуск рабочих чертежей.

Бомбардировщик представлял собой высокоплан со стреловидным крылом, Т-образным оперением и двумя турбореактивными двигателями на пилонах под крылом. Экипаж 4 человека. Вооружение: три спаренные пушечные турели. Фюзеляж состоял из трех частей. В носовой части располагалась гермокабина на трех членов экипажа: первый пилот, второй пилот, он же оператор радиолокационной установки, и стрелок, использующий для наводки верхней стрелковой установки поворотный перископический прицел. Снизу кабина была защищена броней. В хвостовой части находилась еще одна гермокабина, в которой размещался

стрелок-радист. Центральную часть фюзеляжа занимал бомбоотсек вместимостью до 6000 кг бомб. Там же могли быть установлены дополнительные топливные баки. Крыло имело стреловидность 35° по линии $\frac{1}{4}$ хорд. Оно имело моноблочную конструкцию, с панелями, подкрепленными внутренним гофром. В центроплане крыла располагались топливные баки. Взлетно-посадочная механизация состояла из двухсекционных закрылков. Элероны и рули высоты имели трехсекционную конструкцию, рули направления — двухсекционную. Разделение закрылков и рулевых поверхностей на секции было сделано для того, чтобы повысить боевую живучесть машины.

Бааде предлагал оснастить бомбардировщик «150» двигателями конструкции А.А. Микулина АМ-03 с тягой 8000 кг, а С.М. Алексеев^{62} считал, что на бомбардировщике надо установить двигатели конструкции А.М. Люльева АЛ-5, пусть менее мощные, но зато дававшие меньший прирост лобового сопротивления из-за меньших габаритов. Окончательно остановились на варианте Алексеева.

«150» был первым созданным в СССР самолетом с двигателями на пилонах. Это позволяло приблизить крыло к аэродинамически чистой поверхности и улучшить его несущие свойства, а также использовать вынесенные вперед двигатели в качестве противоблужетных грузов.

Проект «150» имел шасси велосипедной схемы. В 1949 г. его испытали на опытном истребителе И-215 конструкции Алексеева. По предложению Бааде задняя стойка шасси была сконструирована таким образом, что ее высота могла быть уменьшена при взлете, при этом благодаря увеличению угла атаки крыла на 3° сокращалась длина разбега.

Еще одним новшеством самолета стала сотовая конструкция его топливных баков, препятствующая быстрому вытеканию топлива при простреле. Новыми были Т-образное хвостовое оперение, система пожаротушения фугасного действия, широкое использование деталей из нового дюралюминиевого сплава В-96.

Из-за большой новизны конструкции постройка самолета затянулась. Если при постройке ЕФ-131 и ЕФ-140 была возможность использовать элементы их прототипов, то теперь практически все приходилось изготавливать заново. В результате первый самолет собрали только в конце 1951 г. Вскоре был готов и второй экземпляр, предназначенный для статических испытаний на прочность.

На маленьком аэродроме в Борках самолет испытывать было невозможно (его взлетный вес достиг 38 тонн), поэтому бомбардировщик разобрали и перевезли за 200 км на аэродром в Луховицах. На

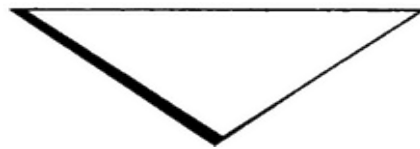
транспортировку, сборку и предполетную подготовку ушло еще несколько месяцев.

Первый полет самолета «150» состоялся 5 сентября 1952 г. За осень провели 8 полетов, результаты были удовлетворительные. Полеты проводили летчики Я.И. Верников и Д.В. Зюзин. Из-за начавшихся снегопадов испытания приостановили до весны следующего года. Во время шестнадцатого полета в апреле 1953 г. из-за преждевременного включения тормозов самолет коснулся взлетной полосы заблокированными колесами и пошел юзом. Но все обошлось благополучно, и после испытания возобновились.

9 мая 1953 г., во время восемнадцатого полета, заходя на посадку против солнца, Верников слишком рано взял ручку «на себя». Самолет взмыл вверх, потерял скорость и упал на взлетно-посадочную полосу с высоты 5—10 м. Никто из экипажа не пострадал, но самолет получил повреждение — было сломано шасси, повреждены двигатели и нижняя поверхность фюзеляжа. После этой аварии Берникова понизили в классе с 1-го на 2-й.

Хотя летные испытания закончились неудачно, но они показали, что бомбардировщик в целом соответствовал требованиям технического задания, а некоторые даже превысил. Но МАП решило не восстанавливать поврежденный самолет и прекратить испытания. К 1953 году «150» уже морально устарел, к этому времени успешно заканчивались испытания реактивного бомбардировщика Ту-16, превосходящего по своим тактико-техническим характеристикам самолет Бааде.

Поврежденный бомбардировщик передали в МАИ в качестве учебного пособия, а чертежную документацию по машине отправили в ОКБ Туполева, Бериева и Антонова.



Глава 18

ВОЗДУШНЫЕ ТОРПЕДЫ

ГЕРМАНСКАЯ «ВОЗДУШНАЯ ТОРПЕДА» «ФРИЦ-Х»

Проектирование планирующей бомбы (торпеды) «Фриц-Х» было начато в 1938 г. в Германском авиационном экспериментальном институте под руководством доктора Макса Крамера.

Вследствие того, что на бомбах системы Крамера крылья устанавливались не крестообразно, а Х-образно, они получили название Х-1, Х-2 и т.д. Эти разработки привели к созданию телеуправляемой планирующей бомбы SD-1400X («Фриц-Х»)^[15], которую с 1941 г. стала выпускать фирма «Рейнметалл-Борзиг». Хвостовая часть бомбы из легкого металла со смонтированной в ней радиоприемной частью системы управления изготовлялась «Обществом электрических установок» (GEA).

В качестве серийной радиосистемы управления использовался комплекс «Кель—Страсбург» с радиостанцией FuG-203/230.

Серийная бомба SD-1400X имела длину 3,2 м, максимальный диаметр корпуса 700 мм, размах крыла около 1,6 м. Вес бомбы 1400 кг, из них 270 кг взрывчатого вещества.

Бомба сбрасывалась с самолета-носителя на высоте от 4-х до 7 км. Максимальная скорость падения бомбы — около 280 м/с.

Точность попадания по германским данным — 50% бомб в квадрат 5 х 5 м. По мнению автора, эта величина сильно завышена.

Основным назначением бомбы «Фриц-Х» являлось поражение крупных кораблей, включая линкоры.

Наведение бомбы производилось методом оптического накрывания (совмещения), то есть после сброса бомбы ее траектория свободного падения лишь корректировалась, чтобы в прицеле постоянно происходило совмещение бомбы и цели. Для удобства наведения скорость самолета приходилось постепенно снижать, пока бомба не поразит цель. В качестве управляющих органов бомбы использовались интерцепторы, установленные в хвостовом оперении и приводившиеся в действие сдвоенными электромагнитами. Управление осуществлялось по радио или по проводам. Бортовые катушки с проводом длиной 8 км крепились по обеим сторонам бомбы на концевых шайбах хвостового оперения.

Войсковые испытания бомбы «Фриц-Х» были проведены весной 1942 г. на полигоне «Юг» в Фодже на бомбардировщике He 111.

В боевых условиях бомбы (или «воздушные торпеды», как их часто называли в люфтваффе) «Фриц-Х» использовались с бомбардировщиков Do 217, Fu 200 и He 177, которые брали на борт от 1 до 4 воздушных торпед. (Сх. 11)

С начала 1943 г. бомбардировщики Do-217, базировавшиеся на аэродроме близ Марселя, начали применять воздушные торпеды по наземным целям на Мальте, а также по английским конвоям. Воздушными торпедами «Фриц-Х» было потоплено несколько торговых судов и конвойных кораблей. Но звездным часом «Фрица» стало потопление «Ромы».

11 сентября 1943 г. соединение германских самолетов Do 217 нанесло удар по порту Салерно в Италии, где базировалось много кораблей союзников. Бомбы «Фриц-Х» сбрасывались с высоты 5,5 км. На такой высоте из всех союзных истребителей могли действовать только «Лайтинги».

Первыми были сильно повреждены американские крейсера «Филадельфия» и «Саванна»^[16]. По «Филадельфии» немцы «промазали», и бомба взорвалась у его борта, в результате чего крейсер получил небольшие повреждения. «Саванне» повезло куда меньше — бомба попала в крышу третьей 152-мм башни и взорвалась в погребе, и только быстрое поступление воды предотвратило взрыв боеприпасов. На корабле погибло 197 человек. Кое-как «Саванна» была отбуксирована на Мальту, а после частичного ремонта отправлена в США. Там ее чинили до сентября 1944 г., причем после этого крейсер в боевых действиях не участвовал, а использовался в учебных целях.

В конце того же дня, 11 сентября, воздушная торпеда попала в английский крейсер «Уганда»^[17].

16 сентября у берегов Италии английский линкор «Уорспайт» получил попадание телеуправляемой бомбы SD-1400 «Фриц-Х». Бомба пробила все броневые палубы и взорвалась в машинном отделении. Линкор потерял ход. Через пробоину в днище размером 6,1 x 4,8 м внутрь корабля хлынул поток воды. Корабль погрузился в воду по верхнюю палубу. Лишь отчаянные усилия экипажа и подход американских и английских спасательных буксиров позволили удержать «Уорспайт» на плаву.

С большим трудом его 19 сентября отбуксировали на Мальту, там подлатали и 1 ноября 1943 г. отправили в Гибралтар на ремонт, затем 9 марта 1944 г. линкор отправили на ремонт в Англию. Лишь 27 апреля 1944 г. он вновь принял участие в боевых действиях. Однако линкор так и

остался инвалидом — не действовали одна из 381-мм башен и 4-е котельное отделение.

В апреле 1944 г. немцы применяли SD-1400X на Восточном фронте для разрушения мостов и переправ через реку Одер.

В СССР трофейные бомбы «Фриц-X» были испытаны в 1950 г. в КБ-2 Министерства сельскохозяйственного машиностроения. Дело в том, что в начале 1946 г. в ходе преобразования государственного управления в Наркомате, а затем в Министерстве сельскохозяйственного машиностроения были сосредоточены практически все предприятия бывшего Наркомата боеприпасов. Каково вражьи шпионам!

После этого на базе SD-1400 началось проектирование отечественных планирующих телеуправляемых бомб.

15 октября 1951 г. вышло Постановление Совмина СССР № 3969—1815, предусматривающее начало работ по созданию управляемых фугасных бомб УБ-2000Ф «Чайка» и УБ-5000Ф «Кондор», и бронебойной бомбы УБ-2000Б.

Разработка бомб велась в КБ-2 Минсельхозмаша (позже переименовано в ГСНИИ-642) под руководством Адена Надирадзе. Радиокомандной системой управления занималось НИИ-648. Согласно постановления Совмина от 27 ноября 1953 г. — работы по бронебойной бомбе были прекращены.

Управляемые бомбы «Чайка» и «Кондор» были очень похожи на свой прототип — немецкую бомбу «Фриц X»: крестообразные крылья, интерцепторное управление, система радиокомандного наведения и т.д. Подобно «Фрицу», наведение бомбы происходило по методу «трех точек» по радиокомандам самолета-носителя с помощью специального оптического прицела и трассеров, установленных на обеих законцовках стабилизаторов бомб. При полете самолета-носителя на высоте 7000 м она сбрасывалась на удалении 2,6 км от цели, пролетала вперед более 4 км, а затем возвращалась к цели, поражая ее к тому моменту, когда самолет уже уходил на 5 км от цели. При этом наклонная дальность от самолета до цели увеличивалась до 9 км. Наведение бомбы через оптический прицел с самолета-носителя существенно зависело от прозрачности атмосферы и исключалось при наличии тумана, дымовой завесы, поставленной противником, и т.д. (Сх. 12)

В процессе всего наведения бомбы на цель самолет-носитель не должен был менять курс и скорость, что было крайне неудобно при открытии огня зенитной артиллерией и при атаке истребителей. По проекту носителем «Чайки» должен был быть реактивный бомбардировщик Ил-28,

а «Кондора» — реактивный бомбардировщик Ту-16, но испытания их проводились за неимением Ту-16 на Ту-4 и Ил-28.

Испытания на подтверждение заявленной точности проводились на полигоне Владимировка Астраханской области с ноября 1954 г. по февраль 1955 г. со сбросом 15 бомб с бомбардировщика Ил-28.

Государственные испытания велись с 20 июля 1955 г. В ходе них было сброшено 20 бомб опытной партии. Постановлением Совмина № 2000—1070 от 1 декабря 1955 г. бомба УБ-2000Ф «Чайка» была принята на вооружение под индексами УБ-2Ф (4А-22). Самолеты Ту-16 могли нести по две УБ-2Ф на подкрыльевой подвеске, а Ил-28 — одну УБ-2Ф под фюзеляжем.

В 1956 г. предусматривался выпуск установочной партии в 120 управляемых авиабомб и переоборудование двенадцати бомбардировщиков Ил-28 в их носители.

По результатам испытаний на полигоне Владимировка для поражения цели размером 30 x 70 м требовалось сбросить две-три бомбы УБ-2Ф, что было эквивалентно применению 168 неуправляемых бомб ФАБ-1500.

Этим же Постановлением Совмина предусматривалась разработка усовершенствованного варианта УБ-2Ф — «Чайка-2», оснащенного инфракрасной головкой самонаведения (ГСН) без использования командной радиолинии.

Впереди боевой части «Чайки-2» размещалась инфракрасная ГСН. Чувствительность ее была довольно низкой. Она допускала применение по очень мощным источникам теплового излучения, например, металлургическим заводам, коксохимическим предприятиям, тепловым электростанциям, кораблям.

После сброса бомба «Чайка-2» сначала выполняла автономный полет, переходя в планирование по направлению к цели, а затем, после захвата цели инфракрасной ГСН, бомба переходила на самонаведение.

При установке инфракрасной ГСН отказались от системы радиокомандного управления, в результате вес бомбы «Чайка-2» увеличился всего на 50 кг, а длина — на 220 мм.

Также прорабатывался вариант авиабомбы «Чайка-3» с пассивной радиолокационной головкой самонаведения (РГС) ПРГ-ЮВ. «Чайка-3» предназначалась для поражения радиолокаторов и станций постановки активных помех противника.

Работы по «Чайке» шли с опережением работ по «Кондору», который по своим основным конструктивным и схемным решениям представлял собой увеличенный вариант «Чайки».

Летные испытания «Кондора» начались в сентябре 1954 г. Две экспериментальные бомбы были сброшены с бомбардировщика Ту-4. Скорость бомб достигла 0,9 М. Испытания были признаны удовлетворительными.

На заводских бомбах «Кондор» в целях снижения стоимости производства было решено перейти от клепаной конструкции крыла с обшивкой и силовым набором к монолитным крыльям из дюралевых пластин.

В 1955 г. на полигон было направлено 18 бомб визуального наведения заводской партии и 2 макета для облетов на Ту-16, которые были выполнены в начале 1956 г.

В марте 1956 г. на полигоне начались сбросы бомб с носителя Ту-16. Сразу возникли проблемы. За счет увеличения высоты полета самолета-носителя до 11 км и скорости до 800 км/час «Кондор», падая, разгонялся до сверхзвуковой скорости (порядка 1,1 М). При отработке управляющей команды по каналу управления по курсу бомба теряла поперечную устойчивость и начинала вращаться. После этого на всех последующих бомбах увеличили интерцепторы управления по крену. Последующие сбросы выявили необходимость изменения аэродинамических форм бомбы.

Параллельно с работами по радионаведению с помощью оптического прицела велись работы по наведению «Кондора» по телевизионному каналу. Осенью 1955 г. были испытаны три бомбы «Кондор» с телевизионной головкой самонаведения. Испытания прошли относительно удачно. Однако руководство приняло решение прекратить работы по «Кондору» с телевизионной системой управления.

Проектирование пятитонной управляемой бомбы «внутренней подвески» УБВ-5 было начато по Постановлению Совмина СССР № 1311—747 от 19 июля 1955 г. Бомба проектировалась с фугасной и бронебойной боевыми частями. (Сх. 13)

Бомбу УБВ-5 предполагалось оснастить телевизионной аппаратурой, разработанной во ВНИИ-380, или инфракрасной головкой самонаведения, разработанной в ЦКБ-585. Однако в середине 1950-х годов были прекращены все работы по «Кондору», «Чайке-2» и УБВ-5. В СССР начался «ракетный бум», и управляемые бомбы были сочтены устаревшим оружием.

Данные советских управляемых бомб

Данные	«Чайка»	«Кондор»	УБВ-5
Вес бомбы, кг	2240	5100	5150
Вес боевой части, кг	1795	4200	4200
Вес ВВ, кг	760	2080	2060
Длина бомбы, мм	4730	6846	6200
Диаметр корпуса, мм	600	850	850
Размах крыла, мм	2100	2670	2060
Размах оперения, мм	1560	1810	1045
Высота сброса, км	5—15	6—15	6—25
Скорость носителя при сбросе, км/час	400—1200	400—1000	800—2500

ВОЗДУШНЫЕ ТОРПЕДЫ HS 293 И HS 294

В феврале 1941 г. фирмой «Блом и Фосс» был создан первый опытный образец «воздушной торпеды» (ракеты) BV-143. Эта воздушная торпеда запускалась с бомбардировщика Хе-111 и предназначалась для борьбы с крупными транспортом, эсминцами и крейсерами. Ракета в 1941 г. была снабжена твердотопливным двигателем. В 1941—1942 гг. выпустили 251 «торпеду» BV-143. (Сх. 14) (Сх. 15) (Сх. 16) (Сх. 17)

К 1945 г. ее оснастили ЖРД.

Торпеда на конечном участке шла под водой на глубине около двух метров. Система наведения инерциальная с радиовысотомером.

Данных об этой торпедо крайне мало даже в трудах западных историков.

Во всяком случае, к концу войны BV-143 была серьезно модернизирована. В 1945—1946 гг. «воздушная торпеда» BV-143 дорабатывалась в КБ № 15 института «Берлин». Начальник КБ — майор Александров, начальник отдела — майор Крегман.

В ведомственных архивах мне удалось найти альбом чертежей BV-143 В1, датированных ноябрем 1946 г. Их выполнили германские инженеры Вергман, Френзель и Тейчмюллер. Ход дальнейших работ над BV-143 мне установить не удалось, но из чертежей видно, что эта ракето-торпеда очень похожа на самолет-снаряд КСЦ.

Проектирование германской воздушной торпеды Hs 293 было начато в 1939 г. профессором Вагнером в КБ авиазавода «Хеншель» в Шёнефельде близ Берлина. Серийно она производилась на заводах «Хеншель».

Воздушная торпеда была создана по нормальной самолетной аэродинамической схеме. В средней части бомбы крепились плоские крылья с элеронами, хвостовое оперение — неподвижный вертикальный стабилизатор внизу и высокорасположенный горизонтальный стабилизатор с рулем высоты площадью 1600 см². (Сх. 18)

В ходе испытаний, начатых в мае 1940 г., выяснилось, что сброшенная бомба начинает быстро отставать от самолета-носителя, и наблюдение за ней оператором-наводчиком становилось затруднительным. В связи с этим решили оснастить планирующую бомбу подвесным жидкостно-реактивным двигателем.

Первые две серийные модификации Hs 293А и Hs 293В имели длину 3,58 м, максимальный диаметр корпуса 480 мм, размах крыльев 2,9 м. Вес

ракеты составлял 902 кг.

Внизу в подвесном контейнере помещался жидкостно-реактивный двигатель системы Вальтера «109—507» с тягой 590 кг. Двигатель работал на перекиси водорода и перманганате кальция. Время работы двигателя составляло около 10 с. Максимальная скорость ракеты около 600 км/час.

Ракета сбрасывалась с самолета на высоте от 400 до 2000 м при скорости около 320 км/ч. В момент окончания работы двигателя скорость ракеты составляла 170—200 м/с (612—720 км/час). Дальность планирования 3,5—18 км. Точность попадания — 50% ракет в пределах квадрата 5 x 5 м при дальности планирования 12 км.

Поскольку время планирования у Hs 293 в 5—7 раз превосходило время полета с работающим жидкостно-реактивным двигателем, то немцы называли систему ракетной планирующей бомбой или просто планирующей бомбой. Так как Hs 293 наиболее эффективно действовала по морским целям, в советской документации конца 1940-х годов Hs 293 фигурировала как «реактивная авиационная торпеда».

Наведение Hs 293 осуществлялось с борта самолета-носителя методом «трех точек». В ракетах Hs 293A связь самолета и ракеты производилась по радио. На самолете была установлена передающая аппаратура «Кель», а на ракете — приемная аппаратура «Страсбург». Бортовая сеть Hs 293 питалась от аккумулятора.

На Hs 293B управление осуществлялось по проводам. Катушки с проводами устанавливались на консолях крыла, в катушке на самолете-носителе 12 км кабеля, на ракете — 18 км, то есть общая длина 30 км. В качестве управляющих органов у Hs 293 имелись аэродинамические рули, а именно — два элерона на задних кромках крыльев и руль высоты.

Одним из главных недостатков визуального сопровождения была зависимость от атмосферных условий. Поэтому на модификациях Hs 293D была установлена телевизионная система «Тоннэ-А». В боевых действиях Hs 293D не применялись. (Сх. 19)

Ракета Hs 293 предназначалась в первую очередь для поражения небронированных кораблей и кораблей с тонкой броней.

Первая успешная атака Hs 293 по морским целям состоялась 27 августа 1943 г., когда германские бомбардировщики атаковали в Бискайском заливе группу противолодочных кораблей. Английский шлюп «Эгрет» взорвался и затонул от попадания Hs 293, а канадский эсминец «Этабаскан» был серьезно поврежден.

Всего воздушными торпедами «Фриц-Х» и Hs 293 было потоплено торговых судов союзников общим тоннажем около 400 тыс. т.

В 1944—1945 гг. немецкие самолеты израсходовали в боевых действиях около 2300 ракет Hs 293. В качестве самолетов-носителей обычно использовали бомбардировщики He 111, He 177, Do 217 и «Фокке-Вульф 200».

Часть готовых ракет Hs 293 была захвачена в 1945 г. советскими войсками. С 1947 г. доработкой Hs 293 занималось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Hs 293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Ракета (планирующая бомба) Hs-293 была спроектирована исключительно для борьбы с кораблями противника. Обычно подводная часть корабля была более уязвима, чем надводная. Поэтому в конце 1941 г. фирма «Хеншель» начала проектирование новой планирующей бомбы Hs 294, которая поражала подводную часть корабля.

Hs 294 по существу представляла собой торпеду с крыльями, системой наведения и двумя двигательными установками. Ракета наводилась на цель оператором с помощью оптического прицела методом «трех точек». Управление производилось с помощью радиокоманд. Был разработан вариант установки бортовой телевизионной системы с передачей информации на самолет-носитель.

Двигательная установка состояла из двух жидкостных реактивных двигателей HWK 109—507, развивающих тягу по 590 кг каждый, время работы их около 10 с. В последних образцах Hs 294 жидкостно-реактивные двигатели (ЖРД) были заменены на твердотопливные. Ракета Hs 294 развивала скорость до 900 км/час.

Стартовый вес ракеты Hs 294 — 2175 кг. Аэродинамическая схема ракеты нормальная самолетная. Длина ракеты 6,15 м, диаметр 620 мм, размах крыльев 3960 мм. Высота сброса ракеты 5,4 км, дальность полета до 14 км. Когда ракета касалась воды, крылья, задняя часть фюзеляжа и двигатели отделялись, давая возможность остальной части фюзеляжа продолжать движение в качестве подводной торпеды.

Hs 294 управлялась так, чтобы примерно за 30—40 м до корабля-цели ракета входила под небольшим углом в воду и двигалась там горизонтально на небольшой глубине со скоростью 320—240 км/ч.

В качестве носителя использовался бомбардировщик He 177. Кроме того, рассматривался вариант буксировки Hs 294 за реактивным бомбардировщиком Ar 234С.

По различным источникам было изготовлено от 125 до 165 ракет Hs 294. Но в боевых условиях применить их немцы не успели.

Серийные воздушные торпеды Hs 293 и Hs 294 снабжались обычно

контактными взрывателями ударного действия. Однако фирма «Хеншель» на опытных образцах устанавливала три типа неконтактных взрывателей. Среди них был радиовзрыватель «Какаду», принцип работы которого основывался на эффекте Доплера. Взрыватель «Какаду» серийно производился в Третьем рейхе и применялся в ряде ракет.

Применялся также и оптический взрыватель «Пистолет». Он имел источник света (как излучения видимого спектра, так и инфракрасного излучения), помещавшийся внутри вращающегося цилиндра, снабженного прорезями, так что модулированный свет излучался в радиальном направлении (перпендикулярно направлению движения). Если вблизи прибора оказывалось отражающее тело (цель), то фотоэлемент воспринимал отраженные лучи, и тогда через усилитель и низкочастотный фильтр приводилось в действие исполнительное реле.

«ЩУКИ» ВОЗДУШНОГО БАЗИРОВАНИЯ

Трофейные воздушные торпеды Hs 293 и Hs 294, захваченные в 1945 г. частями Красной армии, вызвали большой интерес у советского руководства. Разбираться с ними было поручено... Министерству сельскохозяйственного машиностроения.

Изучением и испытаниями воздушных торпед занялось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Hs 293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Пуски Hs 293 проводились с радиокомандными системами наведения — немецкой «Кель—Страсбург» и советской «Печора». Из 24-х запущенных Hs 293 с радиокомандными системами наведения в цель попали только три. По результатам испытаний Hs 293 было решено отказаться от запуска ракеты в серийное производство, которое планировалось начать на заводе № 272 в Ленинграде.

Конструкторы КБ-2 и других организаций вышли к руководству с предложением создать на базе германских воздушных торпед более совершенное отечественное изделие.

Постановлением Совмина СССР № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. были начаты работы по «реактивной авиационной морской торпеде РАМТ-1400 "Щука"». Работы по «Щуке» фактически были продолжением работ по трофейной ракете Hs 293А, хотя внешне они не имели ничего общего. Естественно, что «Щукой» занялось КБ-2, которое безуспешно пыталось довести и Hs 293.

Работы по «Щуке» велись небольшим коллективом под руководством талантливого конструктора М.В. Орлова. Увы, Орлов в работах над «Щукой» заклинился на двух германских «изюминках» — отделяющейся боевой части и интерцепторах.

Отделяемая боевая часть, как у немцев, должна была поражать подводную часть корабля, что вызывало массу затруднений при ее проектировании. Да и линкоры в 1950-х годах превратились из ударной силы флота в корабли огневой поддержки десанта, а авианосцы, крейсера, эсминцы и другие суда достаточно эффективно поражались и в надводную часть. Причем остатки топлива в ракете, поразившей надводную часть корабля, зачастую играли не меньшую роль, чем взрывчатое вещество в боевой части. Вспомним гибель английского эсминца «Шеффилд» во время

Фолклендской войны.

Что же касается интерцепторов, то в качестве органов управления ракетой они оказались менее эффективны, чем элероны, элевоны, рули направления и т.д.

По первоначальному проекту РАМТ-1400 «Щука» должна была управляться по классической схеме: на начальном этапе — инерциальной системой, а на конечном — головкой самонаведения. Но головки самонаведения в ближайшем будущем не предвиделось, и Орлов предложил разрабатывать проект торпеды в двух вариантах.

Первый вариант — чисто немецкий «хеншелевский» (только радиокомандный). Он предполагал размещение на торпедо системы управления с наведением на цель через оптический визир. Этот вариант получил обозначение РАМТ-1400А или «Щука-А».

Второй вариант предусматривал управление с автопилотом и радиолокационной ГСН. Этот вариант торпеды называли РАМТ-1400Б или «Щука-Б». (Сх. 20)

Правительство с таким предложением согласилось, что и было подтверждено Постановлением Совмина № 5766—2166 от 27 декабря 1949 г.

Боевая часть «Щуки-А» весила 615—650 кг и содержала 320 кг мощного взрывчатого вещества ТГАГ-5. Взрыватель ВУ-150 контактный, мгновенного действия. В боевой части был сделан специальный кольцевой вырез, благодаря которому, входя в воду, она двигалась по изгибающейся траектории вверх для поражения цели в наиболее уязвимую подводную часть корпуса. Но для этого было необходимо обеспечить приведение ракеты на удалении от цели около 60 м при угле входа в воду около 12°. При использовании только радиокомандной системы управления методом «трех точек» шансов у оператора выполнить эти условия практически не было.

Управление «Щукой» производилось с помощью интерцепторов, помещенных на задних кромках крыльев и V-образного оперения.

Испытания «Щуки» было решено проводить на полигоне под Феодосией. К концу 1948 г. на Черном море в Феодосии и ее ближайших окрестностях по Постановлению Совмина № 0017— 409 от 13 мая 1946 г. и приказом министра Вооруженных Сил СССР № 0019 от 2 февраля 1946 г. было развернуто Третье Управление Государственного Центрального полигона Министерства Вооруженных Сил СССР (ГЦП МВС СССР), в котором уже с сентября 1948 г. начались испытания ракетной техники и оружия, создаваемых для ВМС СССР.

К моменту начала испытаний воздушных торпед РАМТ-1400 «Щука» Феодосийский полигон получил неофициальное название «Песчаная Балка».

Первый пуск самолета-снаряда^[18] (воздушной торпеды — в разных документах ее именовали по-разному) «Щука-А» состоялся 16 июня 1949 г. Пуск ракеты производился с самолета-носителя Ту-2Т из состава 25-й отдельной авиаэскадрильи полигона, которая базировалась на аэродроме возле селения Кара-Гоз в 18 км к северо-западу от Феодосии. Пуск был осуществлен в пределах водной акватории полигона между мысами Чауда и Опук.

К концу 1949 г. удалось провести только пуски пятнадцати ракет «Щука», не имевших даже радиокомандной системы наведения. Ракеты управлялись пневматическим автопилотом АП-19. Соответственно, не было и реальных целей (мишеней) для самолетов-снарядов.

В 1950 г. прошли испытания «Щук» с немецкой радиокомандной системой наведения. Лишь в августе—ноябре 1951 г. были проведены пуски с отечественной радиокомандной системой наведения «КРУ-Щука». Пуски осуществлялись с высоты от 1000 до 4000 м, дистанция стрельбы составляла от 15 до 28 км при скоростях самолета-носителя от 110 до 280 м/с.

В качестве самолетов-носителей кроме уже упомянутых Ту-2Т использовались Ту-2Т-2, Ту-2Т-3 и Ил-28. Мишенями служили списанные корабли: тральщики ТЩ-914 и ТЩ-915, торпедные катера типа Г-5, трофейные немецкие самоходные баржи ДК-26 и ТД-200.

Случалось, что в нужный момент не оказывалось соответствующим образом оборудованных мишеней (надводными и подводными сетями, уголковыми отражателями). Тогда пуски проводились по скале Корабль-камень, расположенной недалеко от берега, практически на траверзе мыса Опук. В этом случае вершину скалы оборудовали уголковыми отражателями.

В период всех этих испытаний постоянной головной болью М.В. Орлова была боевая часть ракеты, которую он скопировал у немцев. Боевая часть ракет «Щука-А», «Щука-Б», а потом и КСЩ представляла собой конусообразный снаряд длиной около 3 м с максимальным диаметром 0,36 м и весом 625 кг. В носовой части сразу за взрывателем находилось так называемое кавитационное кольцо высотой 30—35 мм со специальным вырезом в верхней части. Этот вырез и его размеры были предметом отдельных исследований ЦАГИ. (Сх. 21)

Параллельно с испытаниями была проведена реорганизация. В

соответствии с Постановлением Совмина № 5119—2226 от 15 декабря 1951 г. КБ-2 было объединено с заводом № 67. Новая организация получила название ГСНИИ-642 (Государственный научно-исследовательский институт № 642). Главный конструктор «Щуки» М.В. Орлов надеялся стать если не начальником ГСНИИ-642, то, во всяком случае, его заместителем. Однако большое начальство думало иначе.

В 1952 г. в районе Феодосии было проведено 15 пусков ракет «Щука-А» с самолета-носителя Ту-2. Пуски проводились на высоте 2—5 км на дальность от 12 до 30 км. Восемь пусков были успешными, а в двух из них боевая часть даже якобы попадала в подводную часть мишени.

Для применения «Щуки» с самолета-носителя Ил-28 ракету доработали: была изменена передняя часть корпуса, угол поперечного V-образного хвостового оперения уменьшен с 40° до 35°, а площадь оперения увеличена.

В октябре—декабре 1952 г. был проведен второй этап испытаний. С реактивного самолета-носителя произведено 14 пусков. Лишь половина пусков оказались удачными, и было зафиксировано только два попадания в подводную часть. Постановлением Совмина № 2003—924 от 23 сентября 1954 г. ракета «Щука-А» была запущена в серию для проведения войсковых испытаний.

Распоряжением Совмина № 3572 от 6 апреля 1954 г. было решено переоборудовать в носители «Щук» 12 бомбардировщиков Ил-28. Тем же распоряжением предполагалось испытать 20 ракет «Щука-А» по наземным целям на полигоне во Владимирове. Цель испытаний — оснащение ракет «Щука» фугасной боевой частью весом до 900 кг.

К июлю 1955 г. работы по «Щуке-А» близились к завершению. А вот у «Щуки-Б», как говорится, «и конь не валялся». Разработчик радиолокационной системы самонаведения НИИ-885 с работой не справился. Испытания «Щуки-Б» с радиолокационным самонаведением с 1948 по 1952 год шли неудачно. Постановлением Совмина № 3556—121 работы по системе радиолокационного самонаведения, получившей название «РГ-Щука», были переданы новой организации.

Согласно проекту ракета «Щука-Б», отделившись от самолета-носителя на высоте от 2 до 10 км, должна была планировать под углом 20—30° к горизонту. На высоте 600 м включался радиовысотомер, и ракета выходила на горизонтальный полет на высоте 60 м. Затем включался жидкостный реактивный двигатель, и ракета набирала скорость до 1030 км/час. На удалении 10—20 км от цели включалась активная радиолокационная ГСН, которая осуществляла поиск и захват цели в

упрежденную точку в горизонтальной плоскости. На удалении до цели 750 м начиналось наведение ракеты в вертикальной плоскости, которое обеспечивало приводнение ракеты на удалении около 60 м от цели. При соприкосновении ракеты с водой подрывался пироболт крепления боевой части, она отделялась и шла к подводной части борта корабля.

В 1953 г. провели пуски пяти ракет без системы радиолокационного самонаведения, но с радиовысотомером. С 17 марта по 20 июля 1954 г. провели пуски девяти ракет, пять из которых были оснащены активной радиолокационной ГСН. Результаты испытаний показали, что при волнении моря в 3—4 балла на дальности от цели 2—3 км в аппаратуре активной радиолокационной ГСН происходит срыв сопровождения цели. Сигнал от цели (транспорта «Очаков») забивался отражением от волн.

Испытания ракет «Щука-Б» в 1955 г. шли с переменным успехом. Но 3 февраля 1956 г. вышло Постановление Совмина № 175— 104, согласно которому ракета «Щука-А» принятию на вооружение не подлежала, а доработка «Щуки-Б» прекращалась. Кстати, в скором времени прекратилось производство бомбардировщиков Ил-28, которые предназначалось использовать в качестве носителей обоих «Щук».

Таблица 12.

Испытания ракет «Щука-А» и «Щука-Б» в 1949—1955 гг.

Название ракеты	Количество пусков по годам							Всего пусков
	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.	
Щука-А	5	13	15	—	34	2	4	73
Щука-Б	—	—	—	8	5	9	6	28
Итого	5	13	15	8	39	11	10	101

КОРАБЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ-СНАРЯД «ЩУКА»

Руководство ГСНИИ-642, видимо, предчувствовало прекращение работ по «Щукам» А и Б и решило подстраховаться, включив в план опытно-конструкторских работ на 1953—1954 гг. тему под названием «Исследования возможностей создания самолета-снаряда для стрельбы с корабля по кораблю на базе ракеты "Щука-Б"».

Работы по самолету-снаряду корабельного базирования были официально утверждены Постановлением Совмина СССР № 2541—1222 от 30 декабря 1954 г. По этому же постановлению ГСНИИ-642 определялся головным по разработке как всего комплекса, так и самой ракеты, которая получила название КСЦ (корабельный снаряд «Щука»).

Конечная цель этой разработки была проста и заманчива: создать ударное ракетное оружие для надводных кораблей водоизмещением около 3000 т для борьбы с крупными артиллерийскими кораблями вероятного противника на дистанции до 50—60 км, то есть не входя в зону досягаемости их мощной артиллерии.

Старт КСЦ производился с помощью порохового ускорителя ПРД-19М, который подвешивался снизу в хвостовой части ракеты между двумя нижнерасположенными V-образными аэродинамическими гребнями. Стартовый двигатель работал 1,3 секунды, а затем сбрасывался. Ускоритель был создан в КБ завода № 81 Минавиапрома в Москве. Главный конструктор И.И. Картуков.

В качестве маршевого был использован авиационный турбореактивный двигатель АМ-5А с тягой 2,0—2,6 т. Эти двигатели устанавливались на истребителях Як-25, и на КСЦ предполагалось ставить выработавшие ресурс двигатели с самолетов.

Аэродинамическая схема КСЦ — нормальная с нижнерасположенным прямым крылом, имевшим отогнутые к низу законцовки, с нижнерасположенным совковым воздухозаборником и V-образным оперением. Ракета имела интерцепторные органы управления (чувствовалось еще немецкое влияние). (Сх. 22)

Создатели КСЦ рассказывали в свое время историку полигона «Песчаная Балка» капитану 2-го ранга Ю.С. Кузнецову о посещении А.Н. Туполевым филиала ОКБ-155 и осмотре им первого экземпляра КСЦ. Говорят, что Туполев обладал таким даром, как предвидение. Он мог по одному внешнему виду летательного аппарата, будь то самолет или ракета,

определить летные свойства аппарата и сразу же сказать, полетит он или нет. Андрей Николаевич долго молча ходил вокруг ракеты, а потом сказал: «Это произведение мало похоже на ракету. Это — аэродинамический урод». У заинтересованных лиц поникли головы. Все ждали, что мэтр еще что-нибудь скажет. И он сказал: «Да! Урод. Но летать будет!»

Заводские испытания ракет КСЩ на полигоне «Песчаная Балка» начались в августе 1955 г. Первоначально проводились пуски так называемого изделия БКС, которое внешне представлял собой авиационную ракету «Щука-Б», но единственным действующим агрегатом ее был стартовый ускоритель ПРД-19М. Первый пуск изделия БКС с береговой установки, разработанной ГСНИИ-642, был проведен 24 сентября 1955 г. Ракета пролетела 3840 м за 34,6 с. Еще два подобных пуска провели 29 сентября и 2 октября того же года.

В ходе второго этапа заводских испытаний изделия БКС имели не только стартовый двигатель ПРД-19М, но и маршевый двигатель от ракеты «Щука-Б». Системы наведения БКС не имели.

В ходе первого пуска 13 февраля 1956 г. произошел отказ в работе автопилота по каналу крена. Ракета приводнилась на 15,5-й секунде полета в 1640 м от места пуска. Последующие два пуска 24 и 27 февраля были более удачными: ракеты пролетели 5240 м за 34,8 с и 5190 м за 33,5 с.

На третьем этапе заводских испытаний стреляли теми же БКС с ПРД-19М и маршевым двигателем от «Щуки-Б», но теперь был установлен и полный комплект систем наведения от «Щуки-Б», а также автопилот АПЛИ-5 от новой ракеты КСЩ.

Все 4 пуска, проведенные в марте 1956 г., были удачными. В ходе пуска 27 марта 1956 г. была достигнута максимальная дальность полета 15,1 км, время полета составило 78 с.

По итогам трех проведенных этапов экспериментальных (заводских) испытаний можно было сделать заключение, что прототип ракеты КСЩ — изделие БКС — летает нормально: стартовый двигатель ПРД-19М обеспечивает надежный старт изделия БКС с береговой ПУ разработки ГСНИИ-642; бортовая аппаратура в целом функционирует так, как от нее требуется (за исключением отказа в работе автопилота в пуске № 4 13 февраля 1956 г.), и обеспечивает выполнение заданных параметров стрельбы — дальность, высоту и время полета.

Данные крылатой ракеты КСЩ

Дальность стрельбы минимальная, км — 20
Дальность стрельбы с использованием корабельных средств обнаружения цели, км — до 40
Дальность стрельбы с использованием выносных постов, км — до 100
Высота маршевого полета, м — 60
Стартовый вес ракеты, кг — 2958
Вес стартового двигателя, кг — 457
Вес топлива маршевого двигателя (керосина Т-1), кг — 220
Вес боевой части, кг — 625
Вес взрывчатого вещества в боевой части, кг — 340
Длина ракеты, мм — 7600
Размах крыла, мм — 4200
Высота ракеты, подготовленной к пуску, мм — 1976
Диаметр носовой части ракеты, мм — 900

Уже в апреле 1956 г. на полигон «Песчаная Балка» стали поступать первые образцы ракет КСЩ. Ничего общего у них с изделиями БКС не было, разве только боевые части с системой их отделения от корпуса ракеты при приводнении, да стартовые двигатели.

Характерным для ракет КСЩ было то, что они поступали на полигон в разобранном виде — в семи контейнерах и ящиках, основных из которых было четыре: контейнер со «среднехвостовой» частью ракеты со сложенными консолями крыла^[19], контейнер с носовой частью ракеты и контейнеры с боевой частью и стартовым двигателем. Ни до, ни после такого на полигоне не было: раньше комплекты ракет прибывали только в двух контейнерах: собственно ракета и стартовый двигатель или стартовый агрегат.

Двигатели АМ-5А на ракеты КСЩ попадали не с завода-изготовителя. Сначала они честно отрабатывали свое на самолетах Як-25. Но после того как они вырабатывали свой ресурс на самолетах, их демонтировали и перебирали. После этого двигателям давался дополнительный пятичасовой ресурс, и они устанавливались на ракеты КСЩ.

Ракета КСЩ поразила испытателей объемом лючков различной величины с очень замысловатыми запорами хеншелевской конструкции. Если снять все до единого лючки, то ракета бы выглядела как ракета. На КСЩ находилась масса торчащих, выступающих частей, например, громоздкий бортовой электроразъем, интерцептор со своими держателями, полуоси, с помощью которых на ракете крепились специальные многокилограммовые так называемые «башмаки», выполненные из стали и

бронзы (приспособления для скольжения ракеты по направляющим пусковой установки при старте). Это тоже фантазия М.В. Орлова. После старта ракеты эти «башмаки» тут же сбрасывались. Такого потом не было ни на одной конструкции испытываемых ракет.

Особенно импозантно выглядела ракета, вернее, ее носовая часть, в телеметрическом варианте. Испытатели телеметрические ракеты называли между собой «коровами». И было за что. (Сх. 23)

Стартовый двигатель ПРД-19М тоже не отличался простотой и изяществом своих линий. Достаточно было увидеть передние узлы крепления стартовика к корпусу ракеты. (Сх. 24)

Ю.С. Кузнецова, впервые попавшего в монтажный цех, где собирались ракеты КСЦ, поразило наличие посреди зала двухсотлитровой бочки со спиртом. Рядом с бочкой на цепи, один конец которой был намертво прикован к стене, висела металлическая матросская кружка. «С нашей стороны, — вспоминает Юрий Сергеевич, — слышались вопросы типа "Что все это означает? Для кого или для чего бочка выставлена на всеобщее обозрение? Для чего кружка на цепи?" и т.д. На наши вопросы чуть ли не все присутствующие в зале гражданские и военные специалисты с полной серьезностью стали объяснять, что бортовая аппаратура ракет и приборы контрольно-проверочных пультов ну никак не хотят нормально функционировать, если их многочисленные электроконтакты систематически не протирать спиртом. А кружка на цепи потому, чтобы ее никто не присвоил себе, ибо такие случаи уже были. Ну надо, чтобы бочка со спиртом стояла на самом бойком месте, так надо! Удивило то, что практически все без исключения, кто готовил ракету к пуску, дружно, по несколько раз в день старались "промыть" подотчетные им контакты.

Итог подвел наш ротный остряк Г. Ионов. Он сказал: "Мужики! Все правильно! Действия всех присутствующих должны соответствовать названию головной фирмы!" А ведь и верно! Аббревиатура "ГСНИИ-642" употреблялась только в секретных и совершенно секретных документах. Открыто фирма именовалась как «почтовый ящик "4096"». С легкой руки Г. Ионина теперь фирма стала именоваться как "почтовый ящик водка-спирт" (40 — столько градусов в водке, 96 — в спирте). Долгое время это словосочетание использовалось в общении промышленников и военных, пока п/я 4096 не превратился в п/я А-1233».

Для проведения пусков четвертого этапа экспериментальных (заводских) испытаний в поселок Черноморск на объекты была доставлена почти точная копия пусковой установки СМ-59—1, то есть такая, которая планировалась к монтажу на эсминце проекта 56Э «Бедовый».

Тут мне придется сделать небольшое отступление и сказать пару слов об этой пусковой установке (ПУ). Согласно приказу по Министерству оборонной промышленности от 20 сентября 1955 г., разработка пусковой установки для ракеты КСЦ была поручена ЦКБ-34. В ноябре 1956 г. ЦКБ-34 представило заказчику технический проект пусковой установки СМ-59.

Пусковая была ангарного типа с направляющими ферменной конструкции, которые были примерно в два раза длиннее самой ракеты. Установка стабилизированная, с броневой защитой основных механизмов и ракеты. Стабилизированная часть служила для стабилизации ракеты по углу вертикального наведения и по углу поперечного крена и состояла из направляющей балки и фермы, скрепленной болтами. На верхних поясах направляющей балки и фермы установлены направляющие рельсы, по которым двигалась ракета. В целях предотвращения замерзания рельс имелось устройство для обогрева их индукционными токами. Пусковая установка могла перезаряжаться запасными ракетами, хранившимися в специальных ангарах-погребах корабля. Расчетное время перезарядки 8—10 минут. В ЦНИИАГ была создана система дистанционного управления Д-59, которая обеспечивала автоматическое наведение установки по данным поста управления стрельбой в двух плоскостях и стабилизацию по крену. Ошибки при качке: 4—6 точек дальномера.

Доставленные на полигон пусковые установки СМ-59—1 отличались от корабельных отсутствием броневой защиты и противообледенительного устройства. (Сх. 25)

С завершением испытательных работ в поселке Черноморск пусковая установка СМ-59—1 была разобрана и отправлена в Николаев на судостроительный завод им. 61 Коммунара. Позднее ее установили на эсминце проекта 57бис «Упорный».

Первый пуск изделия КСЦ в ходе четвертого этапа заводских испытаний состоялся 19 сентября 1956 г. Согласно полетному заданию, ракета должна была пролететь 15 км, но из-за неправильно выбранного угла установки стабилизаторов она на 40-й секунде полета поднялась на высоту 1180 м и с этой высоты начала плавно снижаться до приводнения. В итоге ракета пролетела 60 150 м за 240,2 с.

В ходе второго пуска 7 августа 1956 г. стартовый двигатель ПРД-19М при отделении на секунду зацепился за «гребни» ракеты. Поэтому изделие КСЦ не выполнило расчетную «горку» и преждевременно приводнилось, пролетев за 40,5 секунды 9,3 км вместо запланированных 15 км.

В третьем старте 22 августа ракета также должна была пролететь 15

км, но из-за ненормальной работы рулевой машинки по каналу тангажа ракета не вышла в горизонтальный полет и преждевременно приводнилась, пролетев всего 1800 м за 7,8 с.

Неудачным оказался и четвертый пуск 19 сентября 1956 г. Стартовик опять зацепился за гребень ракеты после окончания работы. В результате ракета вместе со стартовиком, не долетев до среза воды, упала на боевом поле полигона в 680 м от места старта на 5,6-й секунде полета.

Зато последующие четыре старта (29 ноября, 10, 19 и 23 декабря 1956 г.) прошли удачно. Дальность стрельбы постепенно увеличивалась — 15 км, 20 км, 30 км. Соответственно, ракеты пролетели 14 800 м, 19 700 м, 31 200 м и 29 700 м.

Учитывая, что в конце четвертого этапа испытаний наметилась тенденция стабильного полета ракеты в соответствии с заданием на пуск (ракета последовательно пролетела 15, 20 и 30 км), и что четыре неудачи на пусках № 11, 12, 13 и 14 имели чисто механические причины, сравнительно легко устранимые (при общих положительных итогах предыдущих трех этапов испытаний), а также в связи с тем, что сроки проведения Государственных испытаний, установленные Правительством СССР, поджимали (1957 г.), было решено сразу же после завершения экспериментальных (заводских) испытаний перейти к этапу лётно-конструкторских испытаний и провести их с корабля.

Официально лётно-конструкторские испытания с участием эсминца «Бедовый» начались 5 января 1957 г. Основанием для проведения этих испытаний стало Постановление Совмина № 1238— 629 от 31 августа 1956 г.

Эффективность ракеты КСЦ можно проиллюстрировать несколькими пусками:

30 августа КСЦ попала в борт мишени — лидера «Ереван». Несмотря на то, что боевая часть ракеты была инертной, в борту образовалась дыра 2,0 x 2,2 м, а нижняя кромка дыры оказалась на 0,3 м ниже ватерлинии. В результате прямого попадания лидер затонул.

6 сентября ракета была выпущена по катеру волнового управления (радиоуправления) проекта 183Ц, шедшему с 30-узловой скоростью у мыса Чауца. Было достигнуто прямое попадание без подводного хода боевой части. Катер развалился на две части и затонул.

В районе Балаклавы в качестве мишени использовалась цитадель недостроенного тяжелого крейсера проекта 82 «Сталинград». Длина мишени составляла 150 м, а осадка — 8,5 м. Эта мишень имела ряд особенностей. По ней проводились не только ракетные стрельбы, но также

артиллерийские и торпедные, а флотская авиация отрабатывала на этой мишени все виды бомбометаний. Поэтому мишень «Сталинград» имела постоянный обслуживающий личный состав. Во время проведения стрельб и бомбометаний личный состав был надежно укрыт и защищен (толщина бортовой брони составляла 230—260 мм, бортовых булей — 70—90 мм, палуб — 140—170 мм).

27 декабря 1957 г. ракета попала в борт мишени, почти в самый ее центр, с отклонением 4 м влево. В борту «Сталинграда» появилось отверстие в виде восьмерки общей площадью 55 м².

Комиссия рекомендовала комплекс принять на вооружение, и в начале 1958 г. вышло Постановление Совмина о принятии комплекса КСЦ.

Любопытно описание стрельбы ракетой КСЦ в 1961 г., любезно предоставленное автору очевидцем капитаном 2-го ранга Ю.С. Кузнецовым. Этот пуск интересен тем, что стреляли по эсминцу проекта 7 «Бойкий», который лишь за несколько дней до этого был выведен из боевого состава Черноморского флота. Это был первый корабль-мишень, который сохранил все надстройки, артиллерийские установки, торпедные аппараты и т.д.

Ракета поразила мишень в стык палубы и борта у основания стойки кормового флага. Получился рикошет, и ракета пошла вдоль диаметральной плоскости корабля над палубой, сметая все на своем пути. Сначала это были кормовые орудийные башни, потом надстройки с расположенным на них дальномерным постом, потом кормовой торпедный аппарат и т.д. Все было сметено за борт, вплоть до полубака.

Далее ракета вошла вдоль полубака, разрезав его вдоль, как консервным ножом. Генерация движения несколько замедлилась, и ракета застряла в районе носового 130-мм орудия. При этом док-мачта свалилась на один борт, а мостик с КДП и еще одним орудие главного калибра — на другой. Если бы комиссия по проведению КСИ-61 не сфотографировала мишень до пуска, наверное, никто бы не поверил, что такое можно сотворить с кораблем одной ракетой, да еще ракетой в инертном состоянии. При этом надо учесть, что мишень в нескольких местах горела.

В июне того же 1961 года крейсер «Адмирал Нахимов» был выведен на буксире из Севастополя и отведен на 45—50 миль в сторону Одессы. Безлюдный крейсер слегка дрейфовал. Стрельбы с дистанции 68 км вел ракетный корабль проекта 56М «Прозорливый». Ракета попала в стык спардека и борта крейсера. В месте попадания образовалась дыра в виде перевернутой восьмерки общей площадью около 15 м². Как писал Ю.С.

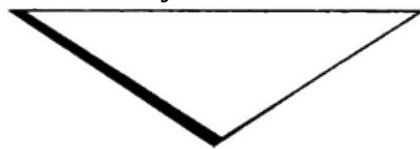
Кузнецов: «Большая часть дыры приходилась на спардек, меньшая — на борт. Дыра в спардеке принадлежала маршевому двигателю, в борту — боевой части в инертном снаряжении. Одной этой дырой дело не обошлось. Ракета "прошила" крейсер с борта на борт и вышла из правого борта крейсера как раз под фок-мачтой. Выходное отверстие представляло собой почти круглую дыру площадью около 8 м², при этом нижний срез дыры оказался на 30—35 см ниже ватерлинии, и пока до крейсера добрались корабли аварийно-спасательной службы, он успел принять во внутрь около 1600 т забортной воды. К тому же по крейсеру разлились остатки керосина, и от этого возник пожар, который тушили около 12 часов.

Подготовленный к списанию крейсер не имел на борту ничего деревянного, даже деревянная палуба была снята, но пожар буквально бушевал — горело железо, хотя это трудно себе представить.

Спасал крейсер весь Черноморский флот. Даже личный состав "Прозорливого", пока не подошли корабли аварийно-спасательной службы, пытался тушить на крейсере пожар».

С большим трудом «Адмирал Нахимов» был спасен и отведен в Севастополь.

Комплекс КСЩ состоял на вооружении до начала 1970-х годов. В 1971 г. в ходе отработки ЗРК «Шторм» на БПК проекта 1134Б «Николаев» было решено использовать в качестве целей ракеты КСЩ. Ракетный корабль «Неуловимый» в районе Керчи запустил пять «Щук». Ракеты летели на высоте около 60 м, и ни одна из них «Штормом» сбита не была. Комплекс как будто хотел доказать начальству: «Рано вы меня списываете».



Глава 19

ФАУ-1 — КОЗЫРНАЯ КАРТА ЧЕЛОМЕЯ

Крылатая управляемая ракета (самолет-снаряд) ФАУ-1 была спроектирована для пуска с наземных установок. В ходе войны подавляющее большинство ракет ФАУ-1 было запущено с наземных пусковых установок. Поэтому о ней я расскажу вкратце, сделав упор на применение ракет с воздушного носителя.

Самолет-снаряд Fi-ЮЗ был создан за очень короткое время в 1942 г. самолетостроительной фирмой «Физелер» в Касселе под руководством Управления германских ВВС и испытан на опытном полигоне Пенемюнде-Вест. Для сохранения в тайне всех работ по его созданию он был условно назван «Кишкерн» и получил кодовое наименование FZG 76.

После первого боевого применения 12—13 июня 1944 г. в добавление к фабричной марке Fi-ЮЗ ему было дано обозначение ФАУ-1 (V-1, где V (fau) — первая буква слова Vergeltung — расплата, возмездие).

Боевая часть ракеты имела три контактных взрывателя. Ракета была оснащена пульсирующим двигателем Argus 109—014, развивавшим тягу 2,35—3,29 кН. В качестве топлива использовался низкосортный бензин. Маршевая скорость полета около 160 м/с (580 км/час). Дальность стрельбы около 250 км. У нескольких поздних серийных ракет дальность стрельбы была увеличена до 370 км.

Ракеты ФАУ-1 оснащались инерциальной системой наведения. Для большей части снарядов курс задавался направлением старта и оставался на все время полета неизменным. Но к концу войны отдельные образцы стали снабжаться устройствами разворота, так что ракеты после старта могли выполнять вираж по программе.

Высота полета могла устанавливаться по барометрическому высотомеру в диапазоне 200—3000 м. Для определения расстояния до цели в носовой части объекта размещался приводимый в движение небольшим воздушным винтом счетчик пути («воздушный лаг»). По достижении предварительно рассчитанного расстояния от места старта счетчик пути отключал двигатель, одновременно подавал команду на руль высоты, и ракета переводилась в пикирующий полет.

Часть ракет ФАУ-1 снабжалась радиопередающими устройствами, так что с помощью перекрестной пеленгации можно было проследить за

траекторией полета и определить место падения снаряда (по прекращению работы передатчика).

Точность попадания по проекту 4 x 4 км при дальности полета 250 км. Таким образом, ракета могла эффективно действовать по крупным городам.

В июне—августе 1944 г. ракеты ФАУ-1 запускались только по Лондону и только с наземных стационарных катапульти. Для защиты Лондона союзники бросили против нового немецкого оружия огромные силы. Сотни тяжелых бомбардировщиков чуть ли не ежедневно бомбили стартовые позиции ФАУ-1. Только за первую неделю августа на них было сброшено 15 000 тонн бомб.

С учетом небольшой дальности стрельбы ФАУ-1 при стрельбе по Лондону ракеты могли пересекать побережье Англии на очень узком участке — менее 100 км. К середине августа в этом секторе англичане сосредоточили 596 тяжелых и 922 легких зенитных орудий, около 600 пусковых установок зенитных неуправляемых ракет, а также 2015 аэростатов заграждения. Вблизи английского побережья над морем непрерывно патрулировали истребители (15 эскадрилий ночных и 6 эскадрилий дневных истребителей). Все эти меры привели к тому, что число сбитых ракет к сентябрю достигло 50 процентов.

Наконец, к 5 сентября большая часть немецких стартовых площадок была захвачена союзными войсками, и запуск ракет ФАУ-1 на Англию временно прекратился.

В связи с этим немцы переоборудовали несколько десятков бомбардировщиков He 111, Ju 88, Me 111 и FW 200 «Кондор». Проблема переоборудования самолетов для немцев была облегчена тем, что еще в период испытаний Fi-ЮЗ часть из них запускалась с самолета Me 111.

В 5 часов утра 16 сентября с немецких самолетов He 111 и Ju 88 было запущено семь ракет ФАУ-1. Из них две упали в Лондоне, а остальные — в графстве Эссен. Это было первое в мире применение авиационных дальнобойных ракет. До конца сентября германские самолеты запустили 80 ракет ФАУ-1, из которых 23 были уничтожены союзниками. За первые две недели октября немецкие самолеты выпустили 69 ракет, из них 38 были уничтожены.

Применение немцами ракеты ФАУ-1 произвело большое впечатление на западных союзников. В 1944—1945 гг. американцы

создали несколько копий ракет ФАУ-1, которые запускались с наземных пусковых установок, с самолетов-носителей В-17 и В-29.

На базе ФАУ-1 в США был создан морской самолет-снаряд KUW-1 «Лун» («Loop»). В конце 1949 г. в подводные лодки — носители «Лун»

были переоборудованы две лодки: «Карбонеро» (SS-337) и «Каск» (SS-348). Каждая лодка несла по одному самолету-снаряду, помещенному в ангаре позади рубки. (Сх. 26)

Формально «Лун» был принят на вооружение и оставался на этих подводных лодках до начала 1950-х годов. Больше самолетов-снарядов с реактивными пульсирующими двигателями американцы не делали.

Несколько по-другому сложилась судьба ФАУ-1 в СССР. В 20-х числах сентября 1944 г. в Москву из Польши был доставлен найденный в болоте самолет-снаряд ФАУ-1. Через несколько недель еще один экземпляр был доставлен из Англии (несколько ФАУ-1 упали, не взорвавшись, на территорию Великобритании).

Приказом НКАП от 19 сентября 1944 г. коллективу завода №51 было поручено создать отечественный аналог ФАУ-1.

На заводе №51, расположенном недалеко от нынешней станции метро «Беговая» (которым ранее руководил авиаконструктор Н.Н. Поликарпов), создается специальное конструкторское бюро для работ с самолетами-снарядами. 19 октября 1944 г. главным конструктором завода № 51 назначается В.Н. Челомей.

В соответствии с постановлением ГКО от 18 января 1945 г. заводу № 51 было поручено спроектировать и построить по типу ФАУ-1 самолет-снаряд и совместно с ЛИИ провести его испытания в феврале—апреле 1945 г. Челомеевскому изделию ФАУ-1 был присвоен индекс 10Х. Как и ФАУ, 10Х изготавливалась в вариантах «земля — земля» и «воздух — земля». Причем работы над авиационным вариантом опережали работы над вариантом с наземным пуском.

Для испытаний 10Х были переоборудованы три бомбардировщика Пе-8. С апреля по сентябрь 1945 г. на полигоне в Голодной степи (между Ташкентом и Сырдарьей) было запущено 63 ракеты 10Х, и только 30% пусков оказались удачными.

В 1946 г. в носители 10Х переоборудовали еще два бомбардировщика Пе-8. С 15 по 20 декабря 1948 г. провели еще 73 пуска ракет 10Х воздушного базирования.

Аэродинамическая схема ракеты 10Х нормальная самолетная. Длина ракеты 8 м. Максимальный диаметр корпуса 1,05 м. Размах крыльев 6 м. Первые образцы 10Х имели металлические крылья, а последующие — деревянные. Двигатель пульсирующий Д-3 с тягой 310 кг. Стартовый вес ракеты 2126—2130 кг. Вес боевой части 800 кг. Максимальная скорость полета 550—600 м/с.

В 1948 г. по результатам летных испытаний 10Х была рекомендована к

принятию на вооружение, но руководство ВВС фактически отказалось ее принимать. Понять их очень легко. Ракета имела малую дальность и скорость, меньшую скорости винтомоторных истребителей того времени. Инерциальная система наведения допускала стрельбу лишь по крупным городам. Попадание в квадрат 5 x 5 км считалось удачным, и это с расстояния 200—300 км! Наконец, ВВС практически не имели носителей для 10Х. Пе-8 состояло всего несколько десятков, а Ту-4 еще не было.

Не лучше у Челомея шли дела с самолетом-снарядом наземного базирования 10ХН, разработка которого была начата в 1949 г. Эта ракета была создана на базе 10Х, главное отличие ее заключалось в установке твердотопливного стартового двигателя. (Сх. 27)

В марте 1950 г. эскизный проект был предъявлен заказчику, а в июле 1951 г. на полигоне Капустин Яр начались летные испытания. Испытывались ракеты, стартовые пороховые двигатели СД-10ХН, стартовые салазки и направляющие. По итогам испытаний Государственная комиссия предложила сформировать войсковую часть для освоения и подготовки кадров Советской армии к эксплуатации этого нового вида оружия.

С 17 декабря 1952 г. по 11 марта 1953 г. в в/ч 15644 прошли Государственные испытания наземного самолета-снаряда 10ХН, в ходе которых было запущено 15 изделий. Стрельба велась с громоздкой катапульты ПК-10ХН с воздушно-пусковым агрегатом. Катапульту длиной свыше 30 м с трудом перемещал тяжелый тягач АТ-Т. Управление стрельбой велось со спецмашины на базе БТР-40А1. Время разворачивания катапульты составляло в среднем около 70 минут. Время перезарядки новой ракеты — 40 минут. Вес изделия 10ХН 3500 кг, из которых 800 кг приходилось на боевую часть.

Стрельба велась на дистанцию 240 км по цели, представлявшей квадрат 20 x 20 км. Заданная высота полета — 240 м.

Первый пуск состоялся 12 января 1953 г. Ракета поначалу шла на высоте около 200 м, а затем поднялась до 560 м. Средняя скорость полета составляла 656 км/час. Ракета пролетела 235,6 км и не долетела 4,32 км, боковое отклонение составило 3,51 км. Для Челомея это был большой успех.

У второй ракеты на 350-й секунде полета отказал двигатель, и она упала на дистанции 113,4 км.

Третья ракета пролетела 247,6 км со средней скоростью 658 км/час. Перелет составил 7,66 км, а боковое отклонение — 2,05 км.

В итоге в квадрат 20 x 20 км из 15 попали 11 ракет. Высоту полета

ракеты выбирали сами — от 200 до 1000 м.^{[1631](#)}

Тем не менее работы над 10ХН были продолжены в 1954—1955 гг. Решением Совмина от 19 мая 1954 г. заводу № 475 (г. Смоленск) дали задание изготовить 100 ракет 10ХН, однако уже 3 ноября того же года задание было сокращено вдвое.

Ракета 10ХН вновь испытывалась на полигоне Капустин Яр. В ходе этих испытаний длина катапульты была доведена до 11 м, а в самом конце испытаний провели два успешных пуска при длине направляющих 8 м. Тем не менее ракету 10ХН на вооружение так и не приняли.

С 1951 г. Челомей проектировал корабельный вариант 10ХН, который в ряде документов именовался «Ласточкой». Крылатая ракета «Ласточка» имела два пороховых ускорителя, из которых один был «ускорителем первой очереди» и размещался на стартовой тележке, то есть выполнял функции катапульты, а другой — «ускоритель второй очереди» — размещался непосредственно на ракете. Ракета должна была стартовать с дорожки длиной около 20 метров с наклоном к горизонту 8—12° и требовала во время старта стабилизации от бортовой качки. Ракета хранилась на подводной лодке полностью заправленной, без съемных консолей крыла и оперения, которые размещались отдельно и должны были присоединяться к ракете непосредственно перед запуском.

В 1949 г. ЦКБ-18 под руководством Ф.А. Каверина разработало в нескольких вариантах проект ракетной подводной лодки П-2, вооруженной баллистической ракетой Р-1 и крылатой ракетой «Ласточка». Водоизмещение подводной лодки П-2 составляло 5360 т.

В варианте П-2, вооруженном крылатыми ракетами, боекомплект состоял из 51 ракеты «Ласточка», помещенных в три водонепроницаемых блока, установленных в специальных отсеках-нишах. В других вариантах в водонепроницаемых блоках должны были находиться ракеты Р-1 или сверхмалые подводные лодки. Но проект П-2 был признан слишком сложным, и разработку его прекратили.

В 1952—1953 гг. в ЦКБ-18 под руководством И.Б. Михайлова был разработан технический проект 628 — переоборудование подводной лодки ХТВ серии для проведения экспериментальных стрельб ракетами 10ХН. Крылатая ракета размещалась в контейнере диаметром 2,5 м и длиной 10 м. Работа по размещению на подводной лодке ракеты 10ХН и связанных с этим устройств и приборов имела шифр «Волна».

Для старта ракеты устанавливалось устройство, состоящее из фермы с механизмами ее подъема и опускания и механизмов подачи ракет на стартовое устройство. Длина стартовой фермы составляла около 30 м, угол

ее подъема — около 14°. Стартовое устройство размещалось по диаметральной плоскости в кормовой части лодки. Старт производился против хода подводной лодки. Связующим звеном между стартовым устройством и контейнером служила откидывающаяся кормовая крышка контейнера. Кроме этой крышки, в носовой части контейнера был люк для входа личного состава в контейнер. Контейнер рассчитывался на предельную глубину погружения, внутри его имелась пробковая изоляция. Ракета должна была храниться в контейнере со снятыми консолями крыла.

Для переоборудования в проект 628 была выделена подводная лодка Б-5 (до мая 1949 г. — К-51). Согласно постановлению Совмина от 19 февраля 1953 г. о прекращении работ по ракетам комплекса «Волна», все разработки проекта 628 также прекратились.

В 1948—1950 гг. прорабатывался вариант установки ракет 10Х, 10ХН и 16Х на недостроенный крейсер «Таллин» (проекта 82), трофейный германский крейсер «Зейдлиц» и строившиеся отечественные крейсера проекта 68бис. (Сх. 28)

Еще в 1946 г. Челомей спроектировал авиационную ракету 14Х с двумя более мощными пульсирующими двигателями Д-5. Аэродинамическая схема 14Х нормальная самолетная. Боевая часть та же, что и у 10Х. Система управления инерциальная. Рассматривался вариант 14Х с системой наведения по проекту «Кометы», но вскоре он был отвергнут. А ракета 14Х тихо скончалась, вопрос о ее принятии на вооружение даже не ставился.

7 мая 1947 г. вышло постановление Совмина № 1401—370 о разработке ракеты 16Х. Внешне и конструктивно 16Х мало отличалась от 14Х. Аэродинамическая схема нормальная самолетная. В качестве носителя мог использоваться Ту-4 (2 ракеты) и Ту-2 (1 ракета). (Сх. 29)

Модификациям ракет 10Х и 16Х Челомей присвоил индексы 10ХМ и 16ХМ. По-английски «Х» звучит «экс», в результате к ракетам Челомея приклеилась кличка «экземы» — «экзема-10», «экзема-11»^[64].

8 ходе испытаний ракеты 16Х на ней устанавливались различные пульсирующие двигатели: Д-5, Д-312, Д-14—4 и другие. Во время испытаний на полигоне в Ахтубинске с 22 июля по 25 декабря 1948 г. максимальная скорость возросла с 714 до 780 км/ч. В 1949 г. с двигателем Д-14—4 скорость достигла 912 км/час.

С 6 сентября по 4 ноября 1950 г. были проведены совместные испытания ракет 16Х. С самолетов Пе-8 и Ту-2 было запущено 20 ракет с двигателями Д-14—4. Дальность стрельбы составила 170 км, а средняя скорость — около 900 км/час. Все снаряды попали в прямоугольник 10,8 х

16 км, что для инерциальной системы управления 16Х сравнительно неплохо.

Но и такая меткость ВВС была не нужна. Поэтому принимается решение оснастить 16Х радиокомандной системой наведения, но она так и не была создана.

Со 2 по 20 августа 1952 г. прошли совместные испытания ракеты 16Х и носителя Ту-4, в ходе которых было проведено 22 пуска ракет с инерциальной системой управления. Комиссия сочла результаты испытаний успешными, благо, допускаемое круговое отклонение считалось 8 км.

Однако 4 октября 1952 г. Главнокомандующий ВВС маршал К.А. Вершинин заявил о невозможности принятия на вооружение 16Х из-за невыполнения требований по точности стрельбы, надежности и прочее. Вершинин предложил до конца 1952 г. провести испытания опытно-серийной партии из 15 самолетов-снарядов 16Х, а в 1953 г., сформировав в ВВС отдельную эскадрилью самолетов-носителей Ту-4, провести испытания войсковой партии из шестидесяти 16Х, из которых двадцать должны быть в боевом снаряжении.

Между Минавиапромом, поддерживающим Челомея, и ВВС возник серьезный конфликт. За решением обратились к Сталину.

Как писал первый заместитель Челомея Виктор Никифорович Бугайский: «На совещание были приглашены представители командования ВВС и испытательная бригада с полигона. Владимир Николаевич блестяще доложил в оптимистических тонах о результатах испытаний и похвалился, показав фотографии успешных попаданий ракет в цель и схему распределения точек их падения в заданный круг на земле в районе цели. Все это убедительно свидетельствовало о высокой эффективности ракет. Сталин попросил выступить представителей испытательной бригады с полигона. Вышел майор и заявил, что все успехи, о которых говорил В.Н. Челомей, имеют место, но на своей схеме он показал только успешные пуски. А таких пусков немного, основная масса испытанных ракет или не долетела до цели, или точки их падения лежат далеко за пределами заданной окружности. Затем он представил свою схему с совершенно неоптимистической картиной результатов работы. Сталин поинтересовался у присутствующих генералов, так ли все обстоит на самом деле, как доложил майор. Те подтвердили правоту майора. Тогда Сталин подвел итоги совещания: "Мы Вам, товарищ Челомей, оказали большое доверие, поручив руководить работами в столь важной для нас области техники. Вы доверие не оправдали. По-моему, Вы — авантюрист в технике, и мы не

можем Вам больше доверять! Вам нельзя быть руководителем!"»^[65].

19 декабря 1952 г. вышло постановление Совмина СССР за № 533—271, где говорилось: «Объекты 10ХН и 16Х закончены разработкой, а дальнейшие работы по созданию крылатых неуправляемых ракет с ПуВРД, проводимые в ОКБ-51 (конструктор Челомей), являются неперспективными, ввиду малых точностей и ограниченных скоростей, обеспечиваемых указанными ракетами.... Обязать МАП до 1 марта 1953 г. ОКБ-51 с его опытным заводом передать в систему ОКБ-155 [т.е. Микояну. —А.Ш.] по состоянию на 1 марта 1953 г. для усиления работ по заказам 3 Главного управления при СМ СССР».

Таким образом, контора Челомея за девять лет работы не сумела довести до принятия на вооружение ни одной ракеты.

Челомей оказался не у дел и отправился преподавать в МВТУ им. Н.Э. Баумана. Но тут умирает Сталин, и у власти оказывается Хрущев, с которым у Челомея были «старые связи». 9 июня 1954 г. вышел приказ Министерства авиационной промышленности о создании специальной конструкторской группы СКГ п/я 010 под руководством В.Н. Челомея. Для нее была выделена площадь в корпусах завода № 500, расположенного в Тушино.

Крылатые ракеты П-5, П-6, П-7, П-35, С-5 и другие обеспечат взлет Челомея. Но это уже тема другого рассказа. А интересующихся я отсылаю к моей книге «Огненный меч Российского флота» (М.: Яуза, ЭКСМО, 2004).

Таблица 13.

<i>Данные ФАУ-1 и самолетов-снарядов конструкции Челомея</i>

Тип самолета-снаряда	ФАУ-1	10ХН*	14Х	16Х
Полный вес, кг	2200	3300—3500	2500	3500
Вес в полете, кг	2200	2500	2500	2500
Вес боевой части, кг	1000	800—1000	800—1000	800—1000
Взрыватель	—	ВУ-1 и АВ-516	—	ВУ-105 и АВ-517 (или ВУ-1 и АВ-516)
Система управления	Автопилот	Автопилот АП-52 или радиокомандная	Автопилот	Автопилот АП-42 (или АП-56)
Тип горючего	Бензин	Бензин Б-70	Бензин Б-70	Бензин Б-70
Вес топлива, кг	600	450—500	—	740
Длина ракеты, м	7,73	7,5	7,6	7,6
Ширина ракеты, м	—	2,5	—	2,7
Высота без стартовой ступени, м	—	1,85	—	1,25
Диаметр фюзеляжа, м	0,82	0,85	0,85	0,85
Размах крыльев, м	5,3	6,5	6,5	6,5
Дальность стрельбы, км	250	240	100—240	100—240
Высота полета, м	—	200—1000	до 3000	50—500
Средняя скорость полета, км/час	580	565—600	800—900	858—900
Количество и марка маршевых двигателей	Argus	1 — ВРД Д-3 (или Д-5)	2 — ВРД Д-5	2 — ВРД Д-14 (или Д-16)
Тяга маршевого двигателя, кг	1 × 226	1 × 310	2 × 420	2 × 360
Количество и тип стартовых ускорителей	нет	2 пороховых (РБТ-70)	нет	2 РДТТ СД-10ХИ
Вес стартовых ускорителей, кг	—	1000	—	1000

* Модификация ракеты 10Х «Ласточка».



Глава 20

ГЕРМАНСКИЕ БАЛЛИСТИЧЕСКИЕ РАКЕТЫ

«ФАУ-2 — ЭТО ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ»

Первая в мире баллистическая ракета А-4 (ФАУ-2) была создана в Германии в научно-исследовательском центре в Пенемюнде под руководством Вернера фон Брауна.

Ракета А-4 транспортировалась без боевой части. Она присоединялась к ракете непосредственно перед стартом. Но при входе ракеты в плотные слои атмосферы боевая часть не отделялась. (Сх.30)(Сх.31)

Система управления ракетой инерциальная. В ранних экземплярах ракеты использовалась радиокоррекция — по радио подавалась команда на выключение подачи топлива в двигатель, и тем самым происходило управление скоростью ракеты. Скорость измерялась при помощи эффекта Доплера. Позднее от управления начальной скоростью при помощи радиокоманд отказались, заменив его гироскопически интегрирующим акселерометром, который и выключал двигатель в момент, когда достигались заранее заданные скорость и угол тангажа.

В течение времени работы двигателя управление А-4 осуществлялось при помощи воздушных и газовых рулей, из которых первые создавали аэродинамические моменты, а последние изменяли направление тяги реактивного двигателя. Газовые рули были сделаны из графита и находились в струе, вытекающей из сопла двигателя. Четыре аэродинамических руля геометрически были продолжением газовых. Пара рулей, предназначенных для управления по азимуту, была скреплена вместе, а другая пара рулей допускала раздельное управление.

Данные ракеты А-4

Вес стартовый, т — 12,9-13

Тяга двигателя максимальная, т:

у земли — 26

на большой высоте — 30

Полная длина ракеты, м — 13,9

Диаметр корпуса максимальный, м — 1,6

Размах стабилизаторов, м — 3,55

Вес боевой части, кг — 900-1000

Дальность полета максимальная, км — 250-300
Вес топлива (80-процентный этиловый спирт), т — 3,6
Вес окислителя (жидкий кислород), т — 5
Время работы двигателя, с — 64-65
Скорость ракеты максимальная, м/с — 1500
Высота над землей максимальная, км — 95
Скорость при встрече с целью, м/с — 800

Круговое вероятное отклонение (КВО) ракеты А-4 составляло около 4 км. Поэтому ракета могла эффективно поражать только крупные площадные цели типа Лондона.

Четвертый по счету и первый удачный пуск А-4 состоялся 3 октября 1942 г. Ракета пролетела 192 км и достигла высоты 90 км. Первый боевой пуск (по Лондону) произведен 7 сентября 1944 г.

А еще за два месяца до этого, 13 июля, британский премьер-министр Черчилль обратился с личным письмом к Сталину. Он писал, что советским войскам в скором времени предстоит освободить польский городок Дебице. А там находится экспериментальная станция, где немцы испытывают новое оружие — ракетные снаряды, способные будто бы нести 12 тыс. фунтов (5,5 т) взрывчатки. Хотя немцы перед сдачей города постараются уничтожить и вывезти оборудование, там все-таки может сохраниться кое-что важное для англичан, которые хотели бы узнать, как запускается ракета, и найти одну «специфическую часть радиомеханизма, которая выглядит совершенно незначительной деталью.

Я был бы благодарен, Маршал Сталин, если бы Вы предоставили нам возможность для изучения этой экспериментальной станции нашими специалистами»^[66].

В действительности в лесном болоте недалеко от Дебица были найдены остатки ракеты ФАУ-2. Их срочно самолетом отправили в Москву в НИИ-1 и разместили в большом актовом зале института. Для справки: 15 июля 1942 г. по ходатайству директора А. Костикова НИИ-3 был преобразован в ГИРТ — Государственный институт реактивной техники при Совнарком, но, не оправдав своего назначения, он 18 февраля 1944 г. был объединен с авиационным ОКБ Болховитинова в НИИ-1 для разработки реактивных двигателей к самолетам, с подчинением НКАП.

В книге «Ракеты и люди» Борис Евгеньевич Черток пишет, что остатки ФАУ-2 «были по чьей-то мудрой команде засекречены от советских ракетных специалистов, вероятно, столь же строго, как секретились в Германии от английских шпионов. Иногда невозможно было понять логику

наших секретных служб»^[67].

Увы, все было не так. Мой друг и коллега Евгений Кулешов недавно обнаружил в Федеральном архиве любопытный документ: «План на изучение специального агрегата, доставленного в НИИ-1». «Специальным агрегатом» наши секретчики именовали ракету ФАУ-2 (А-4).

Согласно этому плану, остатки ракеты должны были быть изучены к 15 октября и составлен общий альбом компоновочных чертежей и схем агрегата и подробное описание изделия. К работам привлекались Душкин, Стечкин, Победоносцев, Челомей, Микулин (двое последних должны были изучать ЖРД) и другие, всего 21 человек. Увы, среди них не было ни Королева, ни Глушко. Дело в том, что оба еще находились в Казани, и в Москву они приедут только летом 1945 г., а о существовании ФАУ-2 узнают только в Германии.

Далее Черток пишет: «Но постепенно здравый смысл начал брать верх. А.М. Исаев, затем я, Н.А. Пилюгин, В.П. Мишин и еще несколько специалистов были допущены к осмотру секретного немецкого оружия.

Войдя в зал, я сразу увидел грязно-черный раструб, из которого торчала нижняя часть туловища Исаева. Он залез с головой через сопло в камеру сгорания и с помощью фонарика рассматривал подробности. Рядом сидел расстроенный Болховитинов.

Я спросил:

— Что это, Виктор Федорович?

— Это то, чего не может быть! — последовал ответ.

ЖРД таких размеров в те времена мы себе просто не представляли»^[68].

После вступления советских и американских войск в Германию русские и американцы начинают настоящую охоту за германскими ракетами, документациями и инженерно-техническим составом.

Сразу после захвата частями 2-го Белорусского фронта научно-исследовательского испытательного центра Пенемюнде туда была направлена специальная группа под командованием генерал-майора А.И. Соколова. Ранее Соколов был заместителем командующего гвардейскими минометными частями. Дело в том, что и ВВС, и авиационная промышленность всеми силами открещивались от управляемых ракет, и ГАУ решило «приватизировать» этот вид вооружения.

Однако в Пенемюнде практически не осталось ни оборудования, ни ведущих специалистов-ракетчиков. Все они покинули Пенемюнде еще 17 февраля 1945 г. Группе Соколова удалось захватить лишь нескольких

второстепенных сотрудников и остатки оборудования.

В мае 1945 г. Алексей Исаев и группа сотрудников НИИ-1 посетили Пенемюнде. Черток писал: «Все поиски были безуспешными. Но неожиданно один из сотрудников, отлучившийся к какой-то куче дров "по нужде", как рассказывал Исаев, издал вопль и вернулся с тонкой книжицей — отчетом. По диагонали слегка подмоченной обложки шла красная полоса и страшная надпись "Streng Geheim" — "Строго секретно". Организованная тут же коллективная экспертиза установила, что этот документ является проектом ракетного самолета-бомбардировщика.

Исаев рассказал мне об этой редкостной находке в Берлине, по возвращении из Пенемюнде. Он был инженером оригинального образа мышления, увлекавшимся новыми нестандартными идеями независимо от того, кто их предлагал. Полушепотом, чтобы не подслушали, он повествовал: "Пуля в лоб! Что там придумано! Это самолет! Но не наш жалкий БИ, у которого бутылка каких-то полторы тонны, а там все 100 тонн сплошного огня! Этот самолет забрасывается этим чертовым двигателем на страшную высоту — километров 300 или 400!

Сыплется на сверхзвуке вниз, но не врубается в атмосферу, а ударяется о нее, как плоский камешек, который мы бросаем под минимальным углом к поверхности воды. Ударяется, подскакивает и летит дальше! И так два или три раза! Рикошетом! Помнишь, как мы соревновались в Сердоликовой бухте Коктебеля: у кого будет больше скользящих касаний воды. Так вот, эти деятели таким образом скользят по атмосфере и пикируют вниз только перелетев океан, чтобы врубиться в Нью-Йорк! Сильная идея!.."

Обнаруженный и тут же второй раз коллективно засекреченный отчет был при свидетелях засунут под рубашку самого надежного исаевского сотрудника. Не докладывая генералу Соколову, его посадили в "Бостон" и тут же отправили в Москву.

Насколько я смог понять позднее, это не был проект А-9/А-10, рассчитанный на дальность 800 км. В отчете речь шла о дальностях, нужных для поражения Нью-Йорка. С позиции сегодняшних дней мы можем сказать, что схема аппарата, описанного в отчете, найденном в куче дров в Пенемюнде в мае 1945 г., предвосхитила структуру американского "Спейс шаттла" и нашей системы "Энергия—Буран"»^{[1691](#)}.

Но вернемся от журавля в небе к синице в руках, то есть к ФАУ-2.

К концу войны большая часть персонала из Пенемюнде и оборудования находились в Тюрингии. Там же, в Нордхаузене, был и подземный завод по производству А-4. Согласно решениям Крымской конференции, Тюрингия должна была быть в советской зоне оккупации. Но

поскольку советские войска не хотели уходить из западного сектора Берлина, американцы не покидали Тюрингию. Сложилась забавная картина: обе стороны хотели основательно «почистить» оставленные территории. Как писал Б.Е. Черток: «Наши власти не спешили вывести войска из западной части Берлина, потому что надо было успеть демонтировать и перевезти в нашу зону Берлина станки и все ценное оборудование с заводов западной части города. Только на демонтаж Сименсштадта — "города Сименса" — были брошены две мотострелковые дивизии. Теперь уже пыль стояла не от боев, а от сотен "студебеккеров" и прочих машин, перевозивших по еще не очищенным улицам трофейное оборудование.

Между тем и американцы не спешили убрать свои войска из Тюрингии: надо было разыскать и вывезти как можно больше немецких специалистов — ракетчиков и атомщиков. Надо было собрать на подземных заводах в Нордхаузене как можно больше ракет и всякого ракетного оборудования и все это успеть переправить в зону, которая уже не будет доступна Красной армии. Спешили все, кто работал по обе стороны еще не обозначенных границ, они же просили своих командующих не спешить снимать КПП и охрану этих границ»^[70].

Лишь в конце июля 1945 г. американские войска получили приказ очистить Тюрингию. 14 июля в Нордхаузен прибыли советские специалисты. Американцам удалось вывезти оттуда не менее сотни готовых ракет А-4, но еще сотни составных частей ракет валялись по заводу.

С июля по август 1945 г. в Восточную Германию в район города Нордхаузена на завод Миттельверке прибыл ряд видных советских специалистов, таких как С.П. Королев, В.П. Глушко, В.П. Бармин, Н.А. Пилюгин, В.П. Мишин, М.С. Рязанский, В.С. Кузнецов, А.М. Исаев, Б.Е. Черток, Г.А. Тюлин, М.К. Тихонравов, В.С. Будняк. Всего группа советских специалистов вместе с механиками в 1945 г. насчитывала 284 человека.

В советской оккупационной зоне совместно с оставшимися немецкими специалистами был создан ряд предприятий по восстановлению ракет, двигателей, аппаратуры, системы управления и чертежей на них. Так, в городе Блейхероде (Бляйхероде) был создан институт «Раабе», занимавшийся восстановлением систем управления ракет А-4. Поначалу этот «институт» занял виллу Франка в Блейхероде и состоял всего из двенадцати немцев, которыми командовали полковник Исаев и майор Черток. Название «Раабе» («Рабе») пошло от «ракетенбау» — «строительство ракет». Между прочим, по-немецки «Раабе» — ворон.

В городе Кляйн-Бодунген был организован наземный завод 3 по сборке ракет А-4, а близ города Леестен на юге Тюрингии — испытательная станция двигателей на базе подземного завода по производству жидкого кислорода, руководителем которой был В.П. Глушко. Леестен представлял собой огромный песчаный карьер, на одном из склонов которого был построен огневой стенд.

В этом же карьере находились подземный завод, производивший жидкий кислород для испытаний, и подземное хранилище этилового спирта.

Каждый двигатель, установленный на ракету ФАУ-2, проходил в Леестене предварительную огневую обкатку на компонентах, которые под давлением подавались из огромных толстостенных баков. Вся техника испытаний была хорошо отлажена. Американцы по непонятным причинам отсюда ничего не вывезли и ничего не забрали.

На подземном складе было обнаружено более пятидесяти совершенно новых, подготовленных к испытаниям камер сгорания. На подъездных железнодорожных путях были найдены в полной сохранности вагоны с имуществом, вывезенным из Пенемюнде. Здесь было 15 вагонов с двигателями для А-4, платформы с наземным оборудованием, в том числе установщики — «майлервагены», тележки для перевозки ракет, цистерны для перевозки и заправки жидкого кислорода, заправщики спирта и много другого из наземного хозяйства.

В начале 1946 г. в Германии был организован институт «Нордхаузен», директором которого назначили Л.М. Гайдукова, а главным инженером — С.П. Королева. В «Нордхаузен» вошли институт «Раабе», завод 3 и испытательная станция в Леестене. Затем были дополнительно организованы завод 1 в Заммерде по сборке ракет А-4, которым руководил В.П. Мишин, завод 2 «Монтания» в Нордхаузене для сборки двигателей и завод 4 в Зондерхаузене для сборки аппаратуры системы управления. К лету 1946 г. численность немецкого персонала, работавшего в институте «Нордхаузен», достигла 6 тысяч человек, и еще свыше тысячи работало на фирмах-смежниках.

В результате большой работы, проделанной советскими и германскими специалистами, из деталей и агрегатов, найденных на складах различных фирм в Германии, Чехословакии и Польше, собрали 29 ракет А-4, полностью восстановили конструкторскую документацию и инструкции, а также скомплектовали детали и агрегаты для сборки в Советском Союзе еще 10 ракет. Ракеты А-4, собранные в Германии, именовали серия «Н», а собранные в СССР — серия «Т».

13 мая 1946 г. вышло Постановление Совмина № 1017— 419 «Вопросы реактивного вооружения», которое явилось программной разработкой ракетного оружия в СССР. Постановлением предусматривалось создание Специального Комитета по Реактивной Технике при Совете Министров СССР под председательством Г.М. Маленкова.

«Постановление Совета Министров СССР № 1017—419 от 13 мая 1946 г. [\[71\]](#)

ВОПРОСЫ РЕАКТИВНОГО ВООРУЖЕНИЯ

Считая важнейшей задачей создание реактивного вооружения и организации научно-исследовательских и экспериментальных работ в этой области, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Создать специальный Комитет по Реактивной Технике при Совете Министров Союза ССР в составе:

т. Маленков Г.М. — председатель т. Устинов Д.Ф. — заместитель председателя т. Зубович И.Г — заместитель председателя, освободить его от работы в Министерстве электропромышленности т. Яковлев Н.Д. — член Комитета т. Кирпичников Н.И. — член Комитета т. Берг А.И. — член Комитета т. Горемыкин П.Н. — член Комитета т. Серов И. А. — член Комитета т. Носовский Н.Э. — член Комитета.

2. Возложить на Специальный Комитет по Реактивной Технике: а) наблюдение за развитием научно-исследовательских, конструкторских и практических работ по реактивному вооружению, рассмотрение и представление непосредственно на утверждение Председателя Совета Министров СССР планов и программ развития научно-исследовательских и практических работ в указанной области, а также определение и утверждение ежеквартальной потребности в денежных ассигнованиях и материально-технических ресурсах для работ по реактивному вооружению;

б) контроль за выполнением Министерствами и ведомствами заданий Совета Министров СССР о проведении научно-исследовательских, проектных, конструкторских и практических работ по реактивному вооружению;

в) принятие совместно с соответствующими Министрами и руководителями ведомств оперативных мер по обеспечению своевременного выполнения указанных заданий;

3. Специальный Комитет имеет свой аппарат.

4. Установить, что работы, выполняемые министерствами и ведомствами по реактивному вооружению, контролируются Специальным Комитетом по Реактивной Технике. Никакие учреждения, организации и

лица, без особого разрешения Совета Министров, не имеют права вмешиваться или требовать справки о работах по реактивному вооружению.

5. Обязать Специальный Комитет по Реактивной Технике представить на утверждение председателю Совета Министров СССР план научно-исследовательских и опытных работ на 1946—1948 гг., определить как первоначальную задачу — воспроизведение с применением отечественных материалов, ракет типа ФАУ-2 (дальнобойной управляемой ракеты) и Вассерфаль (зенитной управляемой ракеты).

6. Определить головными министерствами по разработке и производству реактивного вооружения:

а) Министерство вооружения — по реактивным снарядам с жидкостными двигателями;

б) Министерство сельскохозяйственного машиностроения — по реактивным снарядам и пороховым двигателям;

в) Министерство авиационной промышленности — по реактивным самолетам-снарядам.

7. Установить, что основными министерствами по смежным производствам, на которые возлагается выполнение научно-исследовательских, конструкторских и опытных работ, а также производство по заказам головных министерств, утверждаемых Комитетом, являются:

а) Министерство электропромышленности — по наземной и бортовой радиоаппаратуре управления, селекторной аппаратуре и телевизионным механизмам, радиолокационным станциям обнаружения и определения координат цели;

б) Министерство судостроительной промышленности — по аппаратуре гироскопической стабилизации, решающим приборам, корабельным радиолокационным станциям обнаружения и определения координат цели и расстояния до снаряда, системам стабилизации корабельных стартовых установок, головкам самонаведения реактивных снарядов для стрельбы по подводным целям и приборам;

в) Министерство химической промышленности — по жидким топливам, окислителям и катализаторам;

г) Министерство авиационной промышленности — по жидкостным реактивным двигателям для дальнобойных ракет и производству аэродинамических исследований и испытаний ракет;

д) Министерство машиностроения и приборостроения — по установкам, пусковой аппаратуре, различным компрессорам, насосам и

аппаратуре к ним, а также другой комплектующей аппаратуре;

е) Министерство сельскохозяйственного машиностроения — по неконтактным взрывателям, снаряжению и порохам.

8. В целях выполнения возложенных на Министерства задач, создать:

в Министерствах: Вооружения, Сельхозмашиностроения и Электропромышленности — Главные Управления по реактивной технике;

в Министерстве Вооруженных Сил СССР — Управление реактивного вооружения в составе ГАУ и Управление реактивного вооружения в составе военно-морских сил;

в Министерствах: Химической промышленности, Судостроительной промышленности, Машиностроения и Приборостроения — Управления по реактивной технике;

в Госплане Совета Министров СССР — отдел по реактивной технике во главе с заместителем председателя Госплана.

9. Создать в министерствах следующие научно-исследовательские институты, Конструкторские Бюро и полигоны по реактивной технике:

а) в Министерстве вооружения — Научно-исследовательский институт реактивного вооружения и Конструкторское Бюро на базе завода № 88, сняв с него все другие задания, с размещением этих заданий по другим заводам Министерства вооружения;

б) в Министерстве сельхозмашиностроения — Научно-исследовательский институт пороховых реактивных снарядов на базе ГЦКБ-1, Конструкторское Бюро на базе филиала № 2 НИИ-1 Министерства авиационной промышленности и Научно-исследовательский полигон ракетных снарядов на базе Софринского полигона;

в) в Министерстве химической промышленности — Научно-исследовательский институт химикатов и топлив для реактивных двигателей;

г) в Министерстве электропромышленности — Научно-исследовательский институт с проектно-конструкторским бюро по радио и электроприборам управления дальнобойными и зенитными реактивными снарядами на базе лаборатории телемеханики НИИ-20 и завода № 1;

д) в Министерстве Вооруженных Сил СССР — Научно-исследовательский институт ГАУ и Государственный Центральный полигон реактивной техники для всех министерств, занимающихся реактивным вооружением.

10. Обязать министерства: Вооружения (т. Устинова), Сельхозмашиностроения (т. Ванникова), Электропромышленности (т. Кабанова), Судостроительной промышленности (т. Горегаяд),

Машиностроения и приборостроения (т. Паршина), Авиапромышленности (т. Хруничева), Химпромышленности (т. Первухина), Вооруженных Сил (т. Булганина) утвердить структуры и штаты управлений, НИИ и Конструкторских Бюро соответствующих министерств.

11. Считать первоочередными задачами следующие работы по реактивной технике в Германии:

а) полное восстановление технической документации и образцов дальнобойной управляемой ракеты ФАУ-2 и зенитных управляемых ракет — Вассерфаль, Рейнтохтер, Шметтерлинг;

б) восстановление лабораторий и стендов со всем оборудованием и приборами, необходимыми для проведения исследований и опытов по ракетам ФАУ-2, Вассерфаль, Рейнтохтер, Шметтерлинг и другим ракетам;

в) подготовку кадров советских специалистов, которые овладели бы конструкцией ракет ФАУ-2, зенитных управляемых и других ракет, методами испытаний, технологией производства деталей и узлов и сборки ракет;

12. Назначить руководителем работ по реактивной технике в Германии т. Носовского с пребыванием его в Германии. Освободить т. Носовского от других работ, не связанных с реактивным вооружением. Помощниками т. Носовского назначить тт. Кузнецова (ГАУ) и Гайдукова.

13. Обязать комитет по реактивной технике отобрать из соответствующих министерств и послать в Германию для изучения работы по реактивному вооружению необходимое количество специалистов различного профиля, имея в виду, что с целью получения опыта к каждому немецкому специалисту должны быть прикреплены советские специалисты.

14. Запретить министерствам и ведомствам отзывать, без ведома Специального Комитета, своих работников, находящихся в Германии, работающих в комиссиях по изучению немецкого реактивного вооружения.

15. Министерством: вооружения, сельхозмашиностроения, авиационной промышленности, электропромышленности, химпромышленности, машиностроения и приборостроения и вооруженных сил СССР в месячный срок подготовить и представить на утверждение Специального Комитета по реактивной технике конкретные планы конструкторских, научно-исследовательских и опытных работ в Германии по реактивному вооружению, с установлением задания и сроков для каждого Конструкторского Бюро.

Для ознакомления с проводимыми работами по реактивному вооружению в Германии, в целях подготовки плана предстоящих работ,

командировать в Германию тт. Устинова, Яковлева и Кабанова с группой специалистов, сроком на 15 дней.

16. Поручить Министерству вооруженных сил СССР (т. Булганину) сформировать в Германии специальную артиллерийскую часть для освоения, подготовки и пуска ракет типа ФАУ-2.

17. Предрешить вопрос о переводе Конструкторских Бюро и немецких специалистов из Германии в СССР к концу 1946 г.

Обязать министерства: вооружения, сельхозмашиностроения, электропромышленности, авиационной промышленности, химпромышленности, машиностроения и приборостроения подготовить базы для размещения немецких Конструкторских Бюро и специалистов. Специальному Комитету по Реактивной Технике в месячный срок внести в Совет Министров СССР предложение по этому вопросу.

18. Разрешить Специальному Комитету по Реактивной Технике устанавливать немецким специалистам, привлекаемым к работам по реактивной технике, повышенную оплату.

19. Обязать Министерство Вооруженных Сил СССР (т. Хрулева) выделить для обеспечения всех советских и немецких специалистов, занятых на работах по реактивному вооружению в Германии:

бесплатных пайков по норме № 11—1000 шт.

по норме № 2 с дополнительным пайком — 3000 шт.

автомашин: легковых — 100 шт.

грузовых — 100 шт.

и снабдить горючим и водительским составом.

20. Обязать Министерство финансов СССР и Советскую Военную Администрацию в Германии выделить для финансирования всех работ, проводящихся Специальным Комитетом по реактивной технике в Германии, 70 миллионов марок.

21. Разрешить Специальному Комитету по Ракетной Технике и Министерством заказывать в Германии различное специальное оборудование и аппаратуру для лабораторий Научно-исследовательских институтов и Государственного Центрального полигона реактивного вооружения, в счет репараций. Поручить Специальному Комитету совместно с Госпланом и Министерством внешней торговли определить перечень заказов и сроки их поставки.

22. Поручить Специальному Комитету представить Совету Министров СССР предложения о командировании в США Комиссии для размещения заказов и закупки оборудования и приборов для лабораторий Научно-исследовательских институтов по реактивной технике, предусмотрев в этих

предложениях предоставление Комиссии права закупки по открытой лицензии на сумму 2 миллиона долларов.

23. Обязать заместителя Министра внутренних дел т. Серова создать необходимые условия для нормальной работы конструкторских бюро, институтов, лабораторий и заводов по реактивной технике в Германии (продовольственное снабжение, жилье, автотранспорт и др.).

Министерству внутренних дел СССР (т. Хрулеву) и Главнотранспортному СВА т. Соколовскому оказать т. Серову необходимое содействие.

24. Обязать Специальный комитет по реактивной технике учесть все вывезенные различными министерствами и ведомствами оборудование, приборы, аппаратуру, а также материалы и образцы по реактивной технике и перераспределить их между соответствующими министерствами и ведомствами в соответствии с возложенными на них задачами.

25. Поручить Министерству вооруженных сил СССР (т. Булганину) внести в Совет Министров предложения о месте и строительстве Государственного Центрального полигона для реактивного вооружения.

26. Обязать Специальный Комитет по реактивной технике представить Председателю Совета Министров СССР на утверждение положение о премировании за разработку и создание реактивного вооружения, а также предложения о повышенных окладах для особо квалифицированных работников по реактивной технике.

27. Разрешить Специальному Комитету по реактивной технике приравнять вновь создаваемые с Министерствами: вооружения, сельхозмашиностроения, авиационной промышленности, электропромышленности, машиностроения и приборостроения, химической промышленности и вооруженных сил СССР Научно-исследовательские институты и Конструкторские бюро по реактивному вооружению, в отношении заработной платы и снабжения промышленными и продовольственными товарами, и научным учреждениям Академии наук СССР, в соответствии с Постановлением СНК СССР № 514 от 6 марта 1946 г.

28. Обязать Министерство авиационной промышленности (т. Хруничева) передать министерству вооружения специалистов по двигателям, аэродинамикам, самолетостроителям и др. в количестве 20 человек.

29. Обязать Министра высшего образования т. Кафтanova организовать в высших учебных заведениях и университетах подготовку инженеров и научных работников по реактивной технике, а также переподготовку

студентов старших курсов других специальностей на специальность по реактивному вооружению, обеспечив первый выпуск специалистов по реактивному вооружению по высшим техническим учебным заведениям не менее 200 человек и по университетам не менее 100 человек к концу 1946 г.

30. Поручить Специальному Комитету по реактивной технике, совместно с Министерством высшего образования, отобрать из научно-исследовательских организаций Министерства высшего образования и других министерство 500 специалистов, переподготовить их и направить для работы в Министерства, занимающиеся реактивным вооружением.

31. В целях обеспечения жильем переводимых в СССР немецких специалистов по реактивной технике, поручить т. Вознесенскому предусмотреть в планах распределения выделение до 15 октября 1946 г. 150 разборных финских домов и 40 рубленых восьмиквартирных домов по разнарядке Специального Комитета по реактивной технике.

32. Считать работы по развитию реактивной техники важнейшей государственной задачей и обязать все министерства и организации выполнять задания по реактивной технике как первоочередные.

Председатель Совета Министров Союза ССР И. Сталин

Управляющий Делами Совета Министров СССР Я. Чадаев

Весной 1946 г. в деревне Берке близ города Зондерсхаузен в Тюрингии на базе 92-го гвардейского минометного полка формируется БОН — бригада особого назначения РВГК. Это была первая в Советской армии часть, вооруженная управляемыми ракетами. Бригада подчинялась непосредственно командующему Советской армии. Весь офицерский и инженерный состав был индивидуально отобран из различных частей и соединений Группы советских войск в Германии с учетом специфики их работы. В дальнейшем все они прошли обучение и стажировку на рабочих местах в отделах института «Нордхаузен». Командиром бригады был назначен генерал-майор А.Ф. Тверецкий. Формирование части было закончено 15 августа 1946 г.

Для испытаний ракет А-4 в Тюрингии к декабрю 1946 г. было создано два спецпоезда. В составе каждого предусматривалось наличие не менее двадцати спецвагонов и платформ. В их числе были вагоны-лаборатории для автономных испытаний всех бортовых приборов, вагоны службы радиотелеметрических измерений «Мессина», фотолаборатории с устройствами обработки пленки, вагон испытаний двигательной автоматики и арматуры, вагоны-электростанции, компрессорные, мастерские со станочным оборудованием, рестораны, бани и душевые,

салоны для совещаний, бронев вагоны с электропусковым оборудованием. Предусматривалась возможность пуска ракеты при управлении ею из бронев вагона. Ракета устанавливалась на стартовом столе, который вместе с подъемно-транспортным оборудованием входил в комплектацию специальных платформ. Пять комфортабельных жилых вагонов с двухместными купе, два вагона-салона для высокого начальства и санитарный вагон-госпиталь позволяли надеяться на жизнь в любой пустыне без палаток и землянок. Позже эти спецпоезда будут работать на полигоне Капустин Яр.

9 августа 1946 г. приказом министра вооружения главным конструктором изделия № 1 — баллистической ракеты дальнего действия — был назначен С.П. Королев. 16 августа 1946 г. директором НИИ-88 назначается Л.Н. Гонор. 26 августа 1946 г. приказом министра вооружения Д.Ф. Устинова была определена структура НИИ-88, который должен был заниматься ракетной тематикой.

Между тем в институте «Нордхаузен» заканчивалась сборка двенадцати первых ракет А-4. Кроме этих ракет собирались и приводились в товарный вид агрегаты, из которых можно для обучения собрать ракеты на заводе в Подлипках. Такой комплектации накопили и автономно испытали на десять ракет.

Руководство института имело право требовать помощь у любого германского предприятия в советской оккупационной зоне. Как писал Б.Е. Черток: «Наши заказы в оживающей немецкой промышленности выполнялись охотно и быстро. На предприятиях, куда приезжали для оформления договоров представители института "Нордхаузен", директора уже привыкли к немыслимым срокам и шутили: "Ну что, опять "давай, давай!"

Расплачивались мы щедро, почти не торгуясь, и к октябрю было наработано и закуплено достаточное на первое время количество оборудования»^[72].

В начале октября 1946 г. все основные руководители института «Нордхаузен» были собраны на закрытое совещание в кабинет Гайдукова. Там выступил заместитель главнокомандующего советской военной администрацией в Германии генерал-полковник И.А. Серов. Он попросил всех присутствующих составить списки с краткими характеристиками тех германских специалистов, которые могут принести пользу, работая в СССР. Причем отправление их в СССР будет добровольно-принудительным. Операцию будут осуществлять специально подготовленные оперуполномоченные, каждому из которых придадут военную переводчицу

и солдат для помощи в погрузке вещей. Немецким специалистам будет объявлено, что их вывозят для продолжения той же работы в Советский Союз по решению военного командования, ибо здесь работать далее небезопасно.

«Мы разрешаем немцам брать с собой все вещи, — сказа Серов, — даже мебель. С этим у нас небогато. Что касается членов семьи, то это по желанию. Если жена и дети желают остаться, пожалуйста. Если глава семьи требует, чтобы они ехали, — заберем. От вас не требуется никаких действий, кроме прощального банкета. Напоите их как следует — легче перенесут такую травму.

Об этом решении ничего никому не сообщать, чтобы не началась утечка мозгов! Аналогичная акция будет осуществляться одновременно в Берлине и Дессау»^{73}.

Как писал Черток: «В 4 часа утра [13 октября 1946 г.] по улицам тихого, крепко спящего города зашумели сотни военных "студебеккеров". Каждый оперуполномоченный заранее присмотрел дом, к которому должен подъехать. Поэтому неразберихи и излишней суеты не было. Переводчица звонила, будила хозяев и объясняла, что у нее срочный приказ Верховного Главнокомандования Советской армии. Ошалелые спросонья немцы не сразу брали в толк, почему надо ехать на работу в Советский Союз в 4 часа утра, да еще с семьей и всеми вещами. Но воспитание в духе дисциплины, порядка и беспрекословного подчинения властям, в котором жил весь немецкий народ многие десятилетия, делало свое дело. Приказ есть приказ. Они оказались гораздо более понятливыми, послушными и покорными, чем мы предполагали. Ни одного серьезного инцидента, никаких истерий»^{74}.

Свертывание работ такого масштаба в «Нордхаузене» заняло почти три месяца, и только к январю 1947 г. весь основной состав советских специалистов с семьями прибыл в Москву.

Личный состав БОН вместе с переданной им материальной частью, несколькими ракетами А-4 и наземным оборудованием выехал из Тюрингии на строящийся Государственный центральный полигон только летом 1947 г.

Так закончилась почти двухгодичная деятельность советских специалистов, пытавшихся воссоздать А-4.

В начале 1990-х годов тот же Черток писал: «Мы поступили правильно, организовав изучение и восстановление техники на территории Германии, обладавшей еще мощным техническим потенциалом, с участием немецких специалистов. Подобных по масштабам условий работы в первые

два послевоенных года в нашей стране обеспечить было невозможно»[{75}](#).

ГОРОДОМЛЯ — «ТАИНСТВЕННЫЙ ОСТРОВ»

Большинство советских специалистов из «Нордхаузена» были отправлены в Москву и Подлипки. А вот германских специалистов отправили на остров Городомля на озере Селигер. Туда прибыло более 150 специалистов, а с семьями число немцев доходило до 500 человек. В их числе было 13 профессоров, 32 доктора-инженера, 85 дипломированных инженеров и 21 инженер-практик.

Организация немецких специалистов на острове Городомля получила статус филиала № 1 НИИ-88, то есть весь состав подчинялся директору этого института Л.Н. Гонору. Директором филиала сначала был Ф.Г. Сухомлинов, ранее работавший в аппарате Министерства вооружений, затем его сменил П.И. Малолетов — бывший директор завода № 88. Руководителем с немецкой стороны был назначен бывший руководитель отдела баллистики фирмы Круппа профессор Вольдемар Вольф, а его заместителем — инженер-конструктор Бласс.

Среди наиболее крупных специалистов стоит отметить Пейзе — профессора термодинамики; Франца Ланге — специалиста по радиолокации; Вернена Альбринга — аэродинамика, ученика Прадтля; Крута Магиуса — физика и теоретика-гироскописта; Ганса Хоха — теоретика, специалиста по автоматическому управлению; Блазига — специалиста фирмы «Аскания» по рулевым машинкам.

подавляющее большинство немецких специалистов, попавших на остров Городомля, не работали раньше у фон Брауна в Пенемюнде, а к ракетной технике приобщились уже в институтах «Рабе» и «Нордхаузен», работая там под советским контролем.

Размещение германских специалистов на острове Городомля по советским меркам было весьма сносным. По свидетельству Б.Е. Чертока: «Все вывезенные в СССР специалисты с членами семей обеспечивались продовольствием по нормам существовавшей у нас до октября 1947 г. карточной системы, наравне с советскими гражданами.

Размещение по прибытии в Союз производилось во вполне пригодных для проживания зданиях. От места жительства до работы и обратно, если это было достаточно далеко, специалисты доставлялись на автобусах. На острове Городомля все жилые здания были добротно отремонтированы и жилищные условия были по тем временам вполне приличные. Во всяком случае, семейные специалисты получили отдельные двух- и трехкомнатные

квартиры. А, когда приезжал на остров, мог только завидовать, ибо в Москве жил с семьей в коммунальной четырехкомнатной квартире, занимая две комнаты общей площадью 24 квадратных метра. Многие наши специалисты и рабочие еще жили в бараках, где не было самых элементарных удобств.

В зависимости от квалификации и ученых званий или степеней немецким специалистам устанавливалась довольно высокая зарплата. Так, например, доктора Магнус, Умпфенбах, Шмидт получали по 6 тысяч рублей в месяц, Гретгруп и Швардт — по 4,5 тысячи рублей, дипломированные инженеры — в среднем по 4 тысячи рублей.

Для сравнения можно привести тогдашние месячные оклады основных руководящих специалистов НИИ-88 (это в 1947 году): у Королева — главного конструктора и начальника отдела — 6 тысяч рублей, у главного инженера института Победоносцева — 5 тысяч рублей, у заместителя Королева Мишина — 2,5 тысячи рублей. Мой оклад был 3 тысячи рублей.

Наравне со всеми советскими специалистами, работавшими в НИИ-88, немцы поощрялись сверх указанных окладов большими денежными премиями за выполнение в плановые сроки этапов работ.

В выходные и праздничные дни разрешались выезды в районный центр Осташков, Москву, посещение магазинов, рынков, театров и музеев. Поэтому жизнь на острове за колючей проволокой не могла идти ни в какое сравнение с положением военнопленных»^[76].

Сейчас в наших СМИ и особенно в телефильмах жизнь в СССР в 1945—1953 гг. представляется каким-то адом — сплошная нищета и аресты невинных людей сотрудниками НКВД. Но вот свидетельства ученого Вернера Альбринга, сделанные уже в объединенной Германии, его впечатления о Москве 1947—1948 гг.: «Теперь я внимательно рассматривал все вокруг, особенно людей в метро, на улице, в ресторане. Это были типичные жители большого города. Рабочие, служащие, представители интеллигенции. На всех центральных улицах, широких и просторных, было много автотранспорта. Я подумал, что если бы западный европеец был бы перенесен сюда с завязанными глазами, и его бы спросили, в каком городе он находится, он бы, наверное, назвал целый ряд различных городов Западной Европы.

В этом городе можно было купить многие вещи. В большом универсальном магазине можно было увидеть все, забытое во время войны, от зубной пасты до обуви, детских игрушек и тканей. Все это было еще довольно дорого, но нам было радостно видеть эти первые предвестники

мирной экономики»^[77].

Да, на острове Городомля была сеть осведомителей, но, как писал Альбринг, «в Городомле работа для тайной службы была неинтересной, ей предстояло выуживать сведения о политических взглядах изолированной группы людей»^[78]. И прежде чем осуждать НКВД, хорошо бы нашим демократам поинтересоваться, сколько агентов американских спецслужб следили в 1946—1953 гг. за Вернером фон Брауном в США, и сколько секретных агентов ФСБ околачивается сейчас в Плесеце.

То, что Городомля был островом, имело не только свои неудобства, но и явные преимущества. Альбринг писал: «На второй и третий год нашей островной жизни на первый план выдвинулось судостроение. Маленькие лодочки и большие двух- и трехместные байдарки были вычерчены, сконструированы и изготовлены нами в свободное время. Вскоре на внутреннем озере уже плавала целая флотилия из ярко раскрашенных лодок. Мы с Гертруд брали на выходные лодку господина Клозеса, катались по озеру и по очереди читали книги Германа Гесса "Сиддхартха" и "Петер Каменцинд".

На большом озере — в определенных границах — тоже разрешалось кататься на лодках и даже ходить под парусом. Уже многие лодки имели мачту, парус и шверт. Иногда лодку господина Клозеса мы использовали и по утрам, до начала моей работы...

Наше место для купания было достаточно большим, так что даже в очень жаркие дни, когда здесь собирались почти все, не было никакой толчеи, как теперь летом на пляжах Балтийского моря. Иногда мы ходили на пляж очень рано, перед самым восходом солнца. С радостным восторгом прыгали в воду в кругу друзей и в летние ночи, в которые здесь никогда не бывало очень темно. Любителям купаться без купальных костюмов, днем в рабочее время не было особой необходимости прятаться. Нужно учесть, что при фашистском режиме с 1933 до 1945 года купание без плавков в Германии было строго запрещено»^[79].

Немецкие специалисты в деловой переписке именовались «иностранцами», а филиал № 1 — «коллектив 88». Сами немцы разделились на специализированные структурные подразделения.

На 1946 г. и начало 1947 г. руководством НИИ-88 был составлен тематический план работы немецких специалистов, включавший консультации по выпуску русского комплекта документации по А-4, составление схем исследовательских лабораторий А-4 и зенитных управляемых ракет, исследование вопросов, связанных с форсированием

двигателя А-4, разработку проекта двигателя с тягой 100 т, подготовку к сборке ракет из немецких деталей, укомплектованных в институте «Нордхаузен».

Одной из важнейших задач, поставленных перед немцами, было участие в подготовке пусков А-4 на полигоне Капустин Яр. При этом часть германских специалистов, привлеченных к этой работе, осталась на острове Городомля, а часть была отправлена на полигон.

Между тем примерно в 100 км восточнее Сталинграда вблизи железнодорожной станции Капустин Яр круглосуточно велось строительство полигона. Строили его в обстановке строжайшей секретности инженерные части Советской армии. Однако бывший офицер БОН Г.Н. Иоффе вспоминал, что он узнал еще в Бресте из сообщения «Голоса Америки» о том, что их бригада направлялась в Капустин Яр¹⁸⁰.

В Капустин Яр отправилась группа, занимавшаяся системами управления, во главе с Хохом и Магнусом, а также несколько специалистов по замеру параметров полета. Большинство же немцев, работавших в Городомле, в Капьяре так и не побывали.

Первая ракета А-4 (серии «Т») была запущена с полигона Капустин Яр 18 октября 1947 г. Ракета пролетела 206,7 км и отклонилась влево на 30 км. Вторая ракета была запущена 20 октября. Сразу после старта наблюдатели заметили, что ракета сильно отклонилась влево. Кто-то пошутил: «Пошла в сторону Саратова». Через пару часов срочно собралась Государственная комиссия. И на заседании комиссии генерал НКВД Серов выговаривал членам комиссии: «Вы представляете, что будет, если ракета дошла до Саратова. Я вам даже рассказывать не стану, вы сами можете догадаться, что произойдет с вами со всеми».

С географией бравый генерал был явно не в ладах. Ракета пролетела 231,4 км, отклонившись влево на 180 км. Вскоре немецкие специалисты доктора Магнус, Хох и другие, находившиеся на полигоне, нашли причину отклонения ракет в системе управления и устранили ее.

Министр вооружений Д.Ф. Устинов на радостях приказал выдать каждому немецкому специалисту и их помощникам огромные по тем временам премии — по 15 тысяч рублей и канистру спирта на всех.

Всего в 1947 г. на полигоне Капустин Яр было запущено 11 ракет А-4, из которых только 5 поразили цели. Из этих 11 ракет 5 были собраны в «Нордхаузене» в Германии, а 6 — на заводе № 88 в Подлипках под Москвой.

Причины аварий были в основном технологического характера: низкое качество изготовления агрегатов и систем ракеты, недостаточный объем

проверок узлов и приборов, плохая отработанность некоторых систем. Во время испытаний возникли большие трудности из-за хлопков двигателя в момент его запуска. По окончании первого этапа испытаний выяснилось, что причиной хлопков в двигателе было пиротехническое зажигательное устройство. Вскоре его заменили на жидкостное зажигательное устройство, и хлопки при запуске ракет прекратились.

14 апреля 1948 г. вышло Постановление Совмина, санкционировавшее создание первой советской баллистической ракеты Р-1. Фактически это была ракета А-4, сделанная в основном из отечественных материалов. Внесение изменений в ракету было минимальным. Так, были переработаны конструкции хвостового и приборного отсеков с целью их усиления, повышена расчетная дальность полета с 250 до 270 км за счет увеличения заправки горючего (спирта).

Двигательная установка Р-1 создавалась в ОКБ-456 МАП в Химках под руководством В.П. Глушко. Она имела заводской индекс РД-100 и индекс ГАУ 8Д51. Двигатель работал на 75-процентном водном растворе этилового спирта и жидком кислороде. Подача топлива в камеру сгорания производилась турбонасосным агрегатом, состоящим из турбины и двух центробежных насосов. Тяга двигателя у земли составляла 27,2 т при расходе топлива 131,8 кг/с, а в вакууме — 31,3 т. Время набора 90% номинальной тяги — до 4 секунд. Вес двигателя 885 кг.

Осенью 1948 г. начались испытания ракет Р-1 на полигоне Капустин Яр. К недостаткам ракеты А-4 добавились и недоделки советских конструкторов. Ракета Р-1 упорно не желала отрываться от стартового стола. На 9 улетевших ракет пришелся 21 отказ выхода двигателя на номинальную тягу. Кстати, и из этих девяти раке! лишь одна достигла заданного района (пуск 10 октября 1948 г.).

Тем не менее в заключении Государственной комиссии по результатам испытаний говорилось: «Отечественные ракеты Р-1 первой серии по своим летным характеристикам, как показали летные испытания, не уступают трофейным ракетам А-4. Принципиальные вопросы при воспроизводстве ракет Р-1 из отечественных материалов решены правильно... Летные характеристики ракет Р-1 первой серии соответствуют характеристикам, заданным тактико-техническим требованием, за исключением разброса по дальности».

Почти год конструкторы НИИ-88 и ОКБ-456 дорабатывали Р-1. Второй этап летных испытаний Р-1 состоялся осенью 1949 г. Из 20 пусков ракет 17 были удачны.

Постановлением Совмина от 25 ноября 1950 г. ракета Р-1 под

индексом ГАУ 8А11 была принята на вооружение.

Опытная серия ракет была изготовлена на заводе № 88, а 1 июня 1951 г. вышел приказ о перенесении производства ракет Р-1 на завод № 586 в Днепропетровске. В июне 1952 г. на заводе № 586 была собрана и сдана заказчику первая ракета Р-1 из узлов и деталей, изготовленных на заводах № 88 и № 456, а в ноябре того же года началась сборка ракет Р-1 из узлов собственного изготовления. (Сх. 32)

Было ли оправдано принятие на вооружение ракеты Р-1 и запуск ее в серийное производство? С чисто военной точки зрения Р-1 к 1950 г. безнадежно устарела. При попадании в город ее боевая часть могла разрушить каменные постройки в радиусе не более 25 м. Да и у СССР практически не было целей, по которым ее можно было использовать, в отличие, к примеру, от Германии 1944 года. Но с точки зрения подготовки инженерных кадров, организации совершенно нового дела в советской промышленности запуск Р-1 в серию дал положительные результаты. Кстати, к 1 июня 1952 г. на полигоне Капустин Яр было сформировано еще три бригады особого назначения РВГК — 23-я, 54-я и 56-я. Первая же бригада, созданная в 1946 г., в декабре 1950 г. была переименована в 22-ю бригаду особого назначения РВГК.

Замечу, что американцы не приняли на вооружение ракет типа Р-1 или Р-2, хотя шли практически тем же путем, что и советские ракетчики.

В 1945 г. американцы захватили несколько десятков ракет А-4 и группу германских специалистов во главе с Вернером фон Брауном и вывезли их в США. На территории США было проведено несколько пусков ракет А-4. А в середине 1947 г. фирма «Конэр» на базе А-4 создала ракету МХ-774 с близкими к немецким характеристиками. В 1948 г. на полигоне Уайт Сэндс было произведено три пуска МХ-774. Все они прошли успешно, но на вооружение ракета принята не была.

Лишь через три года Управление баллистических ракет армии США разработало проект одноступенчатой ракеты «Редстоун», главным конструктором которой был тот же Вернер фон Браун. Первый пуск ракеты «Редстоун» состоялся 29 августа 1953 г., а в 1955 г. она была принята на вооружение армии США.

Стартовый вес ракеты «Редстоун» составлял 25,5—28 т, длина 21,03 м, максимальный диаметр 1,78 м. Дальность стрельбы максимальная — 370 км, минимальная — 90 км, КВО — 300 м. Ракета «Редстоун» оснащалась ЖРД с тягой 35 т, время работы двигателя — 110 с. Для управления и стабилизации ракеты в полете использовались, подобно А-4, газовые и аэродинамические рули. Боеголовка ракеты весом 3180 кг могла быть

оснащена фугасной боевой частью и ядерной боевой частью W-3992 мощностью 1 килотонна.

В 1958 г. ракеты «Редстоун» были доставлены на позиции на территории ФРГ. Ракеты транспортировались на полуприцепе за тягачом, старт происходил вертикально с пускового стола. Летом 1958 г. американцы произвели два запуска ракет «Редстоун» с атолла Джонсон в Тихом океане с ядерными боевыми частями, которые были взорваны в ионосфере на высоте 80 км.

Таким образом, в создании баллистических ракет американцы шли по крайней мере до 1955 г. тем же путем, что и СССР.

КОНКУРЕНТЫ КОРОЛЕВА

В июне 1947 г. у директора НИИ-88 Л.Н. Гонора состоялось совещание по вопросу перспективы и организации дальнейших работ немецких специалистов. На нем Х. Греттруп предложил разработать проект новой баллистической ракеты дальнего действия. Проекту ракеты был присвоен индекс Г-1. (Позже в документах эту ракету стали называть Р-10.)

С индексом ракеты вышел забавный казус. Для первых ракет Греттруп еще в Германии выбрал обозначение G-1 и G-2, то есть по-русски Г-1 и Г-2. Однако уже в СССР не шибко грамотное руководство НИИ-88 запретило индекс «Г», потому что с этой буквы начиналась фамилия не только Греттрупа, но и Гитлера, и других фашистских вождей. О том, что фамилия Гитлер начинается не с «Г», а с «Н», наши умники были не в курсе. В конце концов, индекс был заменен на «Р».

Руководителем проекта и главным конструктором назначили Греттрупа. Вновь созданный «немецкий» отдел получил те же права, что и все другие научно-исследовательские отделы института. Отдел состоял из секторов баллистики, аэродинамики, двигателей, систем управления, испытаний ракет и конструкторского бюро. Непосредственным руководителем отдела, как и других отделов НИИ-88, стал главный инженер института Победоносцев.

С.П. Королев ни тогда, ни после не мог терпеть никакой конкуренции и считал, что приоритет в разработке такой ракеты должен был принадлежать его коллективу — отделу № 3 СКВ НИИ-88. А тут оказалось, что почти все научно-исследовательские отделы института будут работать не только на него, но и еще на вновь назначенного главного конструктора ракеты Г-2 Греттрупа — ближайшего сотрудника Вернера фон Брауна. Королеву тем более было обидно, что его ракета Р-2 и германская Г-1 делались по одним и тем же тактико-техническим данным и имели одинаковые принципиальные конструкторские решения.

Обе ракеты должны были выходить за габариты А-4 и использовать тот же двигатель, который должны были форсировать в ОКБ-456 (главный конструктор Глушко). И действительно, Глушко удалось уменьшить вес двигателя на 15 кг и увеличить его тягу на 2 тонны.

Ракеты А-4 и Р-1 целиком достигали цели. Их преимуществом было то, что действие взрывчатого вещества усиливалось взрывом паров и неотработанной части топлива в баках ракеты. Но немецкие конструкторы

решили сделать головную часть Г-1 отделяемой, а остальная ракета должна была разрушаться в атмосфере. Выигрыш заключался в том, что корпус ракеты можно было делать менее прочным. Это позволило уменьшить вес ракеты Г-1, сделав несущей конструкцией бак с топливом. Такая конструкция была принята и на Р-2, хотя, видимо, и с некоторым запозданием.

Греттруппу удалось опередить Королева и представить проект Г-1 (Р-10) на НТС НИИ-88. Вместе с главным конструктором на защиту с острова Городомля приехали профессор Упфенбах, доктора Хох, Альбинг, Андерс, Вольф и Шефер.

На НТС Греттрупп заявил: «Ракета с дальностью 600 км должна быть ступенью для последующего развития ракет дальнего действия, и именно наша конструкция дает возможность для разработки ракет с еще большей дальностью действия». Он напомнил, что на такую же дальность разрабатывается и королевская ракета Р-2 с максимальным использованием задела А-4, а затем предложил: «В дальнейшем также целесообразно разрабатывать оба проекта параллельно, но совершенно независимо друг от друга, вплоть до изготовления опытных образцов и проведения пробных пусков».

Основными особенностями проекта ракеты Г-1 было сохранение габаритов А-4 с уменьшением сухой массы и значительным увеличением объема для топлива, сильное упрощение бортовой части системы управления за счет максимальной передачи функций управления наземным радиосистемам, возможно большее упрощение самой ракеты и наземных устройств, повышение точности, отделение головной части на нисходящей ветви траектории, сокращение вдвое временного цикла подготовки ракеты к пуску, применение в конструкции двух несущих баков — топливного и окислительного.

Далее Греттрупп сказал: «Уверенность, с которой мы выдвинули наш проект на обсуждение, основывается на знаниях и опыте наших сотрудников. Накопление опыта дает основу для разработки ракеты, которая на первый взгляд кажется нереальной: увеличение дальности вдвое без увеличения размера ракеты и, несмотря на значительное сокращение числа приборов управления, увеличение точности попадания в 10 раз».

Самым главным отличием проекта ракеты Г-1 от ракет А-4, Р-1 и проекта Р-2 было значение КВО, несоизмеримое с нашими воззрениями. В проекте Г-1 вместо свободных гироскопов «Горизонт» и «Вертиконт» немцы предлагали применить простой и дешевый двухстепенный гироскоп, теория которого была разработана доктором Магнусом еще в 1941 г., а

контур управления в целом был теоретически рассчитан доктором Хахом.

Немцы заменили гидравлические рулевые машинки пневматическими, поскольку считали, что «пневматическая энергия на борту ничего не стоит». К тому же классические рулевые машинки «Аскания» требовали тяжелых аккумуляторов и электромоторов. Греттруп также максимально уменьшил количество электроприборов, разъемов и кабелей на борту своей ракеты. И за счет всех этих мероприятий вес конструкции ракеты снизился с 3,17 т (у ракеты А-4) до 1,87 т, а вес взрывчатого вещества увеличился с 0,74 до 0,95 т. Возможность использовать весь свободный объем позволила увеличить и вес топлива.

В новой конструктивной схеме ракеты головная часть отделялась от корпуса после окончания активного участка траектории, площадь хвостовых стабилизаторов уменьшалась, а корпус предполагалось изготавливать только из легких сплавов.

Греттруп привел членам НТС расчет повышения боевой эффективности своей ракеты: для разрушения площади $1,5 * 1,5$ км на расстоянии 300 км требуется пустить 67 500 ракет А-4, а на расстоянии 600 км — только 385 ракет Г-1.

Несмотря на убедительность доводов Греттрупа, НТС занял уклончивую позицию. В решении было сказано: «Доложенный проект ракеты Г-1 содержит ряд интересных принципиально новых решений отдельных конструктивных узлов ракеты.

В целом проект заслуживает одобрения. Особый интерес представляет принятая в проекте система управления ракетой, разрешающая вопрос улучшения кучности боя по сравнению с ракетой А-4...

Несущие баки для топлива, сделанные из легких сплавов, могут дать существенное облегчение конструкции средней части ракеты Г-1 по сравнению с А-4...

Проект двигательной установки Г-1 (Р-10) дает возможность упростить общую схему двигательной установки, снизить вес установки и уменьшить ее габариты...

... Осуществление привода турбины газами, отбираемыми от камеры сгорания, безусловно, требует экспериментальной проверки...»

А затем шло «за упокой»: надо, мол, все еще проверить, а затем опять доложить на НТС и т.д.

Очевидно, что самым оптимальным способом создания ракет с дальностью 600 км стало бы объединение обеих групп и создание совместного русско-германского коллектива, как это было в Германии в Нордхаузене и других местах. Но открыто предложить это никто из

руководства не решился в силу «политического момента». Да был еще и личный фактор — Королев не мог ужиться и с многими советскими конструкторами, а уж с Греттрупом и подавно. В итоге Королев «съел» Греттрупа, как позже он «съест» Грабина и других.

Но немцы этого еще не знали и упорно работали. 28 декабря 1948 г. на НТС НИИ-88 был предъявлен измененный эскизный проект ракеты Г-1. На НТС председательствовал и. о. директора Спиридонов. Вместе с Греттрупом на заседании присутствовали доктора Вольф, Умпфенбах, Альбринг, Хох, Бласс, Мюллер и Рудольф.

Докладывая о Г-1, Греттруп отметил, что новая ракета в своем эскизном проекте получила дополнительные преимущества по сравнению с качествами, доложенными на предыдущем НТС. Основным показателем была дальность, она достигла уже не 600, а 800 км! Максимальная ошибка у цели: ± 2 км боковая и ± 3 км по дальности.

Более детально и тщательно были проработаны отдельные наиболее оригинальные элементы конструкции. Теперь отделение боеголовки происходило без всякого механизма, а только за счет различия аэродинамических сил, и для надежности на корпусе включались две тормозящие твердотопливные ракеты. Для топлива и окислителя использовался один несущий бак, разделенный на две емкости промежуточным днищем.

Интересно, что это конструктивное решение С.П. Королев никогда не применял в своих ракетах, зато много лет спустя им воспользовался В.Н. Челомей.

В новом эскизном проекте Г-1 немцы предлагали использовать отработанный газ после турбины для наддува спиртового бака.

Говоря о доработках проекта в части двигательной установки, Греттруп упрекнул своих критиков: «Мы произвели теоретические расчеты намного подробнее, чем это делалось в Пенемюнде, но, конечно, было бы намного лучше, если бы вместо излишне подробных теоретических исследований были бы произведены эксперименты на стенде».

Закончил свой доклад Греттруп словами: «Мне кажется, можно признать, что решение поставленной задачи найдено и что у ракеты Р-10, кроме увеличения дальности, есть еще и другие значительные преимущества по сравнению с А-4: технологичность и дешевизна производства, простота обслуживания и надежность в эксплуатации... Даже если бы ракета не вызывала никакого интереса как оружие, она была бы необходима в качестве объекта для испытаний названных выше нововведений (отделяющаяся головка, несущие баки, усовершенствованная

турбина ЖРД, новое управление), которые имеют очень большое значение для дальнейшего развития БРДЦ...».

В заключительном слове Грегрупп, предчувствуя саботаж сторонников Королева, сказал: «Дальше разрабатывать данный проект без экспериментов невозможно... Эксперименты не являются простыми, так как в некоторых случаях речь идет об испытаниях конструкций, базирующихся на совершенно новых принципах. Поэтому я прошу, если проведение этих экспериментов будет сейчас форсировано, чего я и все специалисты, работающие над этим проектом, очень желаем, чтобы была соответственно увеличена доставка материалов и оборудования для производства этих экспериментов... Сейчас следует полностью изменить тот метод, которым мы разрабатывали данную ракету до сих пор, и перейти от теоретических и конструкторских работ к широкому экспериментированию».

Как писал Черток: «Формально последующее решение совета было весьма благоприятным, в нем были записаны все необходимые пожелания для экспериментальной отработки и форсирования всех работ.

Хорошее решение совета было слабым утешением. Забраковать двухлетнюю работу — составную часть плана НИИ-88 — было невозможно ни по существу, ни по формальным основаниям. На разработку проекта Г-1 (Р-10), являвшуюся основой для филиала № 1, было затрачено много средств. В то же время для реализации проекта параллельно с планами, которые выполнялись под руководством Королева, не хватало ни инженерных, ни производственных сил.

Для дальнейшего развития ракетной техники требовалась концентрация усилий на одном решающем направлении. Условия, которые были созданы в то время, заранее делали проект Р-10 неосуществимым. Однако работа над проектом продолжалась еще в течение 1949 года»^[81].

Параллельно с Г-1 (Р-10) немцы в Городомле разрабатывали и еще более мощные ракеты. Так, разрабатывалась баллистическая ракета Р-12 (Г-2)^[20] с дальностью стрельбы от 2000 км (минимум) до 2500 км (максимум). Вес ее боевой части достигал одной тонны. Двигательную установку для такой ракеты предлагалось сделать из трех двигателей Р-10 и получить таким образом общую тягу свыше 100 т. Этот проект впервые предусматривал отказ от газоструйных рулей, что избавляло двигательную установку от потери тяги за счет газодинамического сопротивления рулей, стоящих в потоке горячих газов, и повышало надежность управления.

Полный отказ от газоструйных графитовых рулей был осуществлен в

СССР только спустя 8 лет на королевской межконтинентальной ракете Р-7. Немцы в проекте ракеты Р-12 предлагали осуществлять управление изменением тяги двигателей, расположенных по периферии хвостовой части под углом 120° . Подобная идея была впервые реализована в СССР на «лунной» ракете Н-1 через двадцать с лишним лет.

Немцами был предъявлен предэскизный проект баллистической ракеты Г-4 (Р-14)^[21] с оригинальным конусообразным корпусом. Дальность стрельбы Г-4 должна была составлять 3000 км, а стартовый вес 73 т при весе боевой части 3 т. Крылатая ракета Г-5 (Р-15) имела ту же дальность и тот же вес боевой части.

Замечу, что Греттруп и его подчиненные вели все свои работы полностью самостоятельно. Как писал Черток: «Немцы вели эти работы, не имея возможности консультироваться с советскими специалистами. Наши аналогичные работы по перспективным планам были строго засекречены, и мы не имели права даже дискутировать с немцами на эти темы»^[82].

В 1950 г. характер работ филиала № 1 НИИ-88 был изменен. Министерство вооружений приняло формальное решение о прекращении в филиале дальнейших работ по проектированию ракет дальнего действия. Черток писал по этому поводу: «Этому решению способствовали вполне объяснимые пессимистические настроения, неверие в целесообразность дальнейшей деятельности и потеря творческого энтузиазма. Разрыв между поставленными в 1947 г. задачами и реальными возможностями их выполнения к 1950 г. стал настолько очевиден, что никакие обещания поправить дело не могли вселить необходимой для работы уверенности. Ну и главное, как я уже говорил выше, для плодотворной дальнейшей работы над созданием ракет следовало допустить немецких специалистов к совместной работе по всей нашей кооперации. А это уже было связано с "разглашением государственной тайны". Изоляция острова приводила ко все большему отставанию немецких ученых от уровня знаний и опыта специалистов с "большой земли"»^[83].

Осенью 1950 г. на уровне Политбюро было принято решение закрыть немецкий филиал на острове Городомля, а всех немецких специалистов отправить в новосозданную ГДР. В декабре 1951 г. была отправлена первая очередь, в июне 1952 г. — вторая, и в ноябре 1953 г. в ГДР ушел последний эшелон.



Глава 21

КАК ЛАВРЕНТИЙ БЕРИЯ ЗАСТАВИЛ НЕМЦЕВ ДЕЛАТЬ БОМБУ ДЛЯ СТАЛИНА ^[22]

В течение почти шестидесяти послевоенных лет считалось, что немцы были крайне далеки от создания атомного оружия. Но вот в марте 2005 г. в издательстве «Deutsche Verlags-Anstalt» вышла книга немецкого историка профессора Райнера Карльша «Hitlers Bombe. Die geheime Geschichte der deutschen Kernwaffenversuche» («Бомба Гитлера. Тайная история испытаний ядерного оружия в Германии»). Автор книги утверждает, что незадолго до окончания Второй мировой войны фашистская Германия была близка к созданию атомной и даже водородной бомбы. Карльш ссылается на отчеты советского Главного разведывательного управления и показания свидетелей проведения мощных взрывов в Тюрингии и на острове Рюген, в результате которых погибли несколько десятков или, может быть, сотен человек — узников концлагерей. Разведка считала эти взрывы ядерными. Поскольку радиус действия испытанных снарядов составлял всего 500 м, то И.В. Курчатов усомнился в их ядерной природе.

Профессор Карльш же утверждает, что испытаны были не настоящие атомные бомбы типа сброшенных на японские города, а комбинированные ядерные устройства. Устройство содержало количество урана-235 существенно ниже критического. Критическая масса, тем не менее, создавалась в ходе взрыва имплозивной схемой. Метод имплозии «взрыв вовнутрь», при котором развиваются чрезвычайно высокие температуры и давления, — немецкое изобретение.

Теория имплозии была разработана еще в начале 1940-х годов немецкими инженерами Г. Гудерлеем и К. Дибнером, а также К. Фуксом (конструктором американской А-бомбы, также выходцем из Германии). Американцы использовали две схемы: пушечную (движение двух кусков урана навстречу друг другу) в урановой бомбе и имплозивную в плутониевой. Немцы применили имплозию, но не на плутонии, а на уране (в этом случае для начала цепного процесса можно использовать не чистый, а 20% и даже 14% уран-235). Схема имплозии и наличие отражателей нейтронов (рефлекторов) позволяют существенно снизить

требуемое количество урана-235.

Книга Карлыша вызвала много споров. Выдвинуто множество аргументов и «за», и «против». Но сам характер споров показывает неразработанность темы о германских ядерных исследованиях.

Любопытно, что советская разведка еще в ходе войны отслеживала работы в рамках Уранового проекта в Германии. Советская разведка доложила руководству, правда, подстраховавшись по обычаю фразой «по непроверенным данным», о двух испытаниях каких-то сверхмощных бомб. До советского руководства была доведена также оценка их эффективности немецкой стороной: использование подобного оружия на Восточном фронте немцы считали бессмысленным. Начальник ГРУ Наркомата обороны генерал-лейтенант И.И. Ильичев писал в докладе в Кремль: «Эти бомбы могут замедлить темпы нашего наступления». Однако он не допускал возможности перелома в войне с помощью этих бомб.

С данными разведки был ознакомлен и И.В. Курчатов. В своем отчете 30 марта 1945 г. он дал краткое описание конструкции немецкой атомной бомбы, предназначенной к транспортировке на ФАУ-2.

Оставим в стороне спорный вопрос об испытаниях бомбы, но можно считать несомненным большие успехи германских ученых. Они, в частности, осуществили необходимые теоретические и экспериментальные исследования атомных реакторов. Были точно измерены пробеги и величины захвата нейтронов (как быстрых, так и медленных) в различных материалах, правильно оценена критическая масса урана-235. Промышленность освоила технологию производства металлического урана необходимой чистоты. Исследовались различные методы получения урана-235, были созданы опытные образцы ультрацентрифуг, опробованы пилотные установки всех существующих методов разделения изотопов. Значительно улучшена технология получения тяжелой воды, начато производство графита реакторной чистоты. Построены четыре циклотрона.

Со стратегической точки зрения правильно выбрана схема гетерогенного реактора на тяжелой воде, не требующего обогащения природного урана. Построен ядерный реактор и выведен на самоподдерживающийся режим. Немецкие ученые самостоятельно открыли плутоний и теоретически обосновали его способность к делению под действием тепловых нейтронов. Были начаты исследования по освоению энергии термоядерного синтеза^[84].

Еще осенью 1943 г. в США было создано специальное секретное подразделение «Алсос», функциями которого стали поиск и захват германских физиков-ядерщиков, а также оборудования их лабораторий.

Подразделением «Алсос» руководил американский разведчик полковник Борис Паш (Пуш), сын митрополита русской православной церкви в Сан-Франциско.

Представители «Алсоса» первыми буквально врываются в германские города, причем не брезговали вести поиски и в советской зоне оккупации.

В СССР еще 20 сентября 1942 г. ГКО обязал Академию наук СССР возобновить проводившиеся до войны «работы по исследованию осуществимости использования атомной энергии путем расщепления ядра урана» и через полгода представить доклад «о возможности создания урановой бомбы или уранового топлива».

В феврале 1944 г. по распоряжению Берии был создан специальный отдел «С», в задачу которого входили сбор и обработка информации по атомной тематике. Начальником отдела был назначен разведчик П.А. Судоплатов.

Постановлением ГКО от 3 декабря 1944 г. персонально на Берию возложили «наблюдение за развитием работ по урану».

2 мая 1945 г. из Москвы вылетел «Дуглас», взявший курс на Берлин. На борту находились два десятка военных, включая двух генералов. На самом деле это были такие же ряженые, как Сергей Королев и К°. На гражданских униформа сидела плохо, а главное, что бросалось в глаза — отсутствие орденов. В нашей зоне оккупации встретить боевого старшего офицера, я уж не говорю о генерале, без «иконостаса» орденов и медалей было невозможно, а на грудь «ряженных» наши особисты не догадались повесить хотя бы медальку «За спасение утопающего».

Среди «ряженных» в этом самолете были физики Ю.Б. Харитон, И.К. Кикоин, Л.А. Арцимович и др. Возглавлял группу А.П. Завенягин. Много позже Кикоин напишет: «Какого-либо точного плана действий у группы, похоже, не было. О предстоящей поездке участники узнали в самом конце апреля. Посвящен в предстоящую задачу из ученых был лишь Ю.Б. Харитон, да и то в самом общем виде, а именно: "...посмотреть каково же состояние [дел], что удастся найти [и] в какой мере немцы продвинулись в разработке ядерного оружия"»^[85].

На самом же деле ни Кикоин, ни Харитон не были посвящены в планы Берии. Возглавлявший группу Завенягин был замнаркома внутренних дел, то есть замом Берии. Он отвечал за захват германских физиков-ядерщиков и специалистов по смежным отраслям. Руководить демонтажем и перевозкой оборудования с германских предприятий, связанных с ядерным проектом, был назначен замнаркома внутренних дел С.Н. Круглов. Непосредственно погрузкой и отправкой людей и оборудования занимался

комиссар госбезопасности 2-го ранга И.А. Серов.

В Берлин группа прибыла 3 мая 1945 г., а уже на следующее утро наши ученые приступили к работе, затянувшейся на полтора месяца. Обследование группа начала с Института кайзера Вильгельма. Институт этот еще в феврале 1945 г. был эвакуирован в Тюрингию и там захвачен американцами. Однако часть оборудования и документации досталась нашим ученым.

Позже И.К. Кикоин писал: «Среди секретных документов мы нашли урановый проект. Мы не ошиблись, действительно Kaiser-институт был основным в этой проблеме. По просмотренным документам нам стало ясно, что немцы нас не обогнали, напротив, — они в интересующих нас вопросах находились на очень низком научно-техническом уровне. Правда, они экспериментально наблюдали начало цепной реакции (размножение нейтронов). В качестве замедлителя они использовали тяжелую воду, которую получали из Норвегии. Мы обнаружили два 5-литровых бидона с тяжелой водой, на которых были этикетки с надписью "Norsk Hydro". Там же мы нашли некоторое количество металлического урана и несколько килограммов окиси урана.

Кое-что из оставшегося в Kaiser-институте оборудования мы демонтировали и отправили в Москву (электроциты, приборы). Несколько весьма наивных установок для разделения изотопов мы также отправили в Москву...

Судя по просмотренным документам, проф. Хартек в Гамбурге занимался центробежным методом разделения изотопов, но безуспешно.

Мы выполнили поручение Правительства и пригласили на работу в СССР профессоров Герца, Манфреда фон Арданне и Тиссена. Другая группа наших ученых привлекла профессора Рилья, крупного специалиста по металлургии урана, и других известных немецких ученых»^[86].

Следует заметить, что Кикоин явно занижает достижения немцев, что весьма типично для советских специалистов, работавших по одной теме с ними.

Всего в 1945 г. было вывезено из Германии 70 специалистов, а к концу 1948 г. в советских лабораториях под опекой МВД насчитывалось около трехсот немецких ученых, инженеров и квалифицированных рабочих. Среди них были Вернер Цулиус, Гюнтер Вирт, Николаус Риль, Карл Зиммер, Роберт Депель, Питер Тиссен, Хайнс Позе и др. Американцев беспокоило то, что среди специалистов были люди, которые владели тайнами технологии обогащения урана, разделения его изотопов и трансурановых элементов. К их числу относился инженер Макс Штеенбек

— главный «дока» по разделению изотопов методом газовой центрифуги.

В маленьком поселке Neustadt am Glewe Кикоин нашел и отправил в СССР свыше 100 тонн окиси урана. Поступал германский уран также и из ряда других мест.

27 сентября 1992 г. академик и трижды Герой Юлий Борисович Харитон рассказал: «Как-то, я помню, мы ехали куда-то на объект или в другое место вместе с Игорем Васильевичем [Курчатовым], и он сказал, что эти 100 тонн помогли примерно на год сократить срок запуска первого промышленного реактора. Лабораторный реактор, как известно, был сделан в 1946 г. в ИАЭ. А вот первый промышленный реактор [в 1948-м]. Так как с ураном было очень туго в России, то он [трофейный уран] пришлось очень кстати, позволил сократить срок запуска и получения плутония, соответственно»^[87].

Еще раньше Игорь Курчатов сказал, что германский уран позволил на год раньше запустить наш первый реактор.

В середине января 1946 г. в официальном докладе Сталину приводились обобщенные данные, согласно которым найдено и вывезено из Германии и Чехословакии различных химических соединений урана «общим весом в пересчете на металл 220 тонн».

Американцы из «Алсоса» сбились с ног, разыскивая известного германского ученого барона Манфреда фон Арданне.

Арданне был изобретателем цветного телевидения. Еще в годы войны он выдвинул идею создания сети разведывательных спутников Земли, снабженных телевизионными камерами, передающими информацию на Землю. Больших успехов Арданне добился и в работах над урановым проектом.

Сотрудники МВД отыскали частную научно-исследовательскую лабораторию Арданне и лабораторию Г. Герца в фирме «Сименс» и вывезли оттуда все, от циклотронов (три из четырех, работавших в Германии), опытных установок, высоковольтного, горногеологического оборудования до химпосуды, инвентаря, реактивов и материалов.

Реакцией Сталина на бомбежку Хиросимы и Нагасаки стало решение о реорганизации структуры управления нашим ядерным проектом. Постановлением ГКО от 20 августа 1945 г. был создан Специальный комитет правительства с чрезвычайными полномочиями. Берия как член Политбюро и заместитель председателя ГКО был назначен его председателем, Первухин — заместителем, генерал Махнёв — секретарем.

Важную, хотя и не решающую роль в работе Специального комитета Берия отводил германским специалистам.

На НКВД (МВД) возлагалась задача по использованию немецких специалистов, за которых персонально отвечал Завенягин. Осенью 1945 г. начали работать лаборатория «А» для группы фон Арденне и лаборатория «Г» для группы профессора Герца, а также организованы группы работников, руководимые профессорами Рилем и Доппелем.

Спецкомитет при Совнаркоме СССР утвердил для этих лабораторий задания Техсовета. К каждой лаборатории были прикреплены члены Техсовета, задачей которых являлось наблюдение за работой немецких специалистов, а именно изучение их отчетов, заслушивание докладов руководителей групп, выезды на место для личного ознакомления и участия в испытаниях и экспериментах. На основе этого члены Техсовета делали заключение о ходе работ, после чего формировались дальнейшие планы.

19 декабря 1945 г. вышло постановление Совнаркома СССР об образовании в составе НКВД 9-го Управления специальных институтов, задачей которого являлось управление создавшимися научными подразделениями. Начальником Управления назначили А.И. Завенягина. Лаборатории «А» и «Г» передали в это Управление и переименовали их в «Институт А» и «Институт Г». Были также организованы «Институт Б», «Лаборатория В» и экспериментальный завод «для осуществления конструкций, разрабатываемых специальными институтами и лабораториями». А для снабжения, охраны и соблюдения режима секретности были созданы административно-хозяйственные подразделения.

«Институт Б» несколько раз менял свое название. Приказом №118с от 17 августа 1950 г. запрещалось при переписке и разговорах упоминать названия: «Сунгуль», «Санаторий Сунгуль», «Объект Сунгуль», «Лаборатория Б», «Институт Б», «Объект Б». Был установлен условный адрес: г. Касли Челябинской обл., п/я 0215 (для личной переписки — п/я 33/6). Коммутатор объекта получил условное наименование для связи — «Сокол».

Директором лаборатории в 1946—1952 гг. был полковник А.К. Уралец, в 1953—1955 гг. — кандидат химических наук Г.А. Середа.

В состав «Лаборатории Б» входили два научных отдела: биофизический и радиохимический, вспомогательные подразделения и подсобное хозяйство, поставляющее различную сельскохозяйственную продукцию.

Общее количество работников «Лаборатории Б» достигало 400—500 человек. В состав «Лаборатории Б» входили русские научные сотрудники

(заключенные и вольнонаемные), а также немецкие специалисты, работающие по контрактам. Биофизический отдел возглавлял биолог широкого профиля Н.В. Тимофеев-Ресовский, радиохимический — химик профессор С.А. Вознесенский.

В «Лаборатории Б» работало 30—40 германских специалистов: Карл Понтер Циммер, Ганс Иохим Борн, Александр Зигфрид Кач и др. Несколько немцев до этого работало на урановом заводе № 12 в городе Электростали (Ногинске)^[23]. Среди них Циммер и наиболее известный германский специалист профессор Николаус Риль. После закрытия в 1950 г. уранового производства на заводе № 12 (завод производил по 1 тонне урана в сутки) Николаусу Рилью предложили работу в «Лаборатории Б».

Среди советских специалистов были и эки: С.А. Вознесенский, Н.В. Тимофеев-Ресовский, С.Р. Царапкин, Я.М. Фишман, Б.В. Кирьян, И.Ф. Попов, А.С. Ткачев, А.А. Горюнов, И.Я. Башилов и другие.

Наиболее интересной фигурой был «русско-немецкий» профессор Тимофеев-Ресовский, получивший среди нашей либеральной интеллигенции широкую известность после выхода в 1987 г. романа Даниила Гранина «Зубр». Мне очень понравилась строка из аннотации на «Зубра»: «Тема Даниила Гранина — нравственный выбор ученого в эпоху научно-технической революции».

Ну что ж, попробуем выяснить, что это за выбор. Тимофеев-Ресовский в 1925 г. был приглашен на работу в Германию, в Институт мозга (Институт кайзера Вильгельма в Бухе-225). В 1937 г. советское посольство отказало ему в очередном продлении визы, что означало требование вернуться в СССР.

Собственно, что в этом удивительного? Советское правительство сворачивало связи с фашистской Германией. Шла война в Испании, немцы лихорадочно готовились к войне. Мой дед Широкоград Василий Дмитриевич, работавший в советском торгпредстве в Германии, в 1934 г. тоже был отозван на родину.

Но Тимофеев-Ресовский предпочел остаться в фашистской Германии и работать там на благо Третьего рейха.

Либералы оправдывают Тимофеева-Ресовского, он-де боялся, что в СССР его арестуют. Так это мог сказать любой человек в 1930-х годах, да и сегодня. Мой дед в 1934 г. был беспартийным, сам из дворян, жена по матери немка из рыцарского рода фон Бастианов. И несколько не побоялся вернуться, и его никто пальцем не тронул. Зато дед всю войну работал на военном заводе, а оба его сына добровольно пошли в армию. Но сотни таких людей наши либеральные СМИ по понятным причинам не

интересуют.

Замечу, что в 1937—1944 гг. Тимофеев-Ресовский неоднократно бывал на научных семинарах в разных странах и мог оттуда уехать в Англию или США, как это сделали десятки знаменитых немецких и австрийских ученых. Да и вообще выезд из Германии, например, на отдых или по личным делам, всегда был довольно прост, даже в первые военные годы.

Увы, Тимофееву-Ресовскому нравилось в Третьем рейхе. «Во время войны с СССР отдел, возглавлявшийся Тимофеевым-Ресовским, принимал участие в реализации военных программ Германии, в том числе в изучении влияния радиационного излучения на человеческий организм. Согласно утверждению Павла Мешика и заключению профессора-радиобиолога Г. Середы, из материалов дела Тимофеева-Ресовского и из публикаций его работ в 1943—1944 гг. в Германии следовало, что в его лаборатории производились опыты над людьми — им вводили в вену торий-х (радий 224), для изучения воздействия радиации на человеческий организм. В июне 1944 года заместитель директора института профессор Халлерфорден обратился к Тимофееву-Ресовскому с предложением возглавить программу стерилизации славянской расы при помощи радиации. Впрочем, согласно показаниям того же В. Пютца, Тимофеев-Ресовский "лично при приближении Красной армии дал приказания об уничтожении секретных документов, которые хранились у меня в сейфе"»^[88].

13 сентября 1945 г. Тимофеев-Ресовский был задержан опергруппой НКВД города Берлина, этапирован в Москву и помещен во внутреннюю тюрьму НКГБ. 4 июля 1946 г. Военная коллегия Верховного суда РСФСР приговорила его к 10 годам лишения свободы по обвинению в измене Родине. Он отбывал срок в одном из уральских лагерей ГУЛага, а затем его перевели в «Лабораторию Б».

Нынешние либералы всячески оправдывают деяния Тимофеева-Ресовского в Германии. Мол, торий в организме человека совершенно безвреден. Но на предложение оппонентов ввести себе в вену торий-х (радий 224) пока никто из лгунов и русофобов не откликнулся.

Главными задачами «Лаборатории Б» были: изучение воздействия радиоактивности на живые организмы; определение способов ускорения выведения радионуклидов из организмов, защиты их от радиации; разработка методов очистки радиоактивных промышленных сбросных вод. Кроме того, в «Лаборатории Б» производились радиоактивно и химически чистые изотопные препараты путем выделения их из растворов осколков деления урана, получаемых с реактора завода № 817 (Челябинск-40).

Это сведения из официальных документов. Но я подозреваю, что

«Лаборатория Б» занималась и боевыми радиоактивными веществами, а также их действием на человеческий организм.

Еще в начале 1990-х годов я обнаружил документацию о специальных боеголовках баллистических ракет Р-2 и Р-5, имевших шифр «Герань» и «Генератор». Обе снаряжались боевыми радиоактивными веществами. Нетрудно догадаться, что для Советской армии и отдельно для КГБ разрабатывались и иные виды радиологического оружия.

Вопрос на засыпку: господин Тимофеев-Ресовский в Германии использовал людей для проведения опытов, ну а в СССР все обошлось кроликами и мышами?

В «Лаборатории Б» для работы ученых были созданы комфортабельные условия. Тимофеев-Ресовский вспоминал: «Жили мы, как у Христа за пазухой. Прекрасная лаборатория. Прекрасный санаторий». Ученым ежедневно по карточкам выдавалось 1 кг мяса, 500 г рыбы, 125 г сливочного масла, пол-литра сметаны, сливки, шоколад, крупы. Замечу, что в ближайшем городке Касли на «рабочую» карточку выдавали только 450 г хлеба.

Лучше всех обеспечивались 15 ведущих научных сотрудников. Сами они проживали в особом корпусе, а семьям предоставили отдельные коттеджи. Их дети ходили в школу. Зарплата, по сравнению с другими специалистами, была намного выше, от 4 до 6,5 тыс. рублей. А у Николауса Рия — 14 тысяч, то есть больше, чем получал начальник Первого Главного управления.

С началом работы «Лаборатории Б» существенно расширилось транспортное сообщение, поскольку требовалось обеспечение объекта оборудованием и различными материалами. Между Лабораторией и Касли ежедневно по твердому графику ходил автобус, проезд в один конец стоил 3 рубля. При производственных поездках в Касли автобус сначала останавливался возле Дома заезжих по ул. Комсомольская, затем, по мере необходимости, отправлялся на железнодорожную станцию. Для бесплатной доставки учащихся 8—10 классов в школу в Касли выделялся специальный автобус или автомобиль ГАЗ-67.

Секретность доходила до маразма. Так, старшей дочери Николауса Рия, Инге, которая училась в школе в Каслях, велели, если спросят ее об отце, отвечать, что он врач. Однажды у одноклассницы Инги тяжело заболела мать, и она обратилась к Инге. Девочке пришлось ответить, что ее отец — зубной врач.

Не забывали немцы и об отдыхе. Они регулярно совершали вечерние прогулки, купались в озере, иногда ездили не только в Касли, но и в

Свердловск, где посещали театры, музеи, концерты. Субботние вечера, которые начинались у них уже после обеда, немцы любили проводить дома в кругу семейном. При этом они начинали рабочие дни на полчаса раньше.

Согласно общеизвестным данным, по проведенным в «Лаборатории Б» работам было выпущено более 400 научных отчетов. Именно в Сунгуле было положено начало некоторым направлениям экспериментальной радиобиогеоценологии (радиоэкологии), разработаны методы устройства биологической и химической дезактивации почвы, проведены серьезные исследования в области дозиметрии и определения предельно допустимых норм облучения человека. В «Лаборатории Б» были впервые проведены работы по анализу зависимости цитогенетического эффекта от времени после облучения, что привело к открытию явления восстановления клеток от радиационных генетических повреждений. Кроме того, была выявлена возможность уменьшения эффекта облучения с помощью некоторых препаратов (протекторов). В «Лаборатории Б» также были проведены обширные исследования по изучению явления радиостимуляции ряда культурных растений.

Ну а о работах с боевыми радиоактивными веществами наша «свободная» пресса помалкивает. Этого не было потому, что не могло быть никогда!

Для «Лаборатории Б» министр внутренних дел С.Н. Круглов лично выбрал помещение бывшей детской трудовой воспитательной колонии на 110-м километре (от Москвы) Варшавского шоссе недалеко от станции Обнинское. В эту старинную дворянскую усадьбу в конце июля 1946 г. направили из Германии группу профессора Позе. Там была организована научно-исследовательская группа 9-го управления МВД (106 сотрудников, в том числе 30 немецких специалистов), которая по программе Лаборатории № 2 Академии наук занялась «теоретическими, экспериментальными и проектными работами по разработке установки типа 5», то есть реактора на слабообогащенном уране. Эта «шарашка» позже получила название НИИ-9, а затем — «Плутониевый завод».

В своем отчете Сталину 23 декабря 1946 г. И.В. Курчатов сообщал, что всего в 9-м Управлении МВД СССР работает 257 немецких специалистов, из которых 122 доставлены из Германии, а 135 — из лагерей для военнопленных:

- «на заводе № 12 (директор докт. Риль) в Ногинске — 14;
- в Институте «Г» (директор проф. Герц) в Сухуми — 96;
- в Институте «А» (директор Арденне) в Сухуми — 106;
- в Лаборатории «В» (проф. Позе) в г. Обнинске — 30».

Несколько слов стоит сказать о немцах, работавших на Ногинском заводе № 12. Один из проектов был профессора Рилья.

О заводе № 12 Наркомата боеприпасов стоит сказать особо. Его ввели в строй весной 1916 г. для производства снарядов полевой артиллерии.

Решением Спецкомитета ГКО от 24 августа 1945 г. завод №12 стал первым предприятием в подчинении Первого Главного Управления и первым по переработке урановых руд и выпуску металлического урана. В 1945 г. завод имел более 400 промышленных зданий.

Вывезенное из Германии оборудование при участии немецких специалистов во главе с Рилем смонтировали в нескольких цехах. В IV квартале 1945 г. завод получил первые 137 кг металлического урана. По плану производство металлического урана должно было составлять 100 т в год свежего и 200 т регенерированного (отработанного в котлах). Пуск первой очереди на 100 т планировался на 1 июля 1946 г., а второй (200 т дополнительно) — на 1 июля 1947 г. Однако это были лишь планы, на самом деле все сложилось иначе.

В начале апреля 1946 г. Л.П. Берии доложили, что профессор Риль закончил разработку технологического процесса получения металлического урана, опираясь на опыт германской промышленности. На основе этих данных разработан проект опытного завода, построен цех и освоен на мощность в 20 т металлического урана в год по сравнению с 10 т, которую он имел до демонтажа в Германии.

На данный момент, апрель 1946 г., Рилем разрабатывался технологический процесс получения чистого урана применительно к более прогрессивной, американской, практике — эфирный метод очистки урановых солей, восстановление урана при помощи кальция и магния из четырехфторной соли, плавка в высокочастотных индукционных вакуумных печах.

Всего за 1946 г. завод № 12 произвел 36,4 т кондиционного металлического урана и 12 т чистой двуокиси урана.

К началу 1948 г. завод № 12 передал все требуемые 170 т урана, чем полностью обеспечил и по качеству, и по количеству ввод промышленного реактора на объекте № 817 (ПО «Маяк» в Челябинске-40).

В октябре 1949 г. после взрыва первой советской ядерной бомбы профессор Риль был награжден Сталинской премией первой степени — 350 тыс. рублей и автомобилем «Победа», а также новым коттеджем на 25-м километре Волоколамского шоссе. Мало того, Риль был представлен к званию Героя Социалистического Труда. Два других германских специалиста — Г. Вирту и Г. Тинге — получили ордена Трудового Красного

Знамени, звания лауреатов Сталинской премии второй степени и премии в 35 тыс. рублей.

В августе 1945 г. профессор Курчатов подал Л.П. Берии докладную записку с предложением организовать «Лабораторию А» в Сухуми. Там же была организована и «Лаборатория Г».

Задачи «Лаборатории А»:

- разработка ионного (магнитного) способа разделения изотопов урана и масс — спектрометрия тяжелых атомов;
- работа над усовершенствованием электронных микроскопов и участие в организации их выпуска;
- разработка вспомогательной аппаратуры для ядерных исследований.

В «Лаборатории А» работал профессор Тиссен — крупный ученый в области физической химии, который занимался с бароном фон Арданне исследованием коллоидов.

В задачу «Лаборатории Г» входило:

- разработка методов разделения изотопов урана посредством диффузии (руководитель Герц);
- разработка методов получения тяжелой воды (руководитель Фольмер);
- разработка методов анализа изотопов урана при небольших обогащениях;
- точная методика измерения энергии нейтронов.

«Лаборатории Г» выделялся циклотрон, изготовленный фирмой «Сименс», высоковольтная установка и большая часть лабораторий физической химии, вывезенной из Германии из Института Кайзера Вильгельма.

В июле—августе 1945 г. из Германии в Сухуми были перевезены архивы, оборудование, техническая документация и библиотеки четырех физических институтов и одного химико-металлургического института, занимавшегося проблемами урана.

В декабре 1945 г. в составе НКВД СССР было создано новое управление — Управление специальных институтов (9-е управление НКВД СССР со штатом в 5 человек). Начальником Управления был назначен А. Завенягин, а его замом стал В. Кравченко.

Из ведения Первого Главного Управления при Совнаркоме СССР в новое Управление перевели «Лабораторию А» и «Лабораторию Г», которые с 19 декабря стали там именоваться «Институтом А» и «Институтом Г». Также были организованы специальные объекты «Сином» и «Агудзеры», в

задачу которых входило снабжение, охрана, обеспечение режима и другие административно-хозяйственные функции.

«Институт А» помещался в роскошном парке «Синоп», где находился одноименный санаторий. С 1891 г. садом владел великий князь Александр Михайлович.

В конце августа 1945 г. барон фон Арденне, Герц и Фальмер отправились в Сухуми. Позже Манфред фон Арденне писал: «Для путешествия нам был предоставлен спальный вагон самой новейшей конструкции. На вокзале мы встретили Г. Герца и М. Фальмера с женой — в Сухуми мы должны были ехать все вместе»^[89].

Под лаборатории и жилье германским ученым отвели большую территорию на холме у моря. Со стороны суши ее окружала запретная 30-метровая зона. Здание лаборатории окружили еще одним проволочным забором.

Для каждой семьи германских специалистов был выстроен отдельный финский домик со всеми удобствами. Техники проживали в отдельном здании, солдаты — в казарме. Таким образом вскоре появился целый изолированный автономный городок. Благоприятный климат, теплое море и роскошная природа скрашивали жизнь немецких специалистов.

С ними вместе трудились 120 советских физиков из Московского и Ленинградского университетов. Немцы получали намного большую зарплату, чем советские сотрудники. У них были все условия для работы, комфортной жизни и отдыха. В мастерских работали военнопленные — отличные мастера. Проживали они в отдельном бараке.

В «Аудзерах» между Герцем и Фальмером произошел разрыв, и Фальмер добился своего перевода в Москву. Вместе с ним в столицу отправились ученые Виктор Байерль и Густов Рихтер, а также техник Шрайбер.

Любопытна служебная записка, отправленная в конце февраля 1946 г. Берии: «Летом прошлого года были привезены из Германии 3 циклотрона. До сих пор не только ни один из них не работает, но даже не построены помещения, где их можно было смонтировать. Крайне необходимые для этих работ две высоковольтные установки, привезенные также в то время, до сих пор лежат на складе»^[90].

Вместе с группами Рия, Арденне и Герца из Германии отправили много оборудования из тамошних НИИ — Института Ауэра по химии и металлургии редких земель и урана, Физического института Министерства почт, Физического института Им. Кайзера, Физического института

Арденне, Института физической химии им. Кайзера Вильгельма, Электротехнической лаборатории Сименса.

«Институт Г» возглавил профессор Герц. Институт разместился в Сухуми в бывшем санатории «Агуджеры». Главный корпус санатория был кардинально переоборудован, а также построены механические мастерские, электростанция, газовая станция, литейный и химический корпуса.

В «Институте Г» вместе с советским обслуживающим персоналом насчитывалось 173 сотрудника, в том числе 96 немецких специалистов — 13 научных работников, 13 инженеров и 70 человек вспомогательного персонала и квалифицированных рабочих.

«Институту Г» поручалось теоретическое исследование регулирования каскада диффузионных машин. Этот вопрос имел важное значение для проектирования и наладки диффузионного завода, который состоял из 3 тысяч машин, располагавшихся последовательно в своей работе, зависящих одна от другой.

В марте 1947 г. вышло первое Постановление Совмина СССР о премировании немецких и советских специалистов за научно-технические достижения в области использования атомной энергии. Так, барон фон Арденне получил 50 тыс. рублей с 50% установленной премии за разработку конструкции и изготовление электронного микроскопа. Принимавшие участие в этой работе инженеры Егер и Райбендарц получили 25 тыс. рублей (50% премии). Для премирования остальных сотрудников, занятых в этой работе, директору «Института А» Завенягину было выдано 25 тыс. руб. (50% премии).

Немцы также были отмечены за разработку конструкции и изготовление масс-спектрометра. Заместитель директора института Шютцу получил 50 тыс. руб. (50% премии), группа инженерно-технических работников — 25 тыс. руб., хотя в состав группы вошли научные сотрудники К. Орджоникидзе (10 тыс. руб.), И. Кварцхова (10 тыс. руб.) и Н. Шеховцев (5 тыс. руб.).

К концу 1947 г. «Институтом А» под руководством барона Манфреда фон Арденне были проведены работы:

1. электромагнитное разделение изотопов (руководитель Арденне);
2. разработка методов изготовления диффузионных диафрагм (руководитель профессор Тиссен);
3. разработка молекулярных методов разделения изотопов (руководитель доктор Стеенбек).

Помимо этого, в «Институте А» велись работы по

усовершенствованию электронных микроскопов, по созданию измерительных аппаратов для анализа изотопного состава урана и работы по исследованию биологического влияния радиоактивных излучений на растения и животные организмы.

По электромагнитному разделению главной задачей института была разработка ионного источника, который являлся наиболее важной частью в установке электромагнитного разделения. Исследовательские работы по ионному источнику прошли две стадии. Вначале был разработан и сконструирован дуговой ионный источник для работы с четырехфтористым соединением урана. Этот источник прошел испытания в декабре 1946 г. в «Институте А» и в январе 1947 г. в Лаборатории № 2 Академии наук СССР.

Помимо ионного источника для электромагнитного разделения изотопов «Институт А» разработал ионный источник для циклотрона. Схема этого источника была доложена Научно-техническому совету Первого Главного управления при Совмине СССР и на специальном семинаре в Лаборатории № 2 Академии наук СССР, где получила высокую оценку.

«Институту А» было поручено сконструировать и изготовить рабочие чертежи этого источника для большого циклотрона Лаборатории № 2.

На 1 сентября 1947 г. в «Институте Г» под руководством профессора Герца были выполнены основные работы:

1. Разделение изотопов методом диффузии против потока инертного газа (руководитель профессор Герц). Проведены испытания метода на лабораторной стеклянной модели разделительной ступени.

2. Разработка конденсационного насоса для отделения воздуха от алива (руководитель доктор Мюленпфорд). Разработана конструкция непрерывно-действующего прибора на принципе конденсационного насоса для отделения от алива воздуха, попадающего в диффузионный каскад во время его работы. Построен прибор и испытан в «Институте Г» с хорошими результатами.

3. Разработана теория устойчивости и регулирования диффузионного каскада с учетом помех, действующих в реальной установке (доктор Барих и профессор Крутков).

Несколько слов стоит сказать о жизни и быте германских ученых и конструкторов.

Поскольку не было исключено, что кто-то из сотрудников сообщит своим родственникам в Германию (Западную и ГДР), над чем они работают на объекте, вся их переписка контролировалась официально, и немецкие специалисты были об этом предупреждены.

Для «Института Б» в 1946 г. был выделен санаторий НКВД «Сунгуль» со всеми постройками и прилегающей территорией. Санаторий находился на перешейке между озерами Сунгуль и Силач в 20 км от городка Касли.

Немцы пользовались относительной свободой. Так, профессор фон Арденне описывал свое путешествие по Грузии в октябре 1950 г.: «Через несколько километров по шоссе сворачивает дорога с южной на северную сторону Ингури. Недалеко от моста мы разбили свой первый ночной лагерь под открытым небом. Незадолго перед сном я заметил у скалы три человеческих фигуры. Они внимательно оглядывали нас, когда мы сидели вокруг костра. Двое сопровождающих спали неподалеку, и их не было видно.

Я тихонько сказал своей жене: "Там три человека смотрят на нас. Что им надо?" Она по-спортивному выскочила из спального мешка и позвала наших спутников. Почти одновременно бросились на нас три дерзкие фигуры, которых после войны немало развелось во всех странах, с громкими криками. Их совсем не мирные намерения тотчас же изменились, когда из темноты выросли наши сопровождающие и подошли к ним»¹.

Для преодоления языкового барьера и «мягкой слежки» за немецкими специалистами-атомщиками Берия решил использовать девушек-радисток, ранее готовившихся в НКВД для заброски в тыл противника. В такие спецшколы набирали семнадцатилетних девушек. По приказу генерал-лейтенанта П.А. Судоплатова около 50 наиболее симпатичных разведчиц прошли соответствующее обучение и были направлены в «шарашки». Кто-то из особистов в шутку назвал их «немецкими Танечками». Это название прижилось и даже появилось в секретной документации.

«Танечки» переводили и «случали», а в свободное от работы время скрашивали досуг немцев. Кстати, последнее тоже весьма помогало работе — мужчина может свихнуться, сидя под замком и занимаясь исключительно ядерной физикой. Об ударных темпах «Танечек» можно судить по тому, что за время пребывания немцев, работавших над атомной тематикой, в СССР было заключено 23 русско-германских брака и родилось 14 детей.

Ну а у поселка Михайловка севернее Сухуми на склоне кладбища осталось 10 немецких могил.

Рассказ об участии немцев в создании ядерной бомбы будет неполным без упоминания о деятельности советско-германского общества «Висмут».

Государственное акционерное общество цветной металлургии «Висмут» было образовано 10 мая 1947 г. под эгидой Главного управления советского имущества за границей (ГУСИМЗ) на основании

Постановления Совмина СССР № 1467—393с. Другим Постановлением Совмина СССР № 1919—491с от 6 июня 1947 г. Советское акционерное общество (САО) «Висмут» было подчинено управлению металлургической промышленности.

Головной офис САО «Висмут» находился в Москве, а его представительство в Германии — сначала в Ауэ, а с 1948 г. — в Хемнитце. Целью своей хозяйственной деятельности общество заявило «добычу цветных металлов», под которыми подразумевался уран.

«Всего из различных мест было доставлено 250—300 тонн урановой руды и около 7 тонн металлического урана, которые сберегли для СССР один-два года в рамках атомного проекта. В будущем, однако, СССР нуждался в еще больших запасах урана. Важнейшим в советской зоне оккупации источником урановых ресурсов стали Эрцгебирге.

В феврале 1946 г. в окрестностях Йоханнгеоргенштадта и Шнееберга, как и в некоторых других местностях Саксонии, был найден уран. 4 апреля 1946 г. СМ СССР выпустил по этому поводу предписание № 740—294 о разработке этих урановых месторождений. Руководить ими призван был НКВД. 1 апреля 1946 г. (т.е. задним числом) саксонская поисково-разведочная экспедиция НКВД была преобразована в саксонскую экспедицию по разработке и разведке, которая подчинялась 1-му Главному управлению НКВД; а предписанием СМ СССР № 9372 от 29 июля 1946 г. окончательно переименована в Саксонское горнодобывающее управление НКВД. Добычу урана, к которой наряду с немецкими фирмами были привлечены советские армейские инженерно-строительные бригады (до конца 1946 г. из СССР в Саксонию прибыло около 130 специалистов), представили как разработки месторождений висмута и кобальта. Приказом СВАТ № 0360 от 30 октября/4 ноября 1946 г. Саксонское горнодобывающее управление было подчинено начальнику Управления горнодобывающей и металлургической промышленности СВАТ.

Правительство земли Саксония приняло 8 мая 1947 г. закон, согласно которому все горнодобывающие предприятия были национализированы и переведены в его собственность. Однако конфискованные до того оккупационной властью шахты и предприятия отрасли не перешли в распоряжение земельных властей. И среди прочих часть предприятий "Ферайнигт Фельд" (Фастенберг) саксонских горнорудных заводов под Йоханнгеоргенштадтом, а также шахты в окрестностях Шлемы, Шнееберга и Аннаберга. В документах немецких учреждений эти рудники проходили как "советские горнорудные предприятия в Эрцгебирге".

На базе части предприятий бывшего АО Саксонские горнорудные

заводы возник первый объект будущего САО "Висмут" (объект № 1) в Иоханнгеоргенштадте. Там в течение трех лет с момента начала разработок были введены в строй 26 шахт, а в 1949 г. объект № 1 достиг своей максимальной производственной мощности. Количество жителей Иоханнгеоргенштадта возросло с 7 тыс. человек в 1939 г. до почти 33 тыс. в 1950 г.»^[91].

16 мая 1947 г. на основе германского акционерного права было образовано САО «Висмут». 26 мая 1947 г. Главнокомандующий СВАТ издал приказ № 128 о переводе шести рудников и одного обогатительного предприятия в собственность Советского Союза.

Уставной капитал немецкого филиала САО «Висмут» состоял из активов двух акционеров — Главного управления советским имуществом за рубежом (ГУСИМЗ) при Совмине СССР и советского государственного АО цветной металлургии «Медь». Получается, что САО «Висмут» был чисто советским государственным предприятием.

5 июня 1947 г. на проходившем в Москве 1-м заседании правления САО цветной металлургии «Висмут» генеральным директором был назначен генерал-майор МВД Михаил Мальцев.

Объем работ САО «Висмут» характеризует число его сотрудников на 31 декабря 1950 г. — 195 906 немцев и 897 советских граждан. Замечу, что в 1950 г. около 60% всего урана для советского атомного проекта было поставлено из ГДР, еще 15% — из Чехословакии.

22 августа 1953 г. правительство СССР объявило о прекращении с 1 января 1954 г. репарационных поставок со стороны ГДР. В протоколе о прекращении немецких репарационных выплат от 22 августа 1953 г. САО «Висмут» не упоминался. Позже лишь сообщалось, что на основе советско-немецкого соглашения от того же 22 августа 1953 г. было образовано смешанное советско-немецкое акционерное общество «Висмут».

В 1953—1956 гг. германские ученые-атомщики покинули СССР, причем им разрешили самим выбрать место нового жительства — ГДР или ФРГ. Многие уехали на Запад, но барон Манфред фон Арданне поселился в ГДР. В столице ГДР он основал первый и в ту пору единственный институт медицинской радиоэлектроники, где были созданы новейшие приборы для диагностики и лечения многих заболеваний. Барон стал одним из самых известных и популярных ученых ГДР. Он умер незадолго до слома Берлинской стены. Были объявлены национальные похороны. Манфреда фон Арданне провожали в последний путь многие сотни людей, в том числе его друзья и коллеги. Барона не забыли и в Сухуми — в городе воздвигли его бронзовый бюст.

Разумеется, не германские ученые и не советские разведчики, работавшие в США, внесли решающий вклад в создание современного ядерного оружия.

Ядерный меч СССР был создан сотнями наших ученых и десятками тысяч наших инженеров и рабочих. Главными же руководителями ядерного проекта являлись Сталин и Берия. Коммунистическая партия, роль которой раздували Хрущев и Брежнев, никакого отношения к проекту не имела. И практически все члены ЦК, включая Хрущева и Маленкова, до июля 1953 г. не имели никакого представления о ходе работ над атомной и водородной бомбами.

На июльском 1953 года пленуме ЦК КПСС Г.М. Маленков в своем докладе, «разоблачая» Берия, сказал, что он-де руководил «атомным проектом обособленно и стал действовать, игнорируя правительство». Вот тут-то Георгий Максимилианович поставил точку над «i» в вопросе, кто создал ядерный меч империи.

Что же касается Курчатова и других видных советских атомщиков, то они были лишь особо одаренными исполнителями в огромном оркестре, дирижируемом Лаврентием Павловичем. Не последними скрипками в этом оркестре были наши заокеанские разведчики и, конечно, германские ученые.



Эпилог

ТЕМУ РЕСТИТУЦИЙ ПОРА ЗАКРЫТЬ НАВСЕГДА

24 ноября 2012 г. министр культуры РФ Владимир Мединский заявил немецкому новостному агентству DPA: «Это очень щекотливая тема, в которой все надо оставить так, как есть, иначе встанет вопрос о возвращении немецких ценностей из музеев Великобритании и Франции».

С этим мнением следует согласиться. Другой вопрос, насколько оно устойчиво у министра и президента РФ.

Германия никогда не окупит России и странам СНГ огромный ущерб, нанесенный им ничем не спровоцированной агрессией 22 июня 1941 г. И если преступные приказы отдавал Гитлер, то выполнял их весь германский народ, за исключением ничтожного числа антифашистов, не составлявших и 1% населения Рейха. И, надо сказать, немецкий народ действовал не за страх, а на совесть — бомбили города, жгли деревни, вывозили имущество музеев, церковные ценности и т.п. О какой реституции теперь может идти речь?

Ну а как быть с жертвами националистического режима — антифашистами, евреями, цыганами и др.? Немцы незаконно конфисковывали их имущество, и сейчас наши либералы предлагают вернуть им культурные ценности.

Увы, подобная позиция не выдерживает никакой критики ни с точки зрения морали, ни с точки зрения международной политики. Такое подобие реституции приведет и, замечу, уже привело к исчезновению или гибели многих сокровищ из мирового культурного наследия.

Начну с того, что идея реституции культурных ценностей ставит в неравное положение жертвы нацизма. Сначала жертва «А» вложила свой капитал в станки своей мастерской, жертва «В» — в дорогую яхту, а жертва «С» — в картину Рубенса. Предположим, все имущество вывезли в СССР. Станки износились, яхта затонула, и выходит, что свое имущество получит лишь жертва «С». Вряд ли это справедливо. И «А», и «В», и «С» должны получить компенсацию полностью и с правопреемника страны, их ограбившей, то есть с Германии. Благо, Германия стала богатейшей страной Европы, она открыто афиширует свои богатства и даже начала посылать свои войска по всему свету. Так что бывшие владельцы станков,

яхт и Рубенса могут немного напомнить правительству Германии о мае 1945-го и еще раз подумать, стоит ли отправлять части Бундесвера за рубеж.

С другой стороны, имеет ли моральное право предъявлять претензии русскому народу, скажем, дочь еврейского банкира, у которого нацисты изъяли того же Рубенса? И она, и ее соплеменники в неоплатном долгу перед русскими людьми, отцы и деды которых ценой миллионов своих жизней спасли евреев Европы от полного уничтожения нацистами и их туземными сообщниками.

Проблема реституции серьезно отравляет и международные отношения. Вопросы реституции западные правители часто увязывают с политическими требованиями к России. Понятно, что с этим надо покончить раз и навсегда. Замечу, что даже возвращение «трофейных ценностей» одной стране может поссорить РФ с рядом других государств.

Возьмем хотя бы то же «золото Трои». Троянцы были греками, и территория Трои как минимум с ХП века до н.э. и до XV века н.э. принадлежала греческим государствам или их наследнице Византии.

Однако Шлиман копал на турецкой территории и дал письменное обязательство султанскому правительству передать все ценности Стамбулу. С точки зрения уголовного права Шлиман просто украл сокровища.

Риторический вопрос, предположим, если правительство РФ решит вернуть сокровища Трои законному владельцу, то кому — Германии, Греции или Турции? Кому бы их не отдали, РФ испортит отношения с двумя другими.

Самый оптимальный вариант и в политическом, и в чисто техническом отношениях — все перемещенные ценности оставить в России. Но при условии гарантий Кремля на полную доступность всех без исключения ценностей для специалистов и любителей РФ и зарубежных стран.

У наших музеев и архивов нет денег на организацию экспозиции? Так почему бы им не помочь Юнеско и другим международным организациям? Естественно, какие-то средства должны выделять правительства России и Германии.

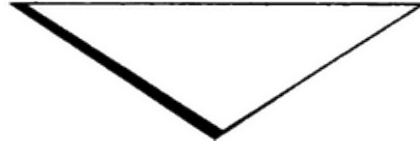
Наконец, не надо забывать, что на дворе XXI век, и раритетные документы вовсе не обязательно давать исследователям в руки. Достаточно отсканировать их, дабы за небольшую плату с ними могли работать миллионы пользователей Интернета по всему миру.

Правительству России следует вместе с общественностью взять под контроль инвентаризацию как трофейного, так и всего остального имущества отечественных государственных музеев и архивов. Контроль за

этим должны вести МВД, ФСБ и общественность. Причем «общественность», не назначенная сверху чиновниками, не выбранная «ученым советом» и т.д. А просто любители живописи, скульптуры, независимые историки, коллекционеры оружия.

Надо спешить, пока все у нас не разворовали!

Ну а о реституции материальных ценностей надо забыть так же, как в Западной Европе забыли о ревизии государственных границ. Справедливо — не справедливо, но иначе будет куца хуже.



СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Альбинг В. Городомля. Немецкие исследователи ракет в России. СПб.: Европейский дом, 2005.

Белавин Н. Корабли, самолеты, экранопланы. СПб., 2000.

Богданов Ю.Н. Министр сталинских строек. 10 лет во главе МВД. М.: Вече, 2007.

Бугайский В.Н. Эпизоды из жизни главного конструктора самолетов и ракетно-космических систем. Подольск, б. г.

Военные архивы России. 1-й выпуск 1993 г.

Главное Автобронетанковое Управление. Люди, события, факты в документах 1943—1944 гг. / Составит. А.М. Родионов, Р.В. Мазуркевич, Н.И. Лебедев и др. Кн. III. М.: ГАБТУ, 2006.

Горбачев С.П., Макарчев М.В. «Ангара» от свастики до Андреевского креста. Страницы биографии корабля, сменившего пять флагов. Севастополь: Глория-Информ, 2007.

Дороги в космос. Воспоминания ветеранов ракетно-космической техники и космонавтики / Под ред. Ю. Мозжорина. М.: Изд-во МАИ, 1992.

Ефимов С.В., Рымша С.С. Оружие Западной Европы в XV—XVII вв. СПб.: Атлант, 2009.

История советского атомного проекта: документы, воспоминания и исследования. Выпуск 1. / Коллектив авторов. М.: Янус-К, 1998.

Кисунько Г.В. Секретная зона: исповедь генерального конструктора. М.: Современник, 1996.

Кнышевский П.Н. Добыча. Тайны германских репараций. М.: Соратник, 1994.

Митрофанов В.П., Митрофанов П.С. Школы под парусами. Ленинград: Судостроение, 1989.

Носовицкий Г.Е. Продолжение «катюши». М.: Вузовская книга, 2005.

Попов В.И. Советник королевы — суперагент Кремля. М.: Международные отношения, 2005.

Ракетно-космическая корпорация «Энергия» им. СП. Королева / Под ред. Ю.П. Семенова. М., 1996.

Сауке М.Б. Неизвестный Туполев. М: КЦНТИ «Оригинал», 1993.

Симоненков В.И. «Шарашки»: инновационный проект Сталина. М.:

Эксмо; Алгоритм, 2011.

Соболев Д.А. Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М.: Русавиа, 2000.

Соболев Н.А. Море ошибок не прощает. Воспоминания капитана. Одесса: Маяк, 1991.

Советская военная администрация в Германии. 1945—1949. / Под ред. Х. Мёллера, А.О. Чубарьяна. М.: РОССПЭН, 2009.

Соколов М. АвтоНАШЕСТВИЕ на СССР. Трофейные и лендлизские автомобили. М.: Яуза, Эксмо, 2011.

Староверов В.А. Немецкая «Танечка». Немецкий след в советском атомном проекте 1945—1949 гг. М.: Русь, 2005.

Суворов В. Тень победы. М.: АСТ, 2002.

Тихонов С.П. Оборонные предприятия СССР и России. М.: Изд-во «ТОМ», 2010.

Фронтовая иллюстрация 2000. № 1. М. Коломиец, И. Мощанский. Трофеи в Красной армии 1941—1945 гг. М., Стратегия «КМ», 2000.

ЦНИИ «Гидроприбор» и его люди за 60 лет / Коллектив авторов. СПб.: СПбНИИ РАН «Нестор-История», 2005.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. Горячие дни холодной войны. М.: Машиностроение, 1997.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. М.: Машиностроение, 1994.

Широкоград А.Б. Артиллерия в Великой Отечественной войне. М.: АСТ, 2010.

Широкоград А.Б. Россия и Германия. История военного сотрудничества. М.: Вече, 2007.

Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. М.: ИЛБИ, ПРО-СТРЭКС, 1993.

<http://www.fedy-diary.ru/html/122010/13122010--^la.html>

<http://www.volgkraeved.ru/articles/30/254/>

<http://www.kruiznik.ru/forum/viewtopic.php?f=13&t=880>

<http://travelnika.com/2012/06/vosstanovlenie-portov-2/>

<http://4cms.ru/glavnaya/6-zoloto-troi.html>

<http://www.arts-museum.ru/media/aif/100years/index.php>

http://www.lostart.ru/ru/press/?ELEMENT_ID=1161

<http://www.historyworlds.ru/statii/2968-chernaya-byl-ladogi.html>

<http://militera.lib.ru/research/suvorov7/23.html>

<http://rn.forbes.ru/article.php?id=7302>

<http://vetrabotnik.narod.ru/Texts/TWW/USSR^anzer/T011.htm>

<http://7www.forum.mdiecast.com/topic/1282-trofeinie-avtomobili/>

<http://old.avtomir.com/cars/garagegrandparent/4701/>

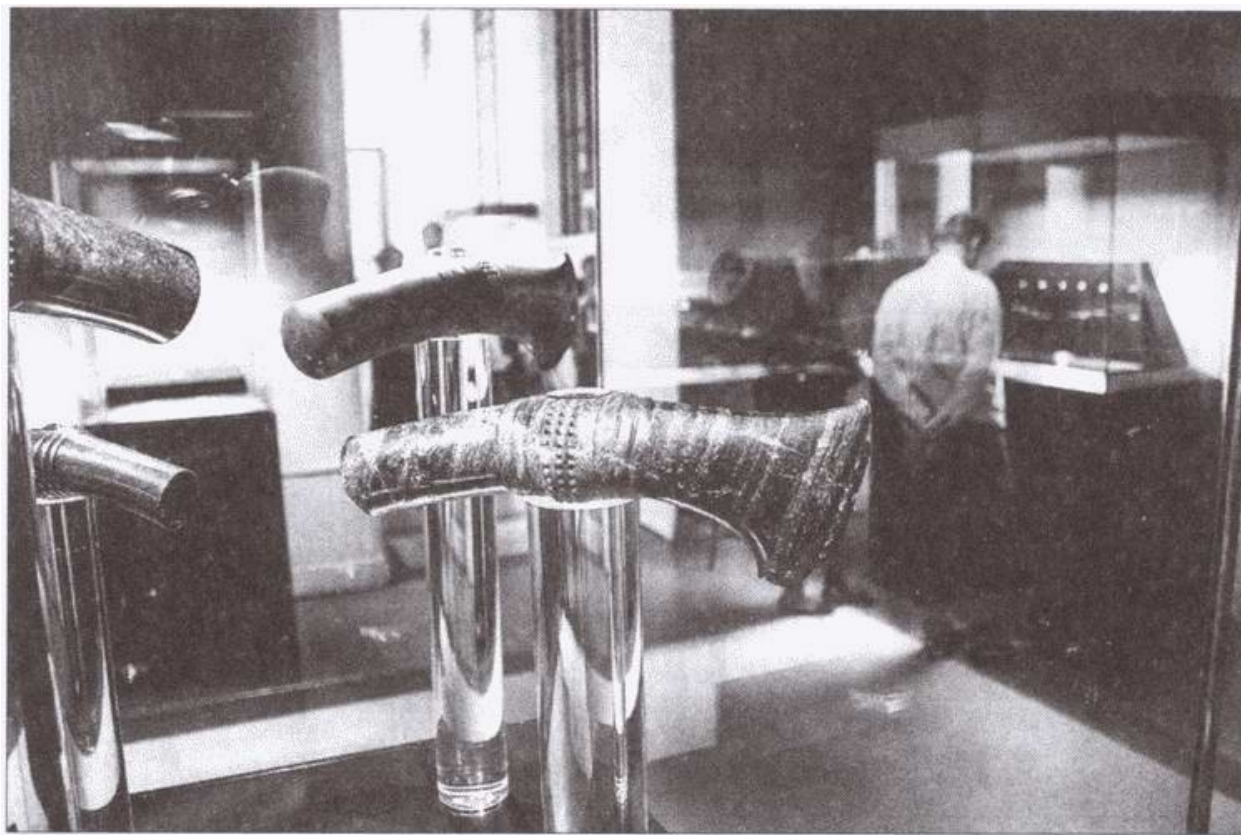
http://www.moscow-finnclass.ru/seapractice/article_2150_69.aspx

<http://www.lisenko-trofim.ru/96/173/3/>

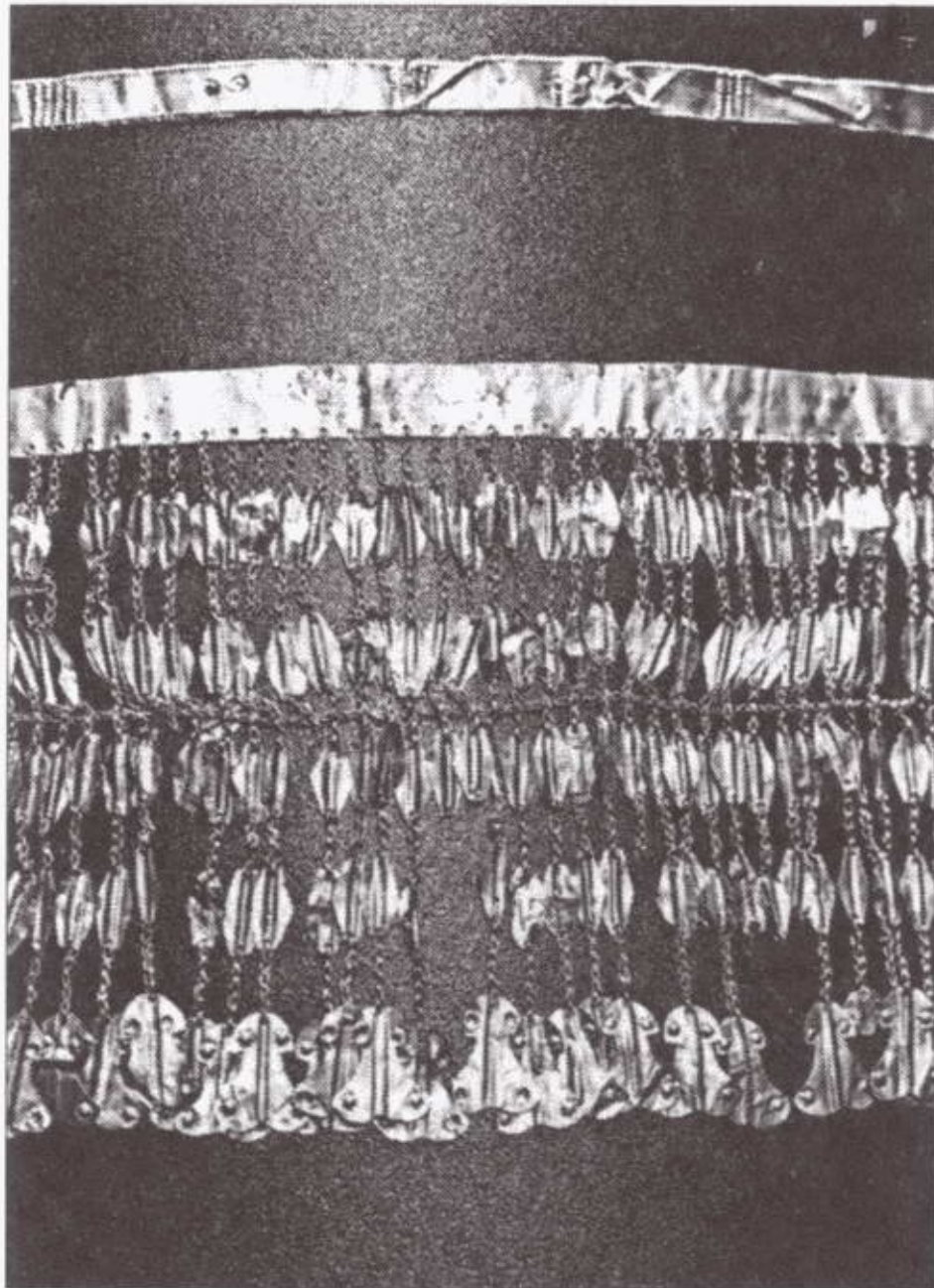
http://rasar666.ya.ru/replies.xml? item_no=2819

ИЛЛЮСТРАЦИИ

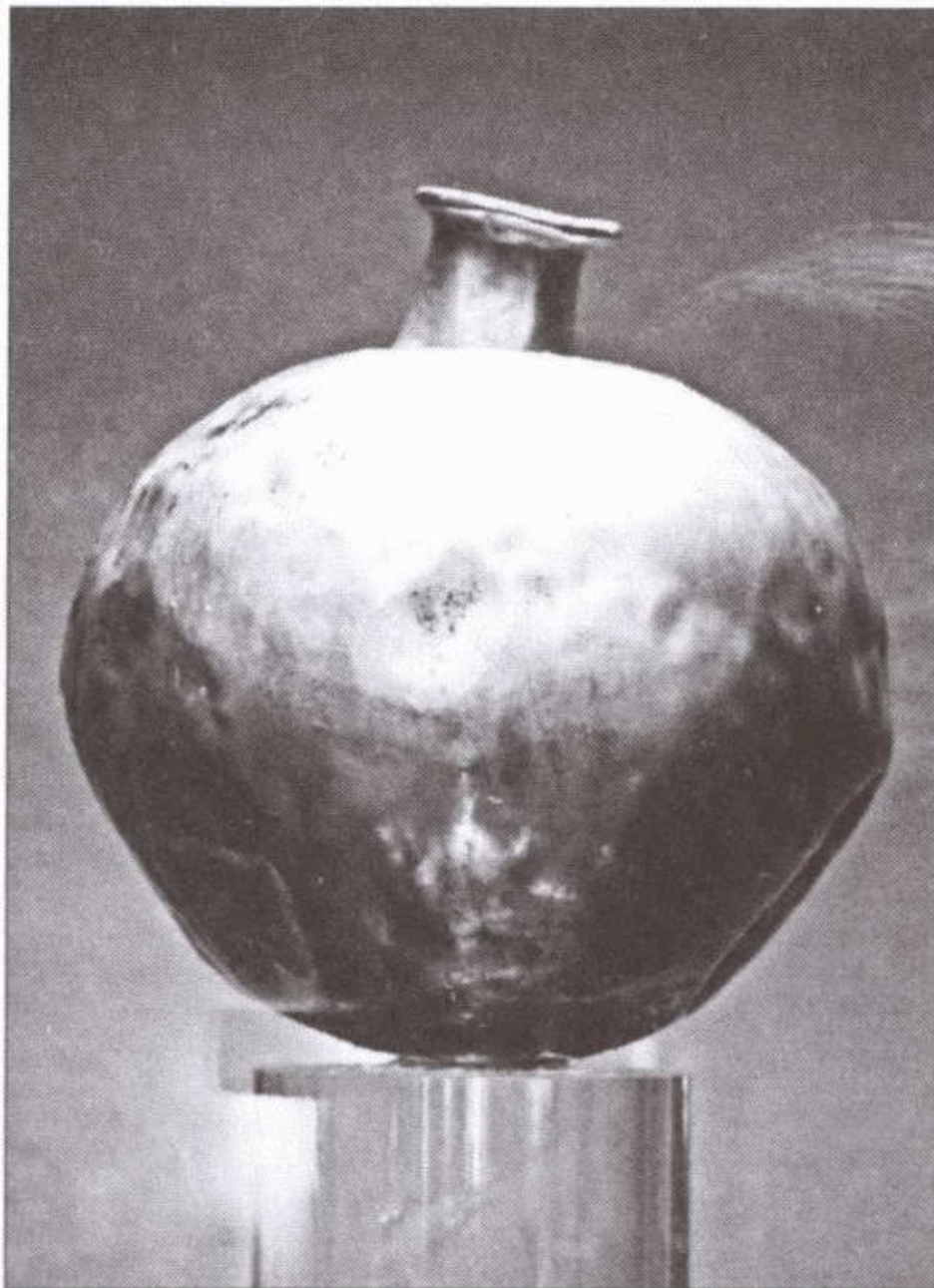
Предметы из «Золота Трои»:



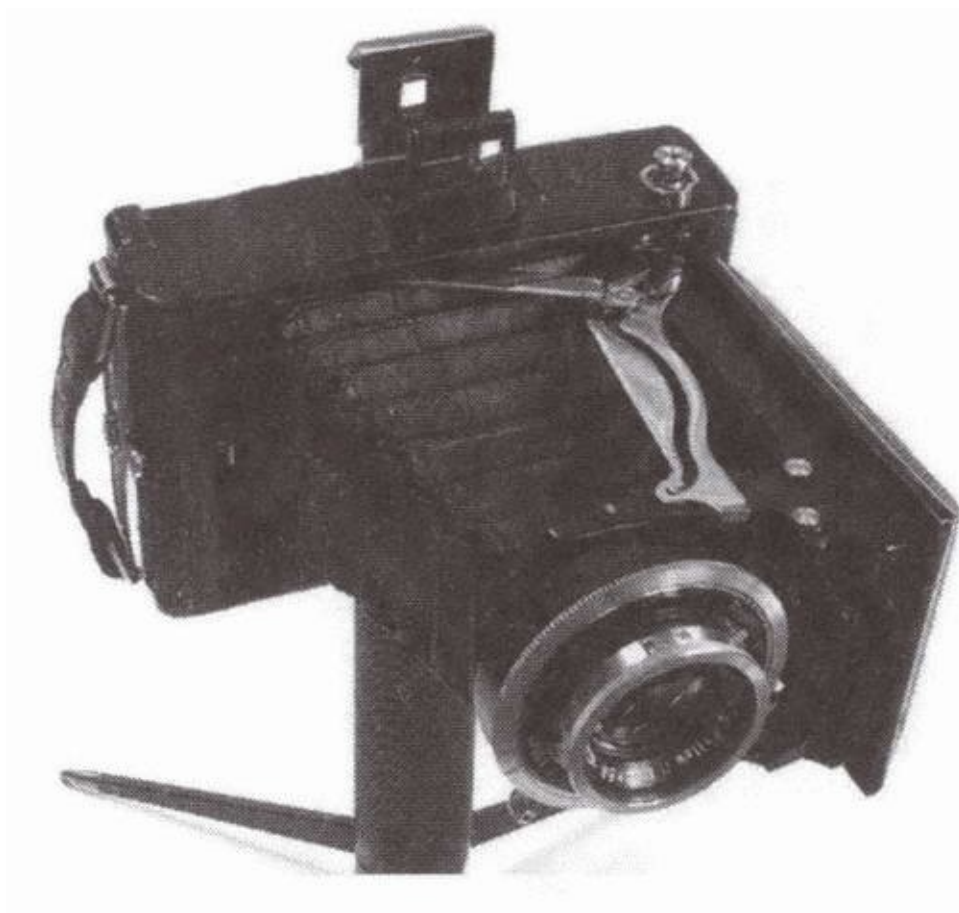
Нефритовый топор



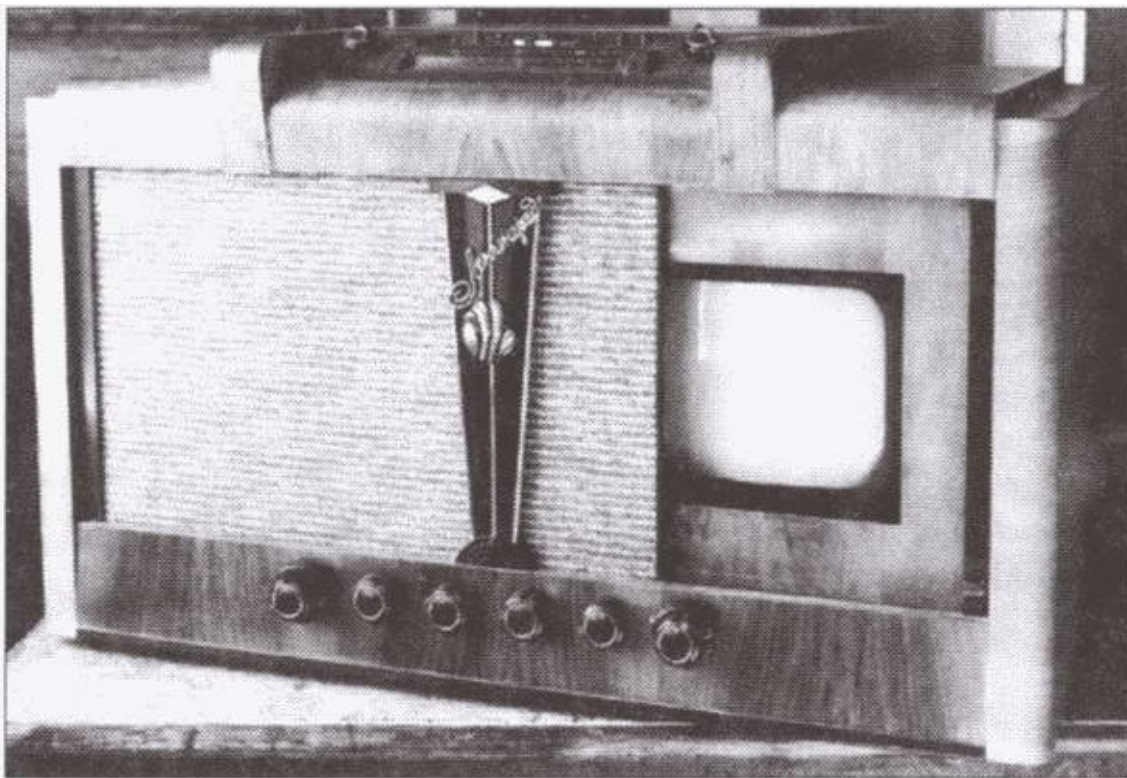
Золотое украшение



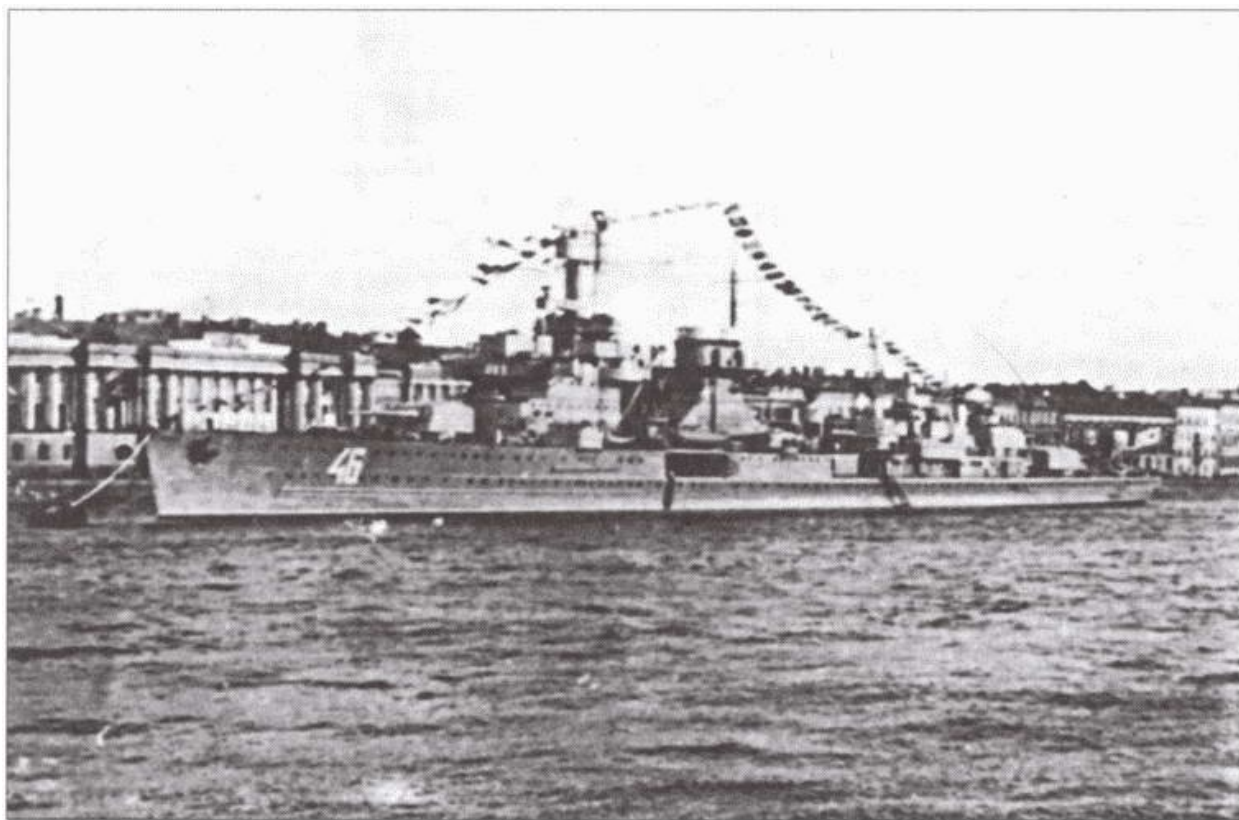
Золотой сосуд



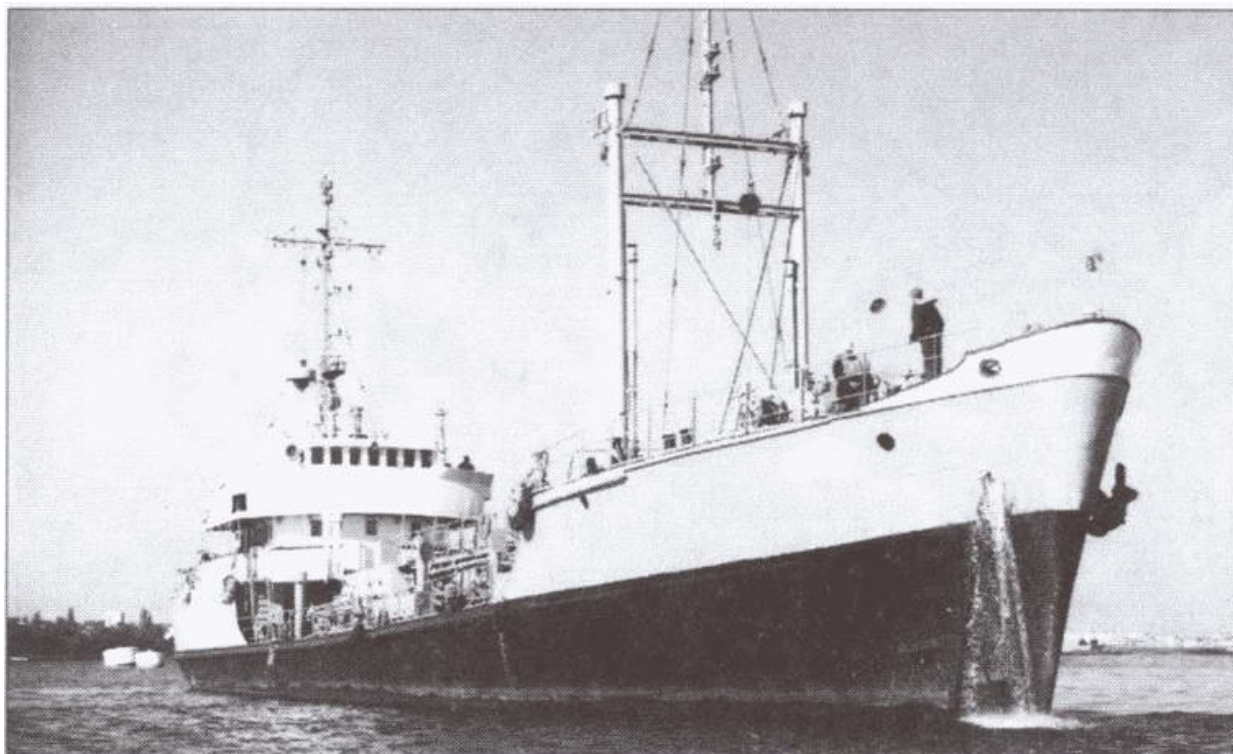
Фотоаппарат «Москва-3» (германский «Zeiss Super-Ikonta»)



Телевизор «Ленинград» на базе германского телевизора EFu T1



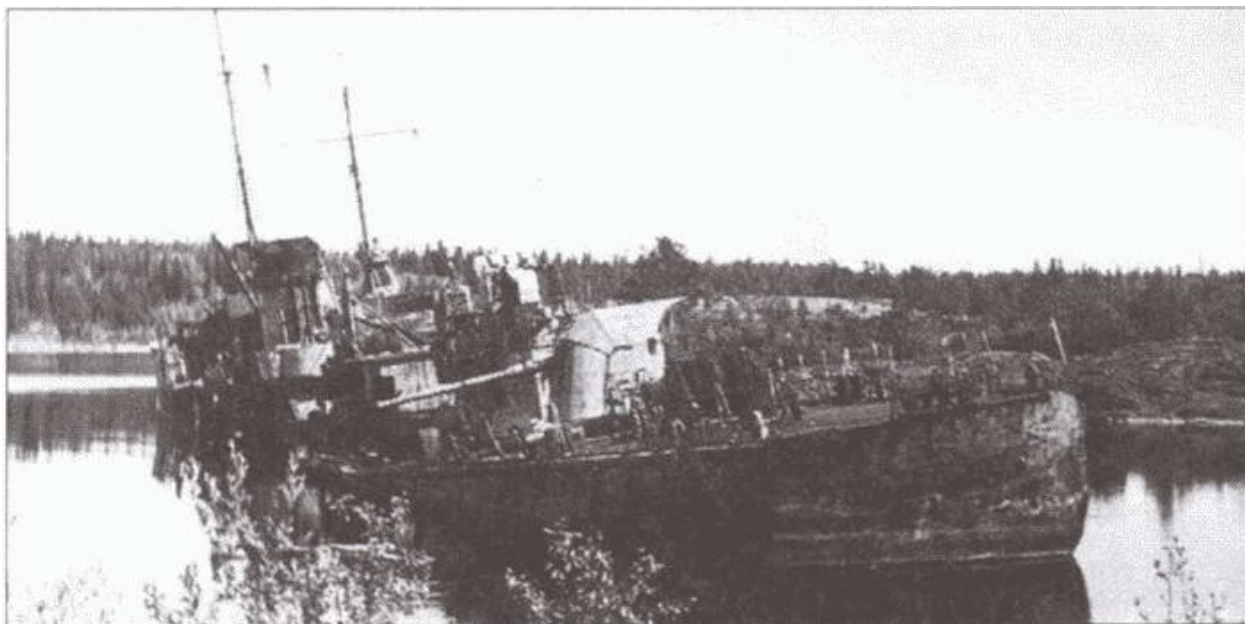
Крейсер «Макаров», бывший «Нюрнберг»



Водолей «Истра» — единственный германский корабль в составе Черноморского флота, находившийся в строю ко времени распада СССР



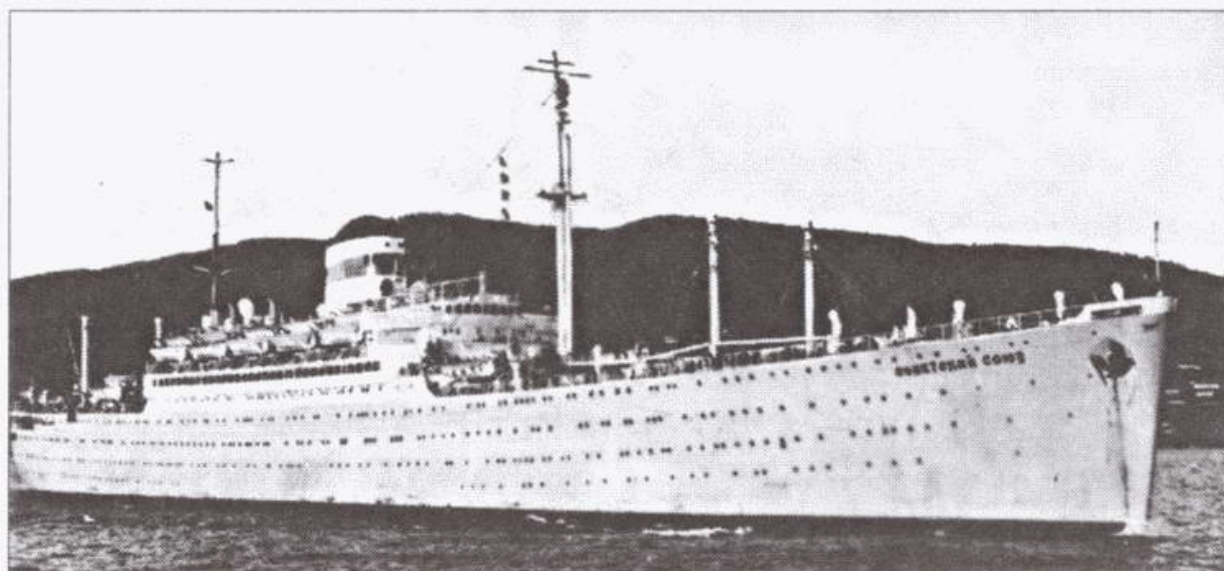
Украинский штабной корабль «Дунай» в Измаиле. Рядом у борта — бронекатер.



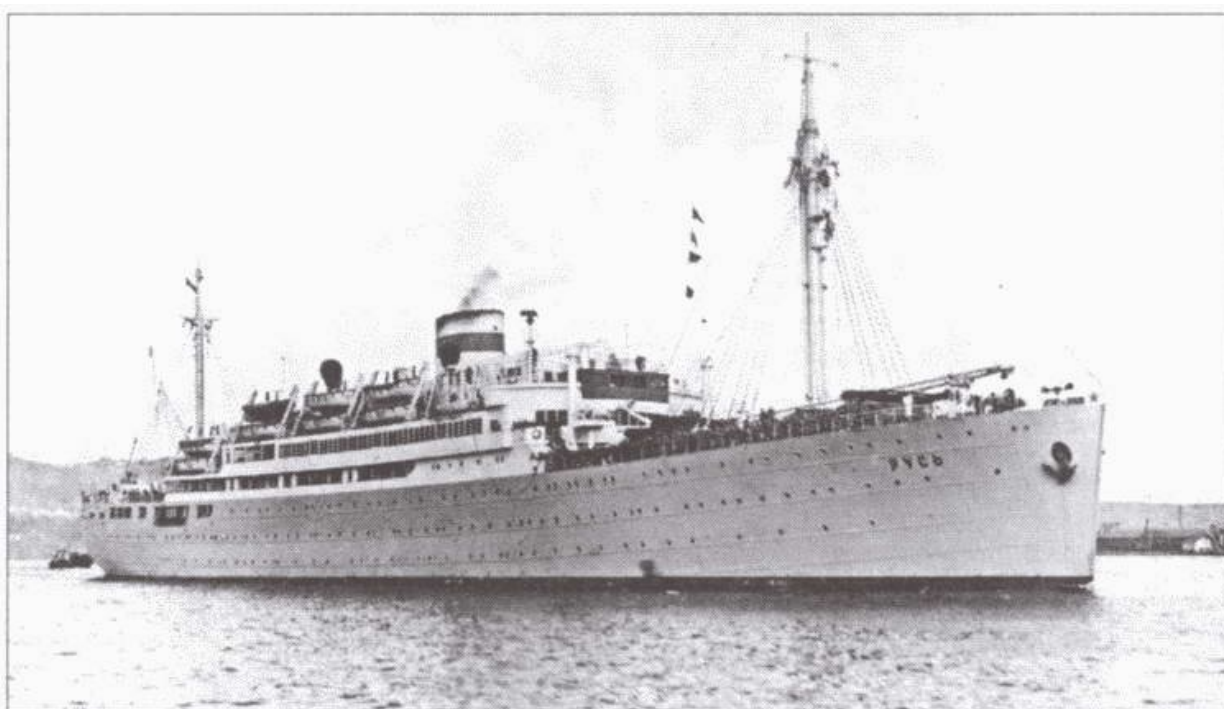
Опытное судно «Кит» — бывший германский эсминец



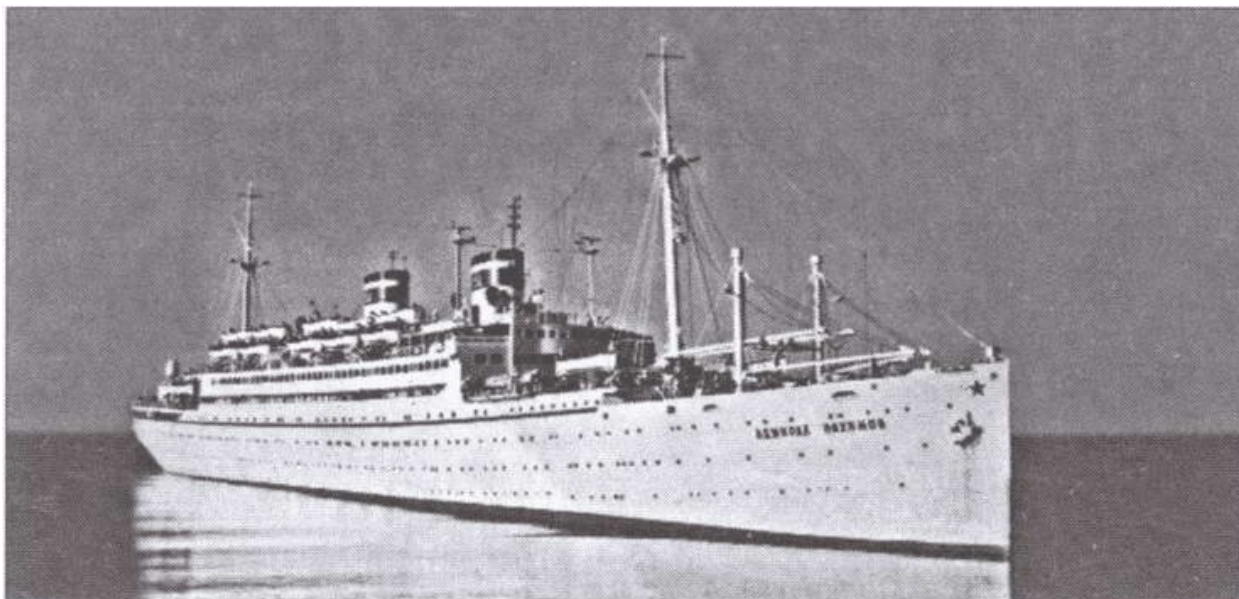
Подводная лодка Н-27 (бывшая U-3515 XXI серии) на разборке. 1973 г.



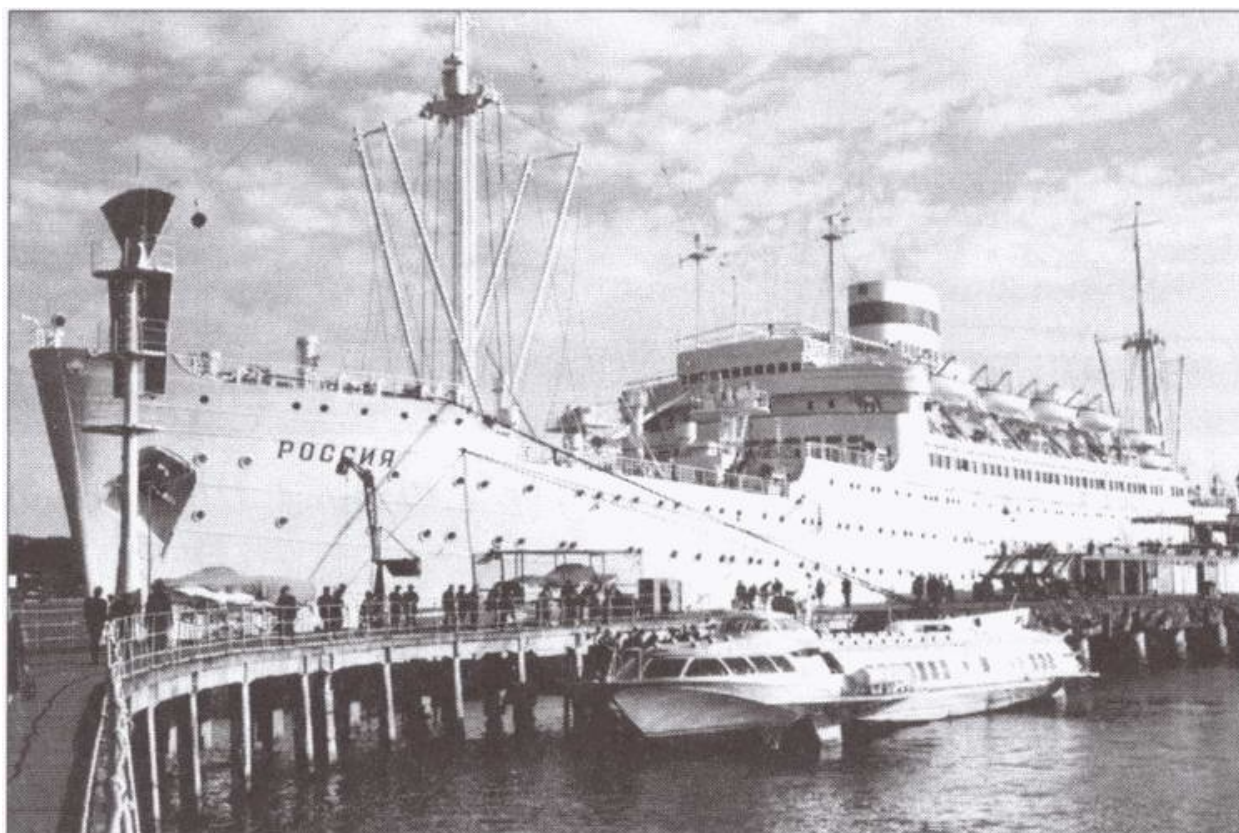
Лайнер «Советский Союз» (фото из коллекции В. Костриченко)



Лайнер «Русь» (фото из коллекции В. Костриченко)



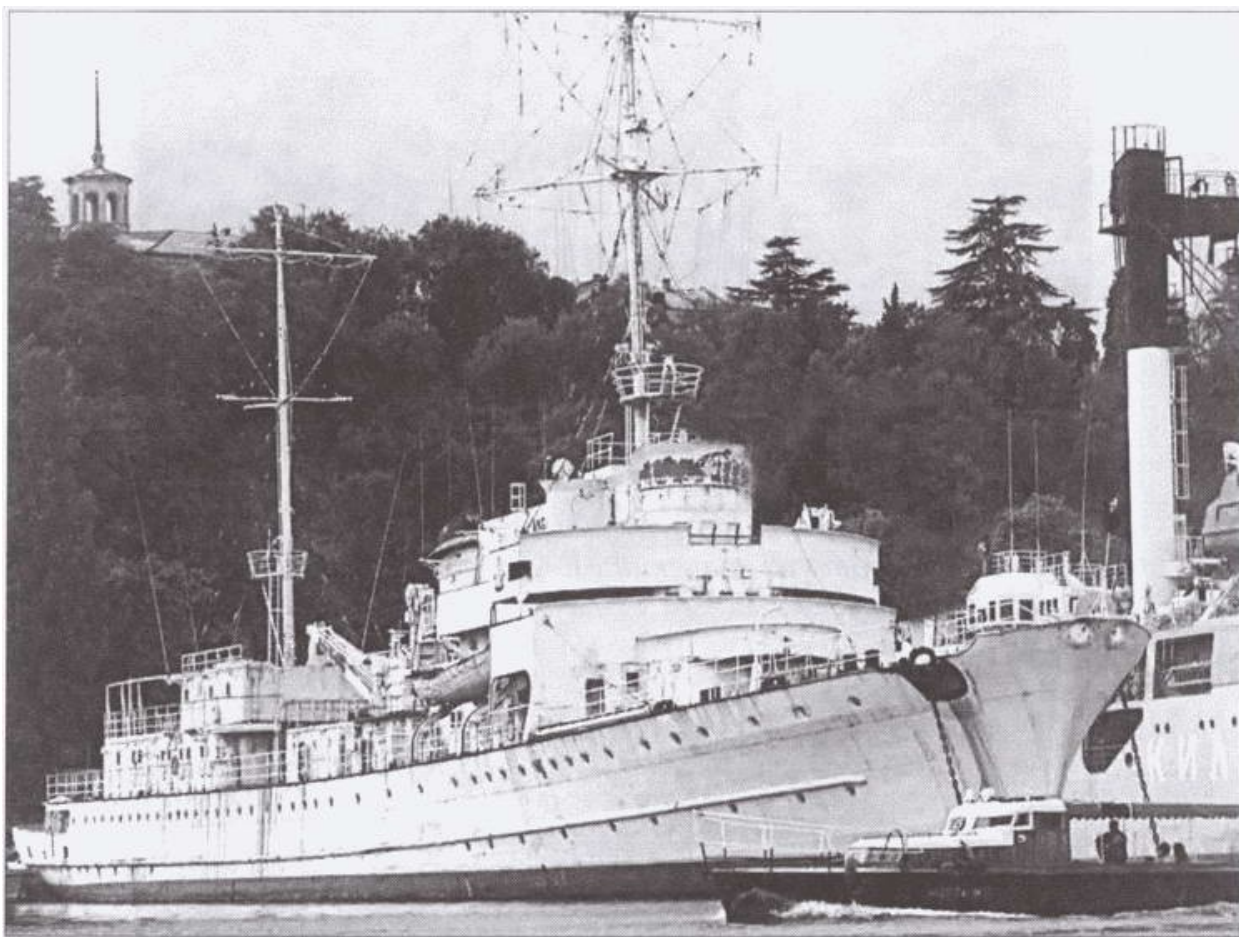
Лайнер «Адмирал Нахимов» (фото из коллекции В. Костриченко)



Лайнер «Россия» (фото из коллекции В. Костриченко)



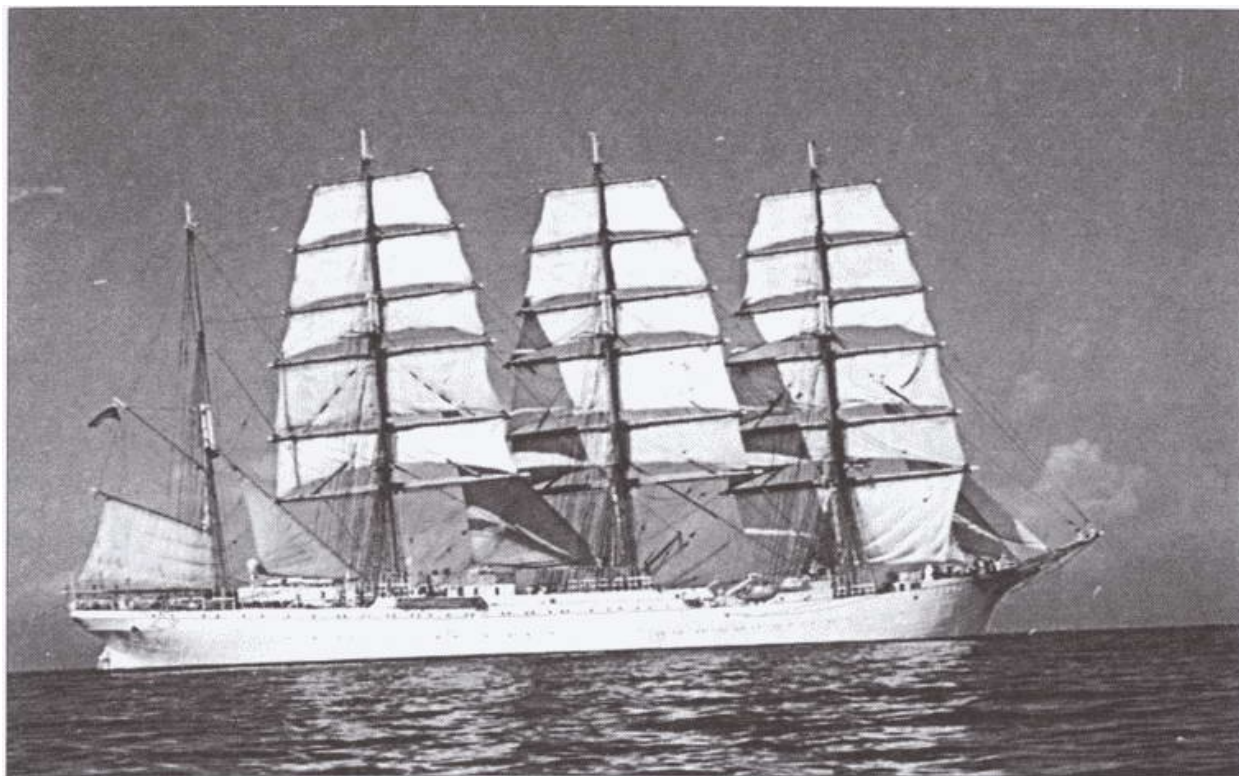
Лайнер «Победа» (фото из коллекции В. Костриченко)



Яхта «Ангара». Севастополь. 2006 г. Фото А. Широкограда



Барк «Товарищ», бывший «Горх Фок-1».



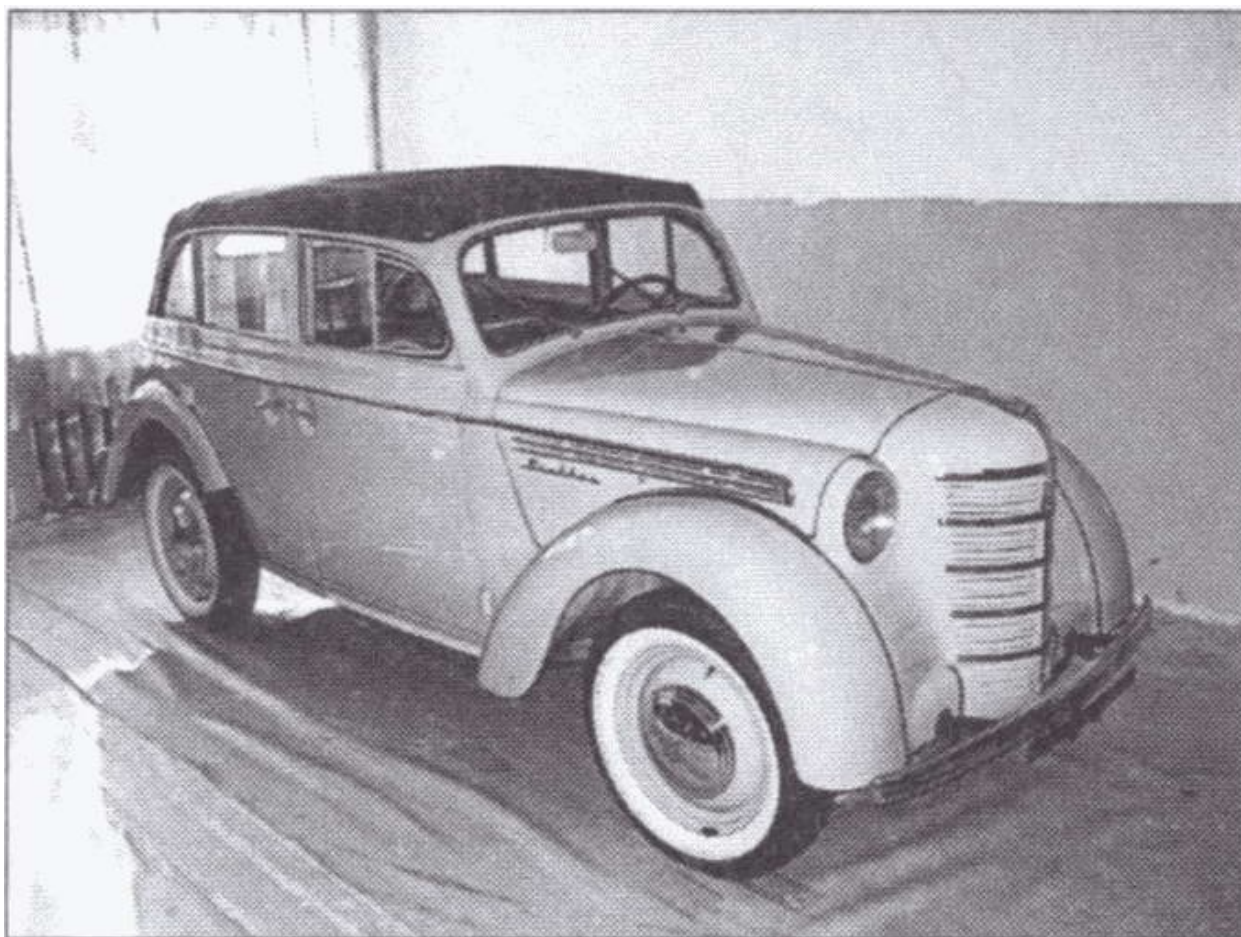
Барк «Седов», бывший «Командор Йонсен»



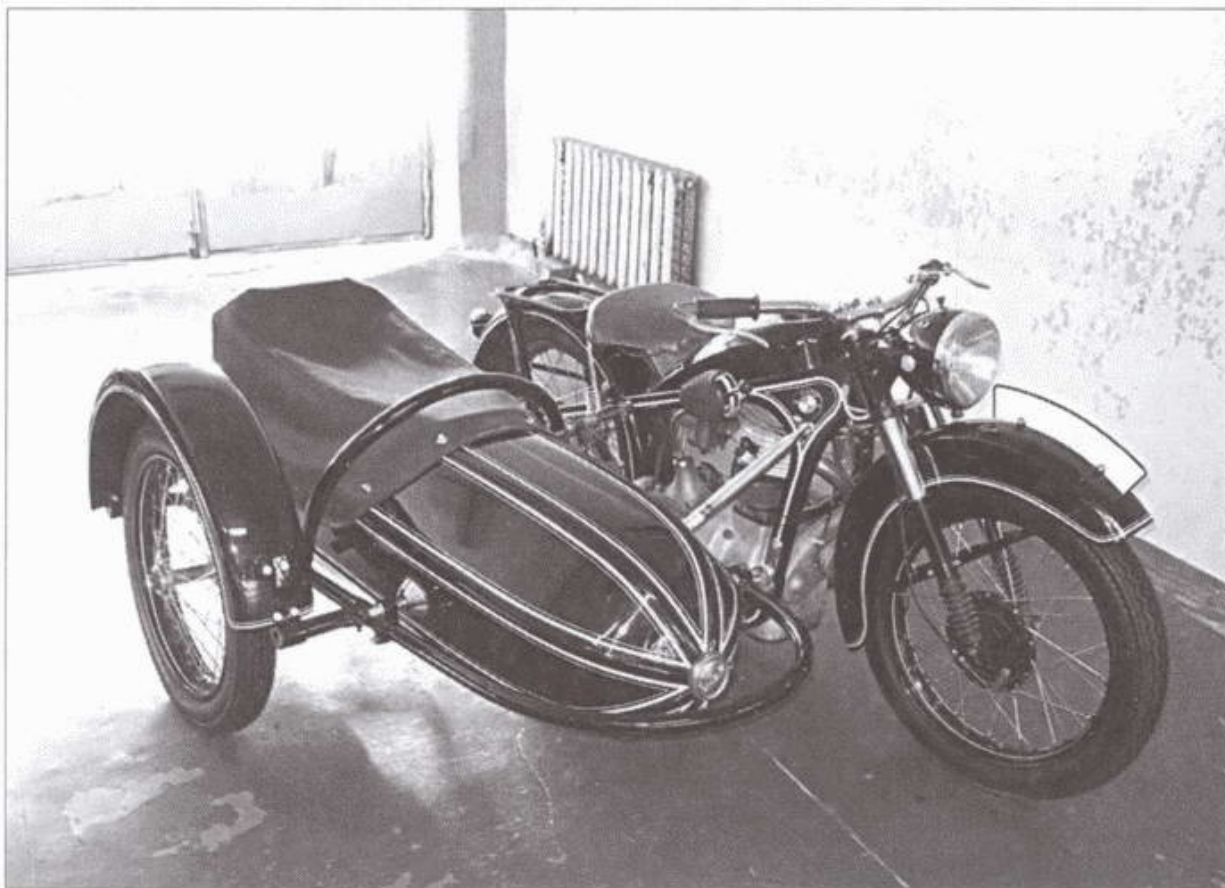
«Крузенитерн», бывший «Падуя» (nationalclass.ru)



Трофейный «мерседес». Музей техники Вадима Задорожного. Фото А. Широкограда



*«Москвич-400», в девичестве «Опель-Кадет». Государственный военно-технический музей.
Фото А. Широкограда.*



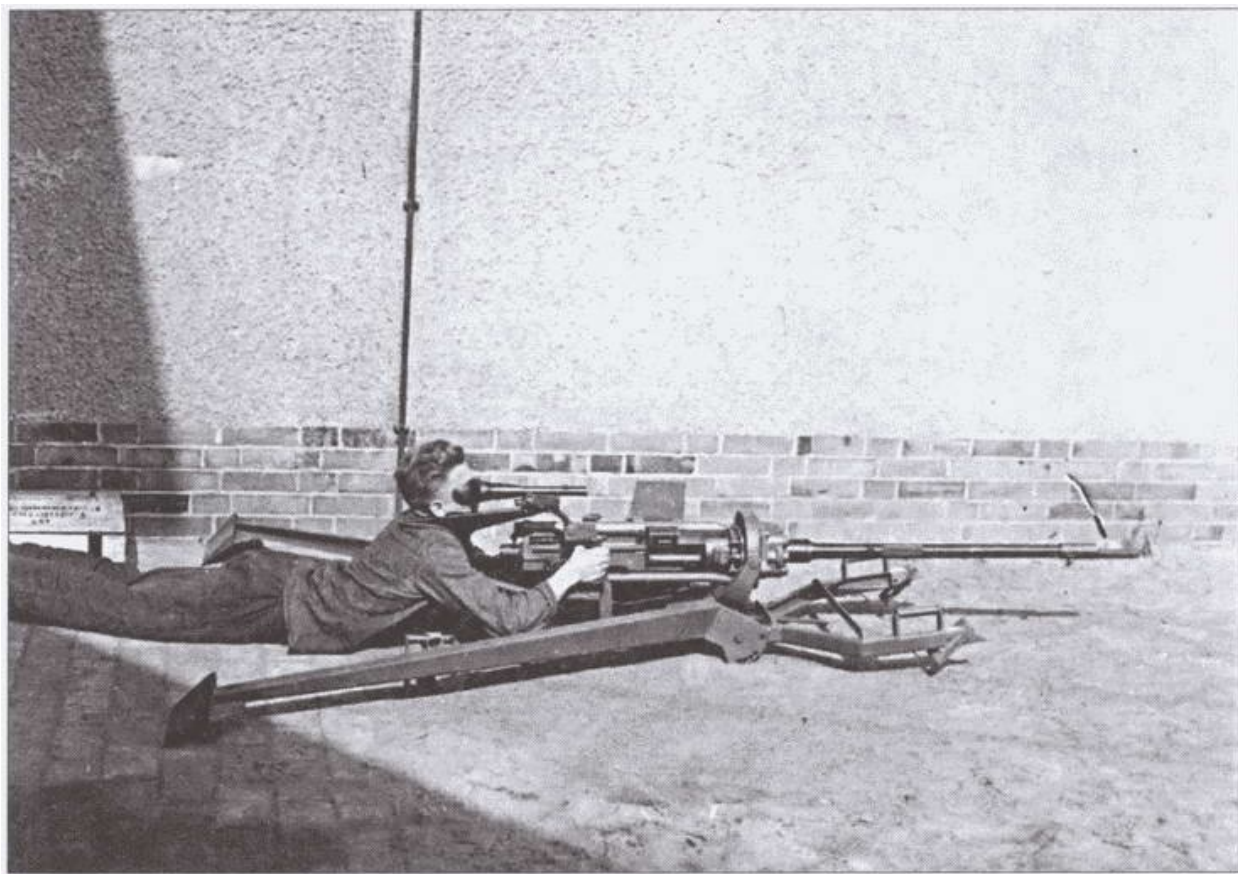
Мотоцикл BMW R35 — на таком трофее автора катал его дядя. Государственный военно-технический музей. Фото А. Широкограда.



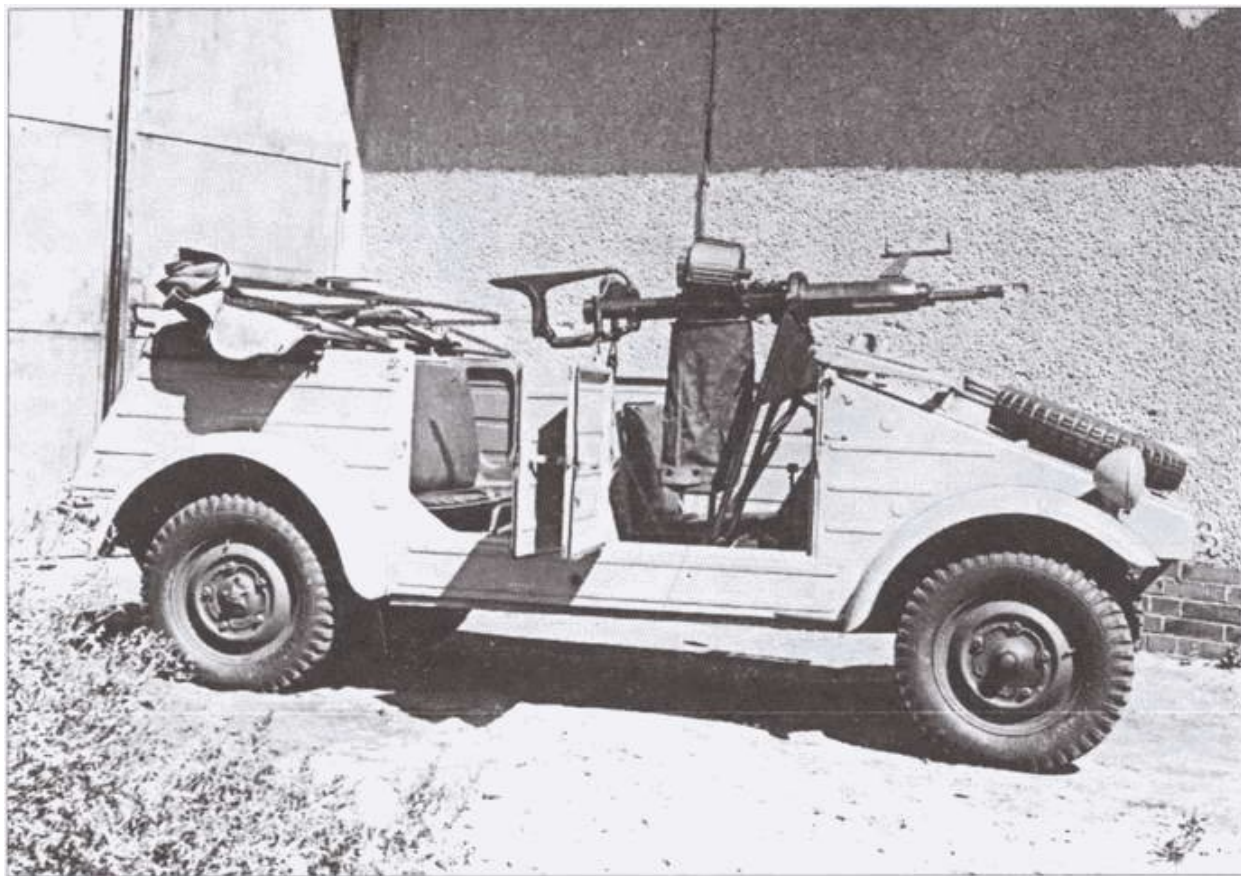
Трофейная машина «Штеер» командира полка П.Г. Мжачих. На снимке — комполка и его водитель Тюнин



Второй прототип транспортера ЗИС-153 с ходовой частью германских вездеходов. 1952 год.



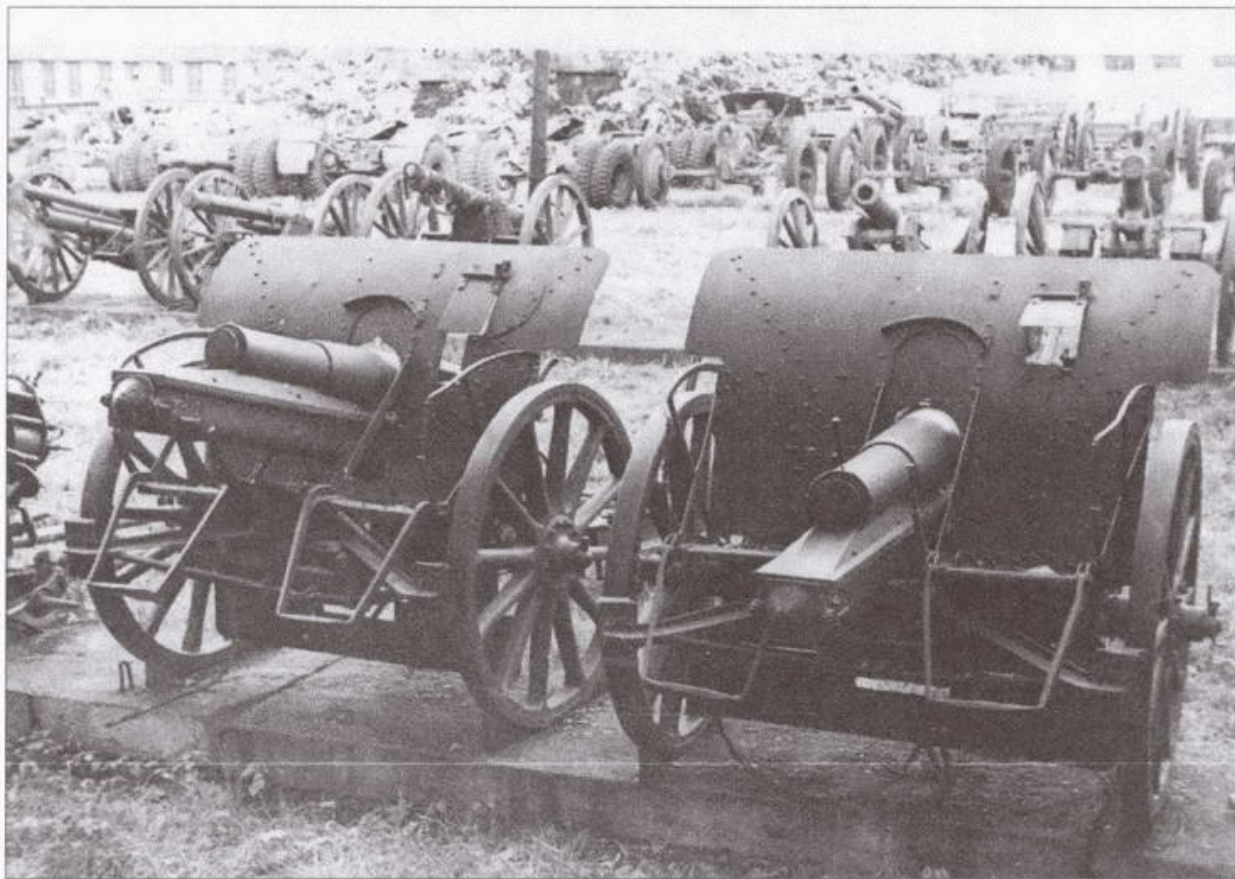
15-мм пулемет STL-151/12 в низком положении лафета



20-мм пушка LFF на автомобиле «Кюгельваген»

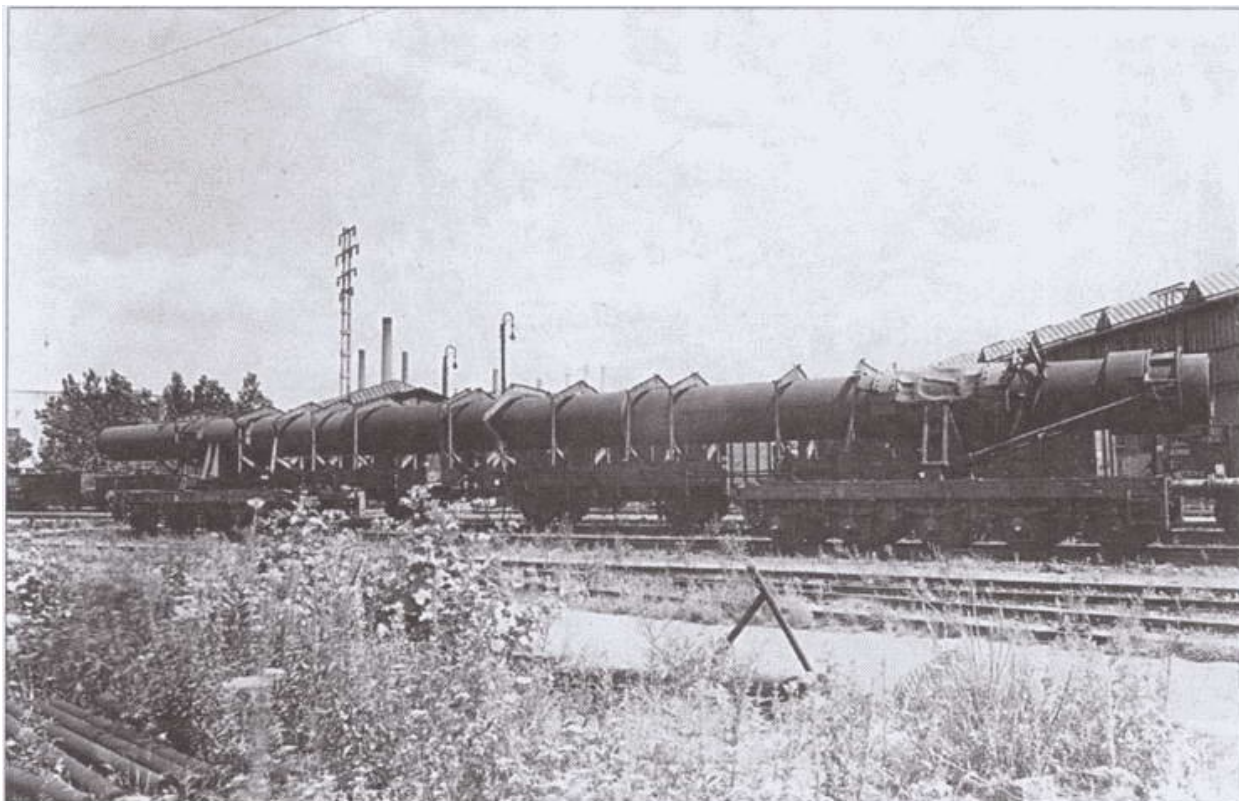


Германская 8,8-см зенитная пушка. Такие пушки хранились на наших складах еще в 1980-х годах. Музей техники Вадима Задорожного. Фото А. Широкограда

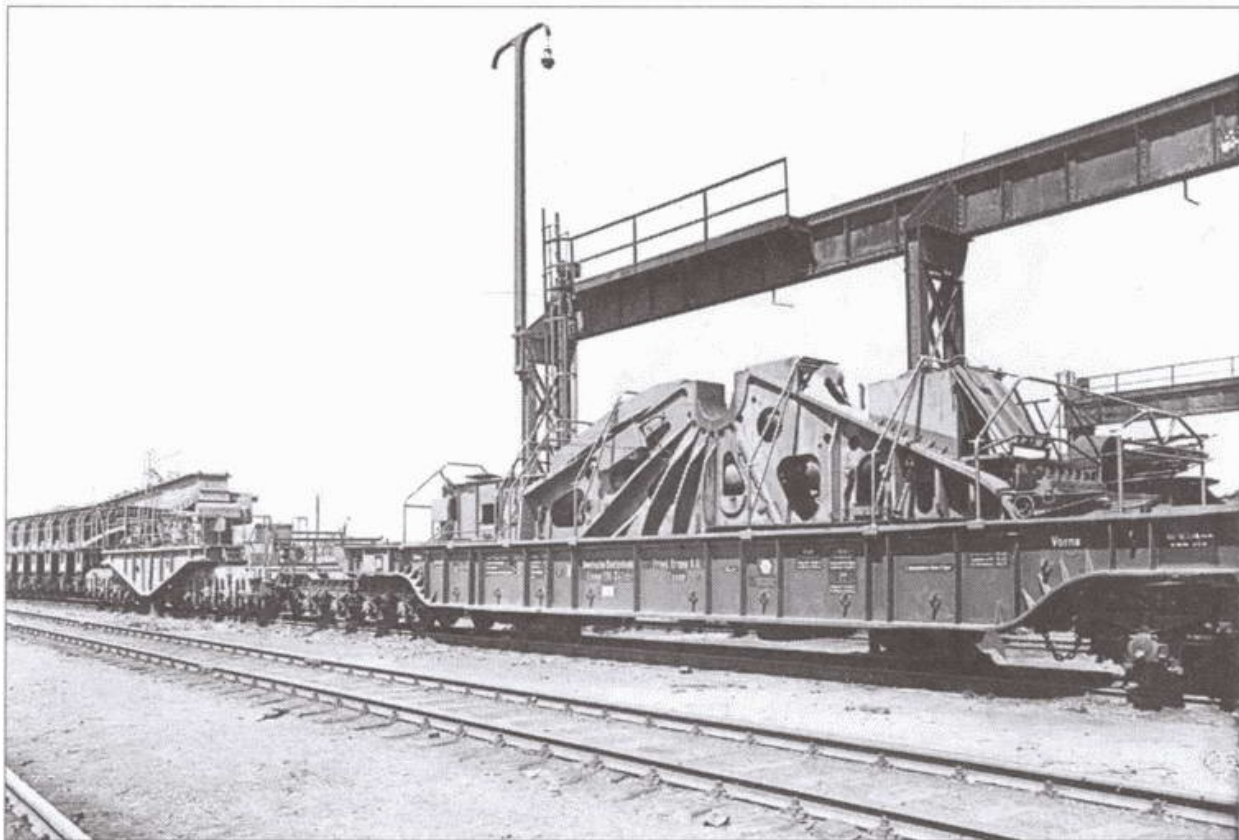


Австрийские и германские трофейные орудия на заднем дворе Артмузея

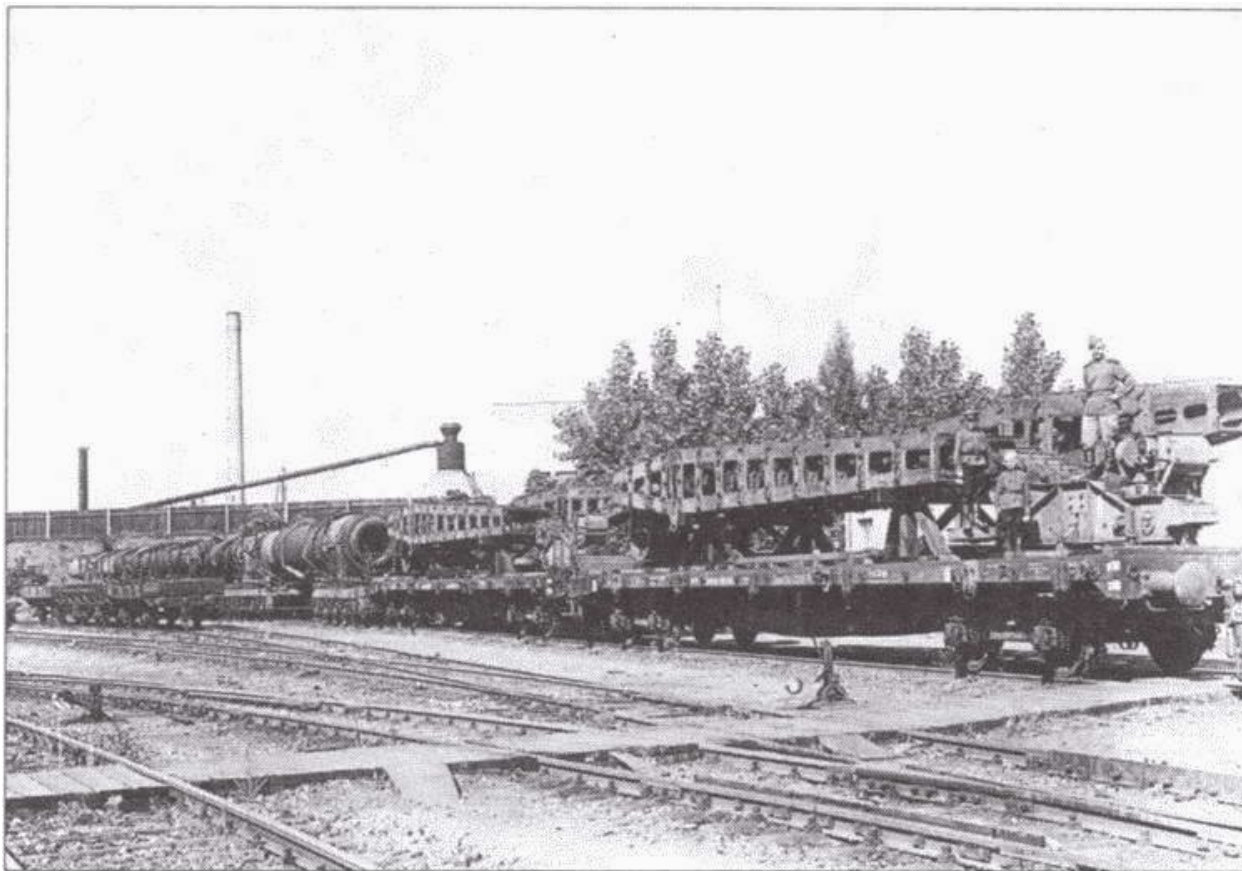
Секретный эшелон: перевозка в СССР самой мощной 80-см пушки «Густав». Официально факт перевозки до сих пор не признан Министерством обороны, а все отчеты о перевозке засекречены



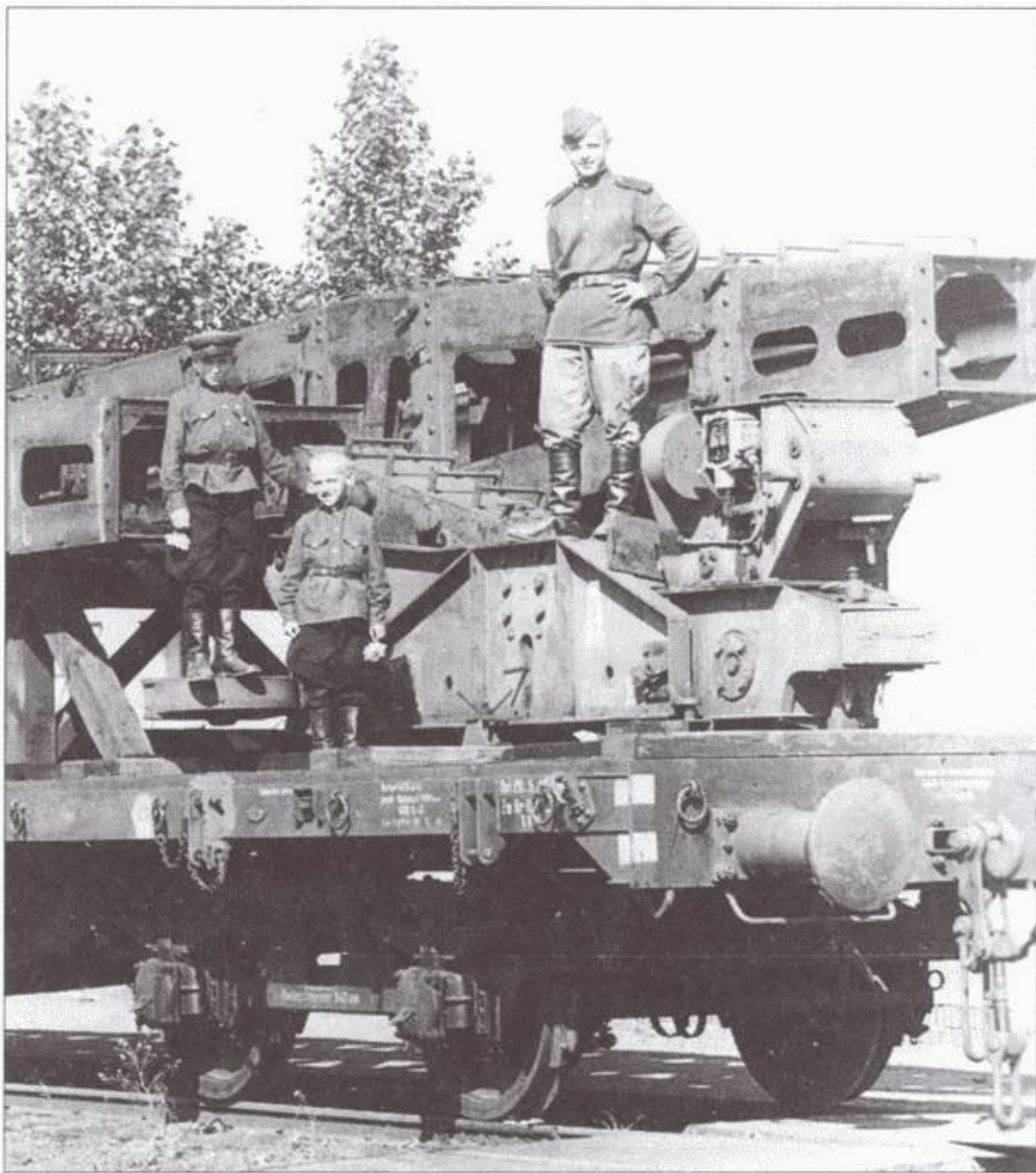
1. Ствол «Густава»



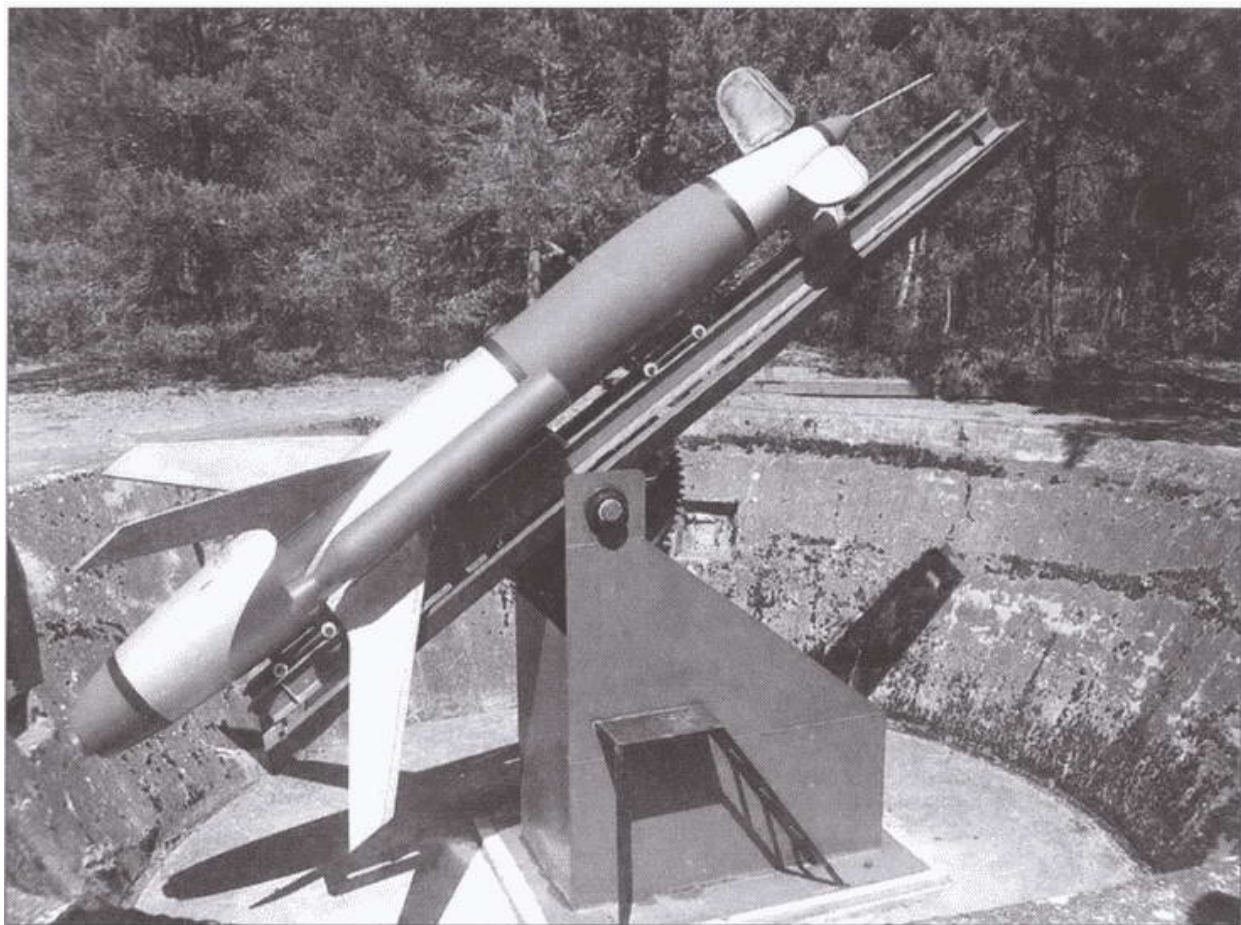
2. Станины лафета «Густава»



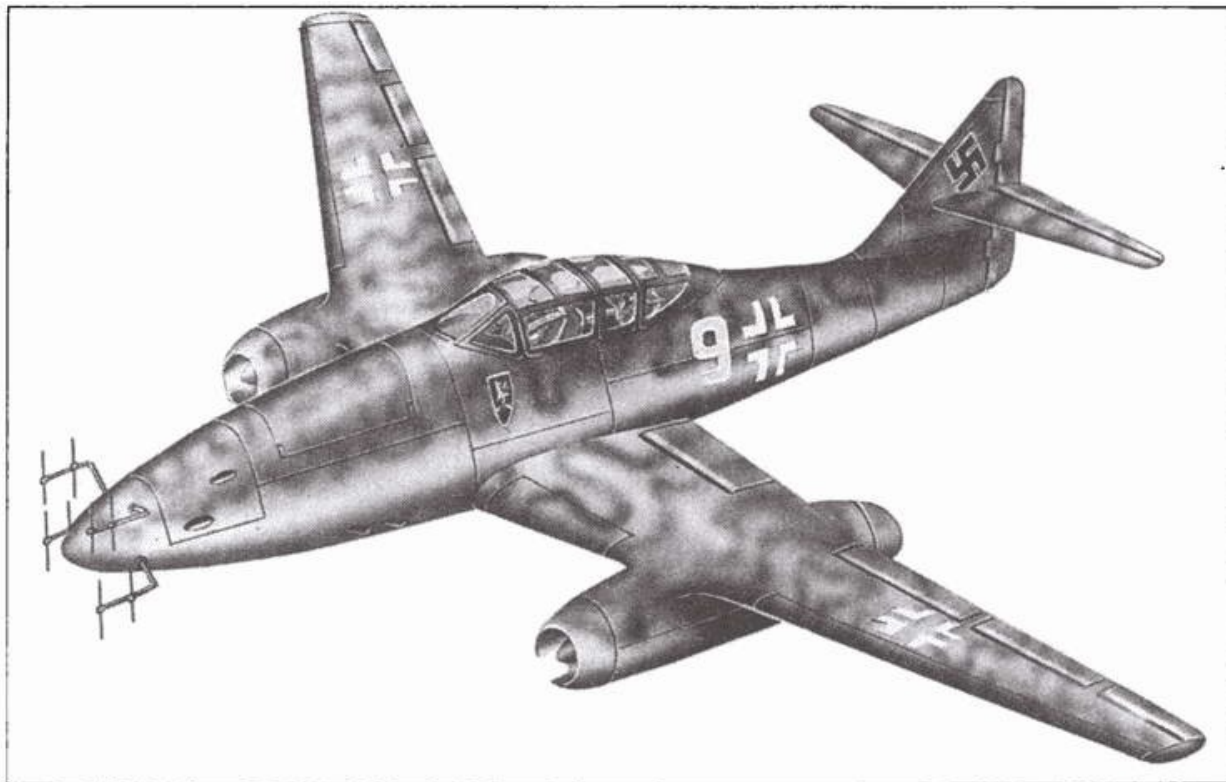
3. Ствол и детали лафета «Густава».



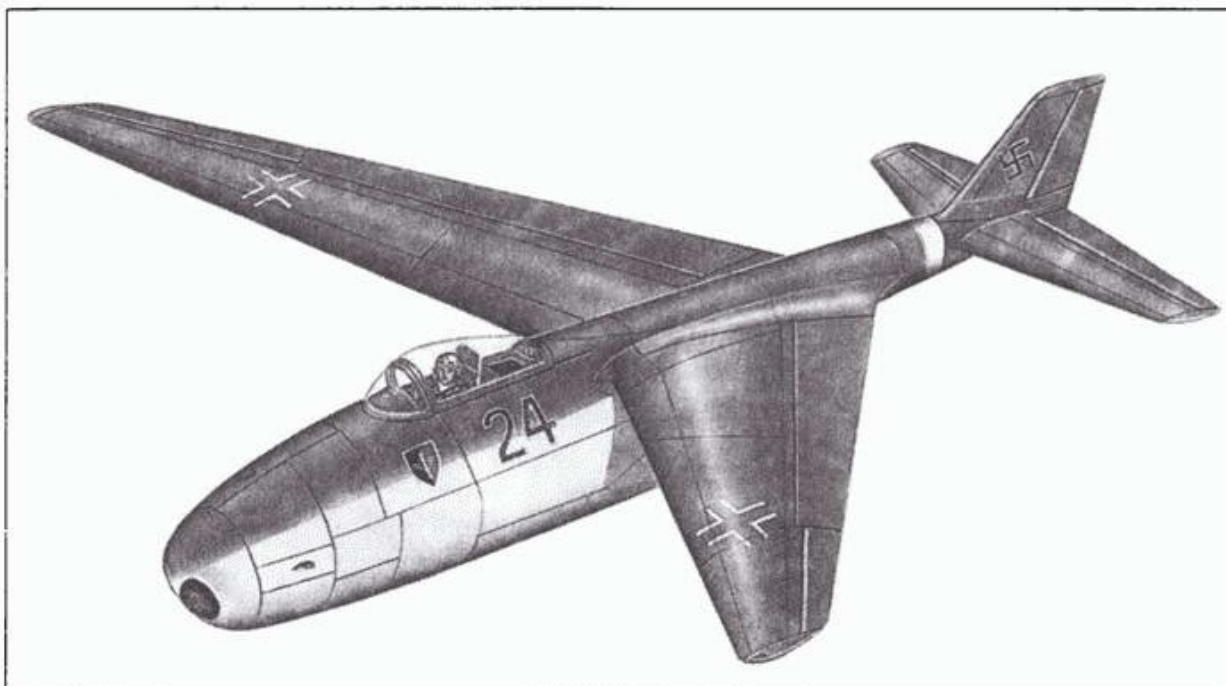
Советские дети — «сыновья полка» — позируют на фашистском чудовище



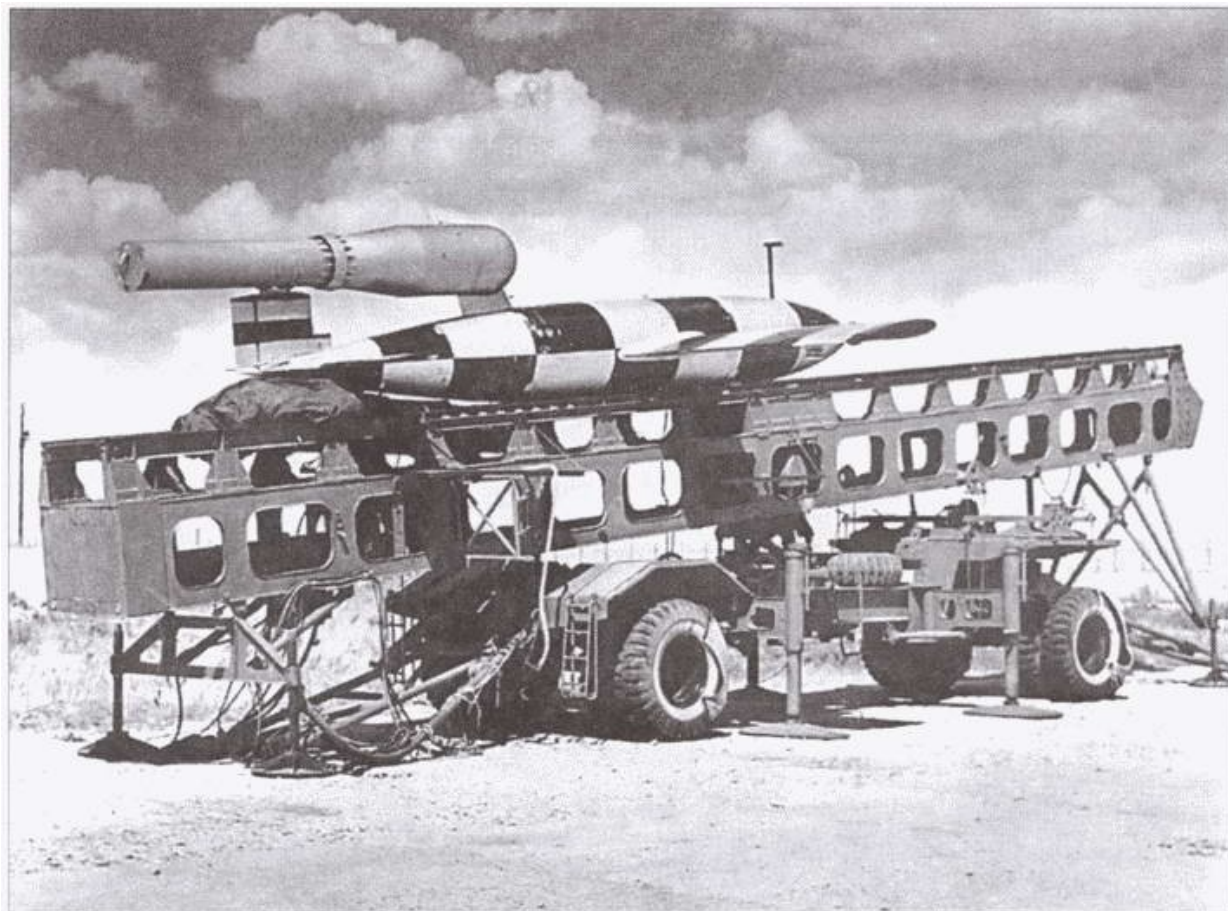
Зенитная ракета «Рейнтохтер» R-1



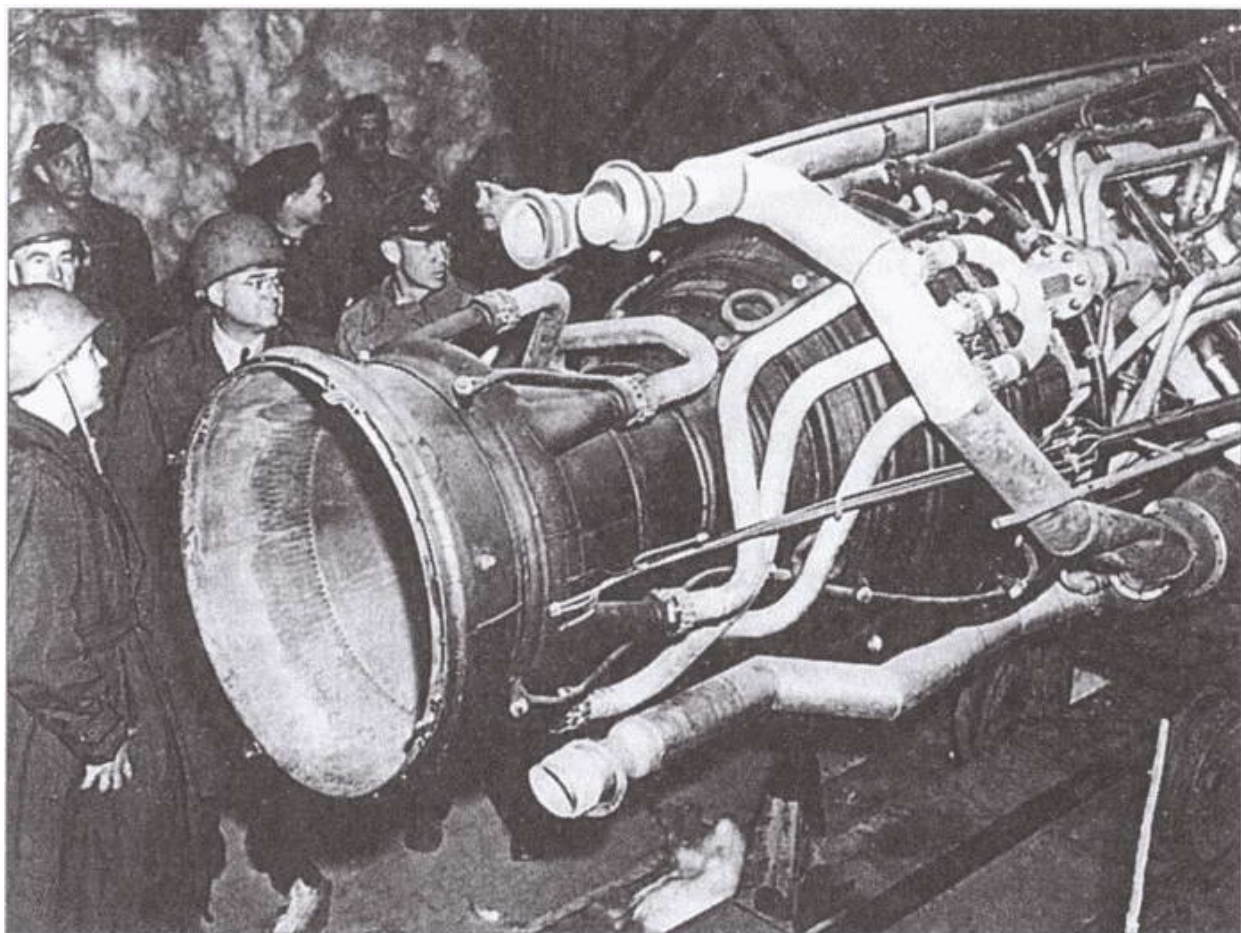
Ночной истребитель Me-262B-2a с временной РЛС FuG 218



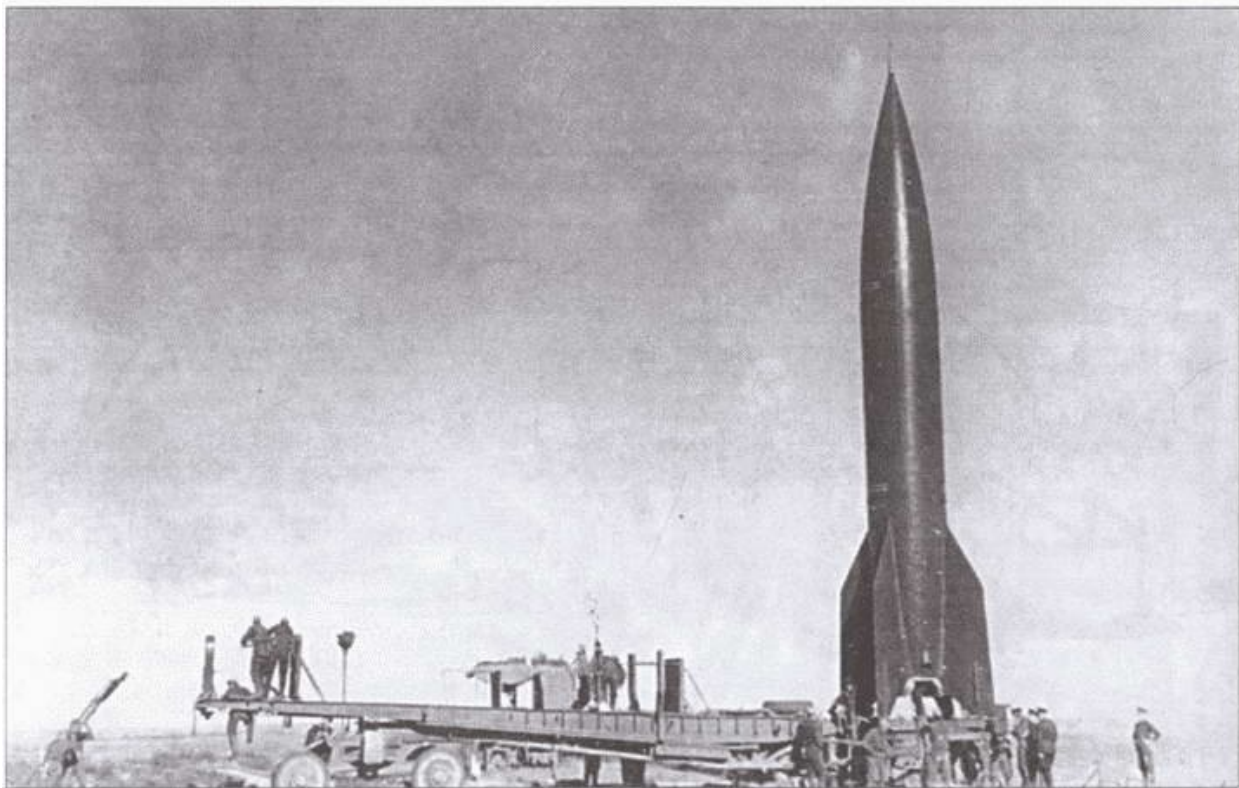
Истребитель «Блом и Фосс» BVP209.02



Самолет-снаряд Х-10-в девичестве ФАУ-2. Капустин Яр

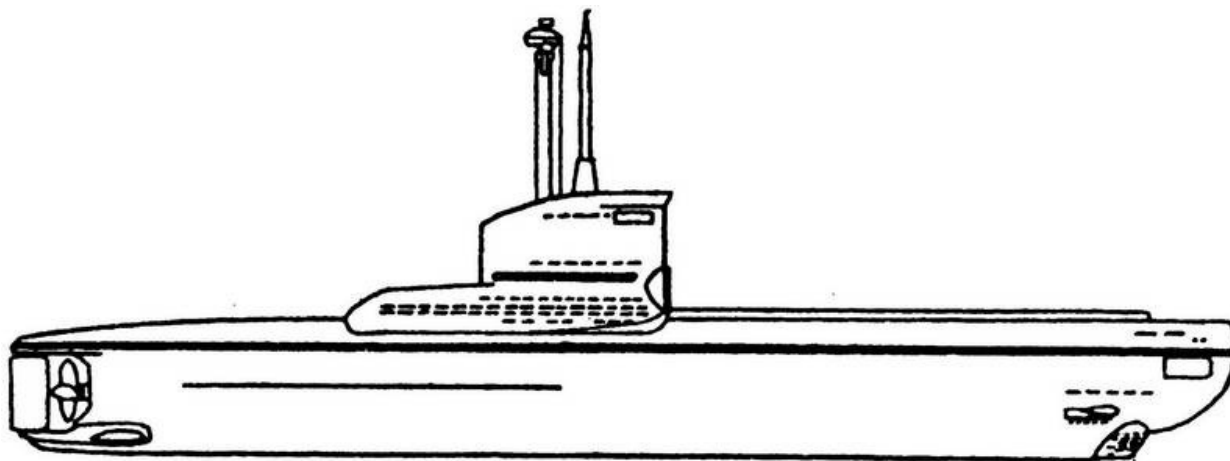


*«Это то, чего не может быть». Не только наши конструкторы, но и янки разевали рты.
Двигатель ракеты ФАУ-2*

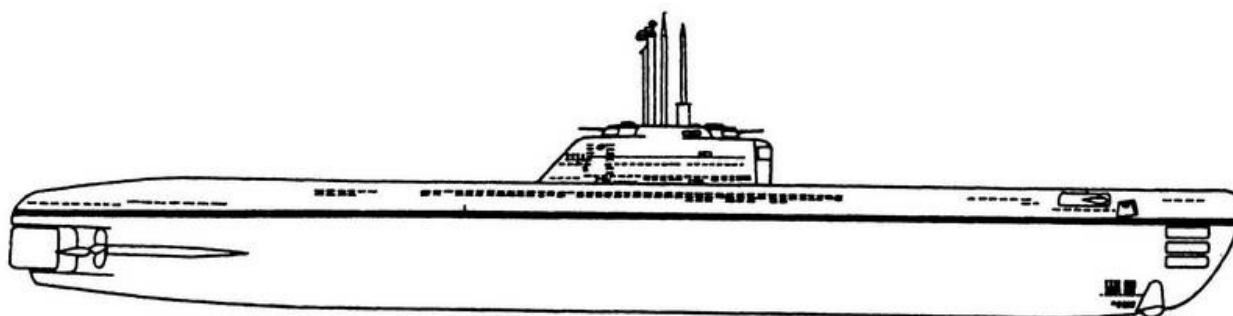


Подготовка ракеты А-4 (ФАУ-2) на стартовой позиции (Капустин Яр)

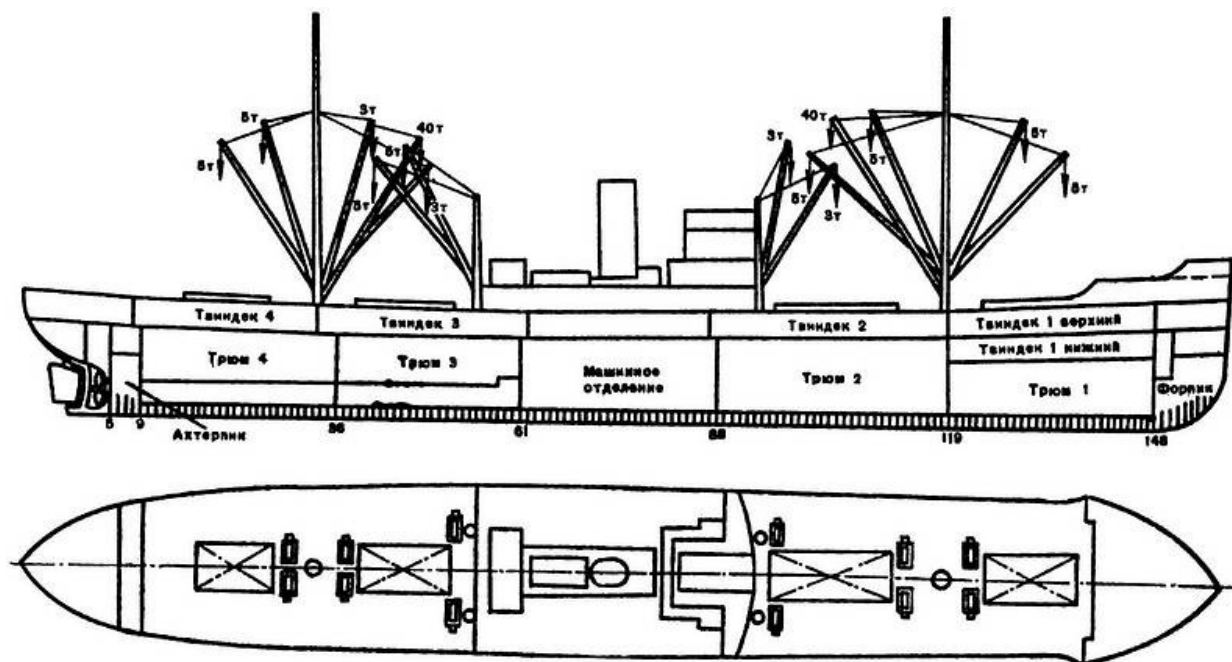
СХЕМЫ



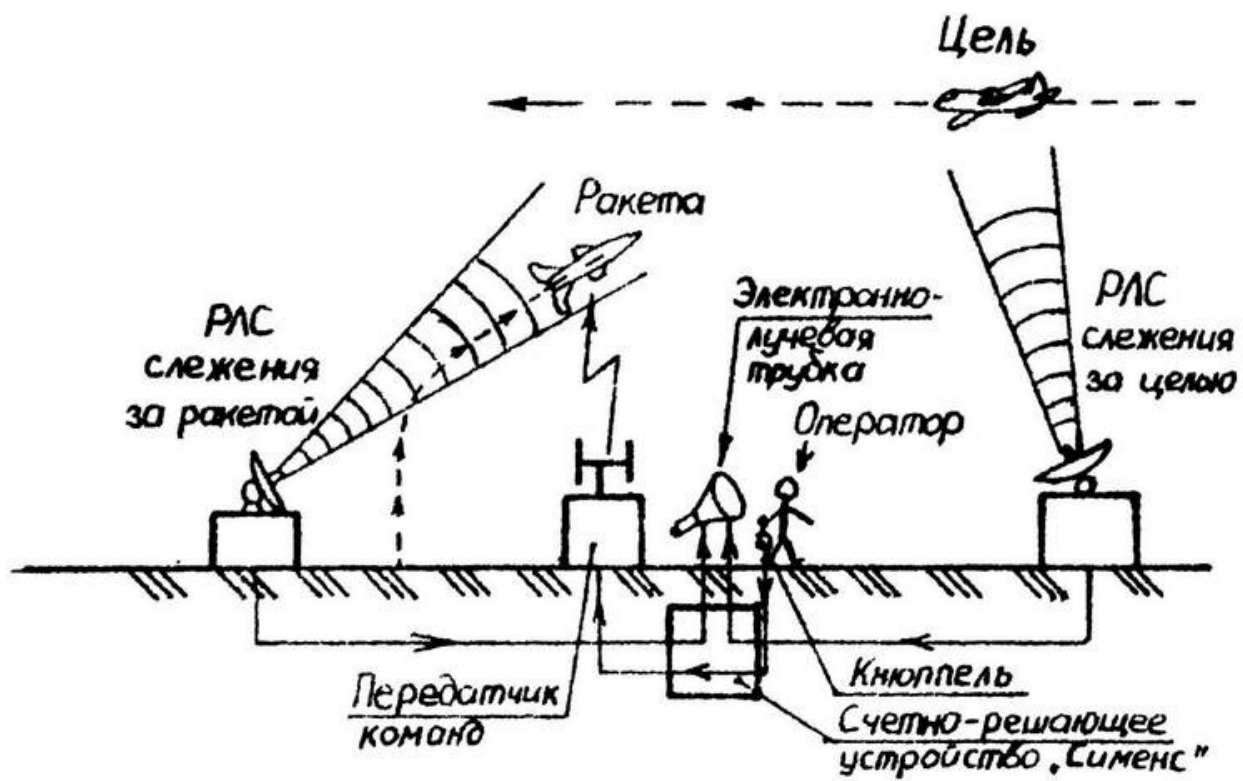
Сх. 1. Подводная лодка XXIII серии



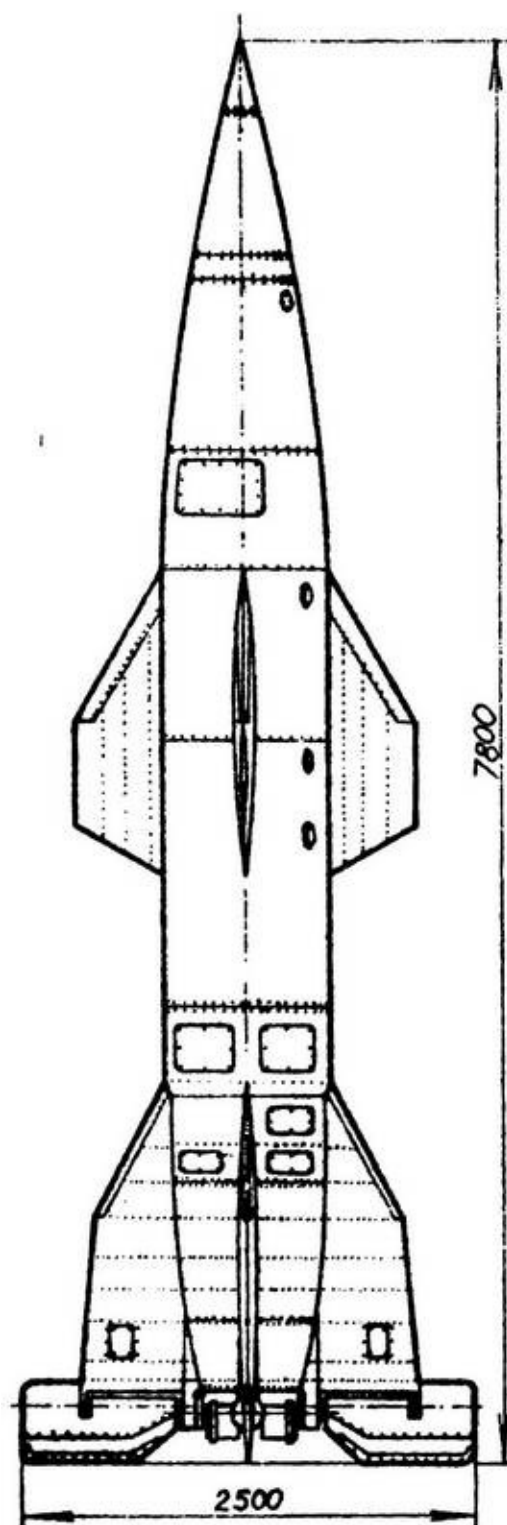
Сх. 2. Подводная лодка XXI серии



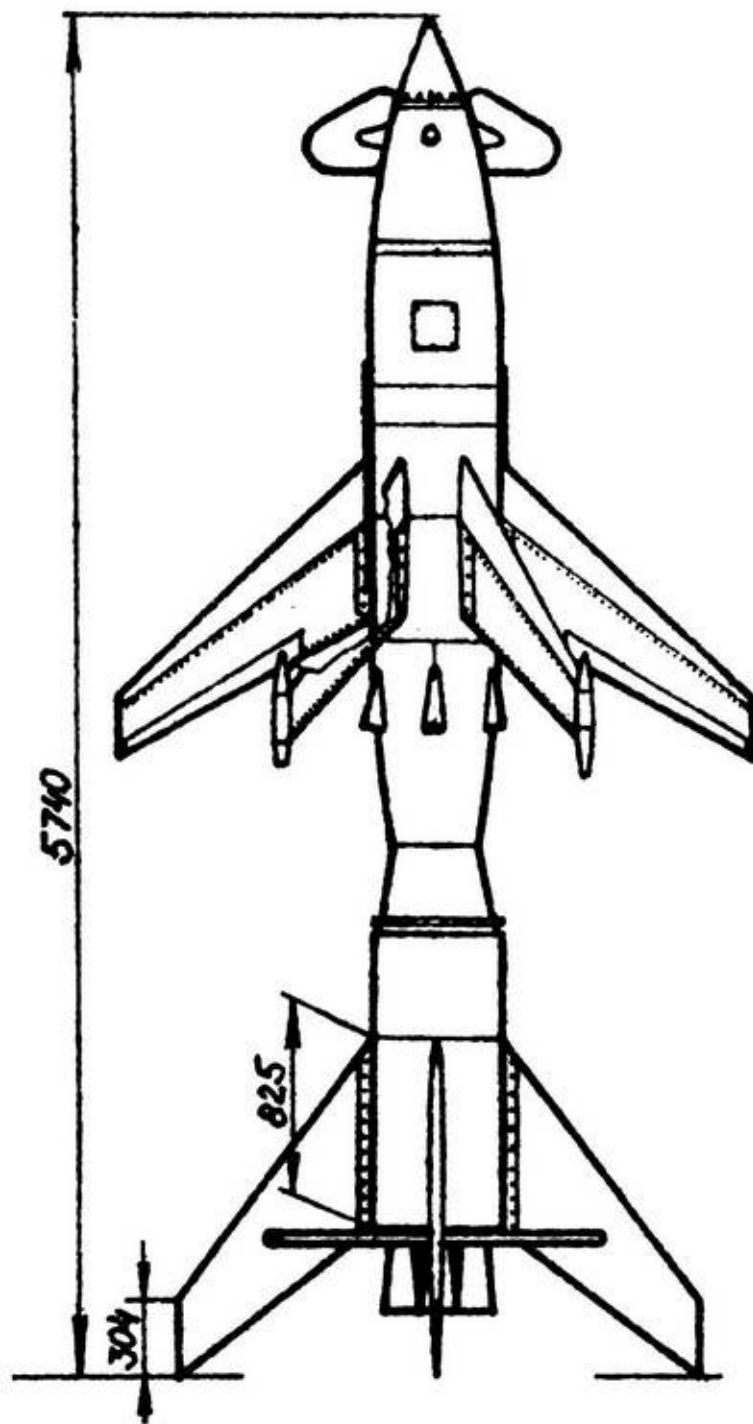
Сх. 3. Сухогруз «Адмирал Сенявин»



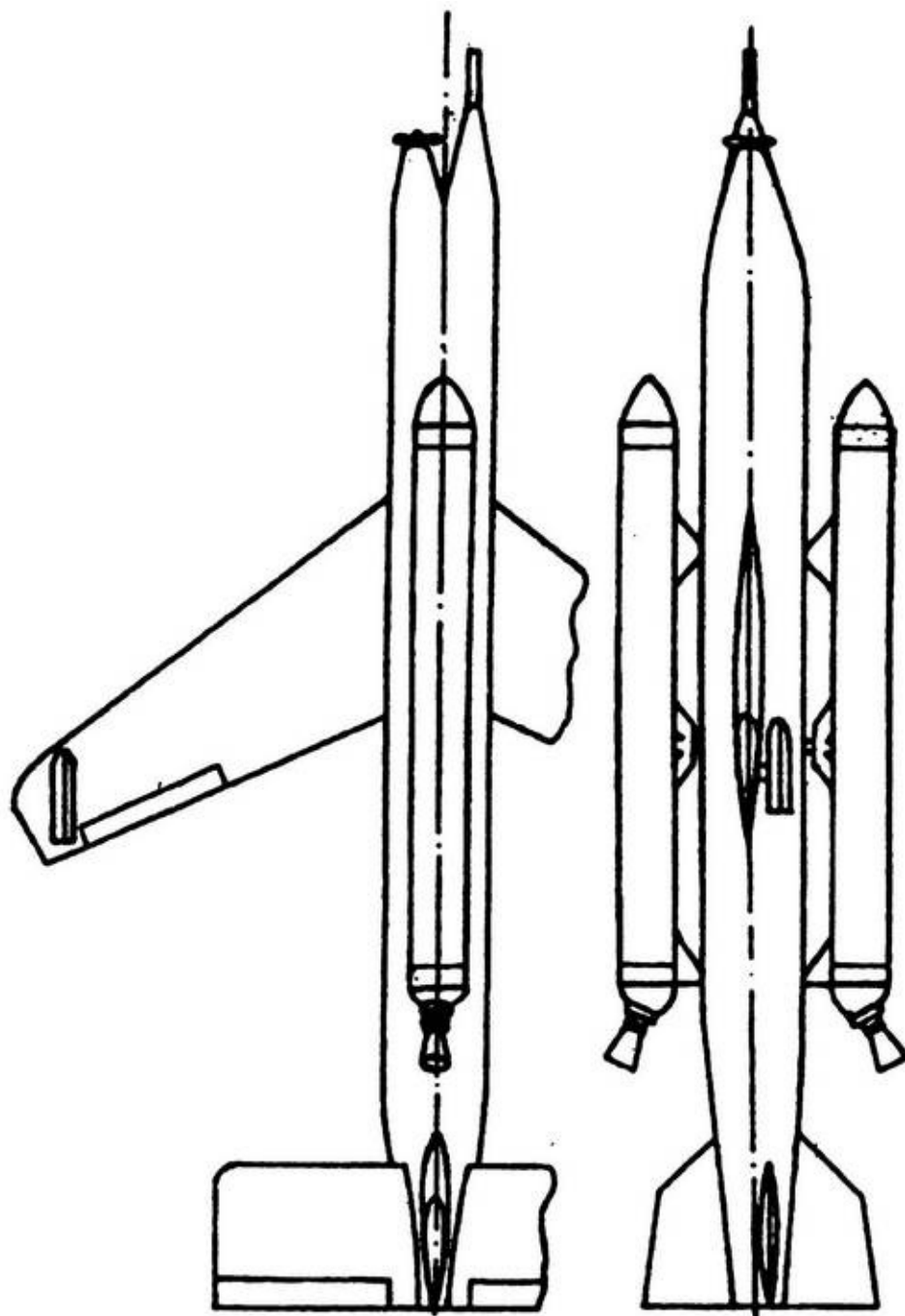
Сх. 4. Схема наведения ЗУР «Вассерфаль»



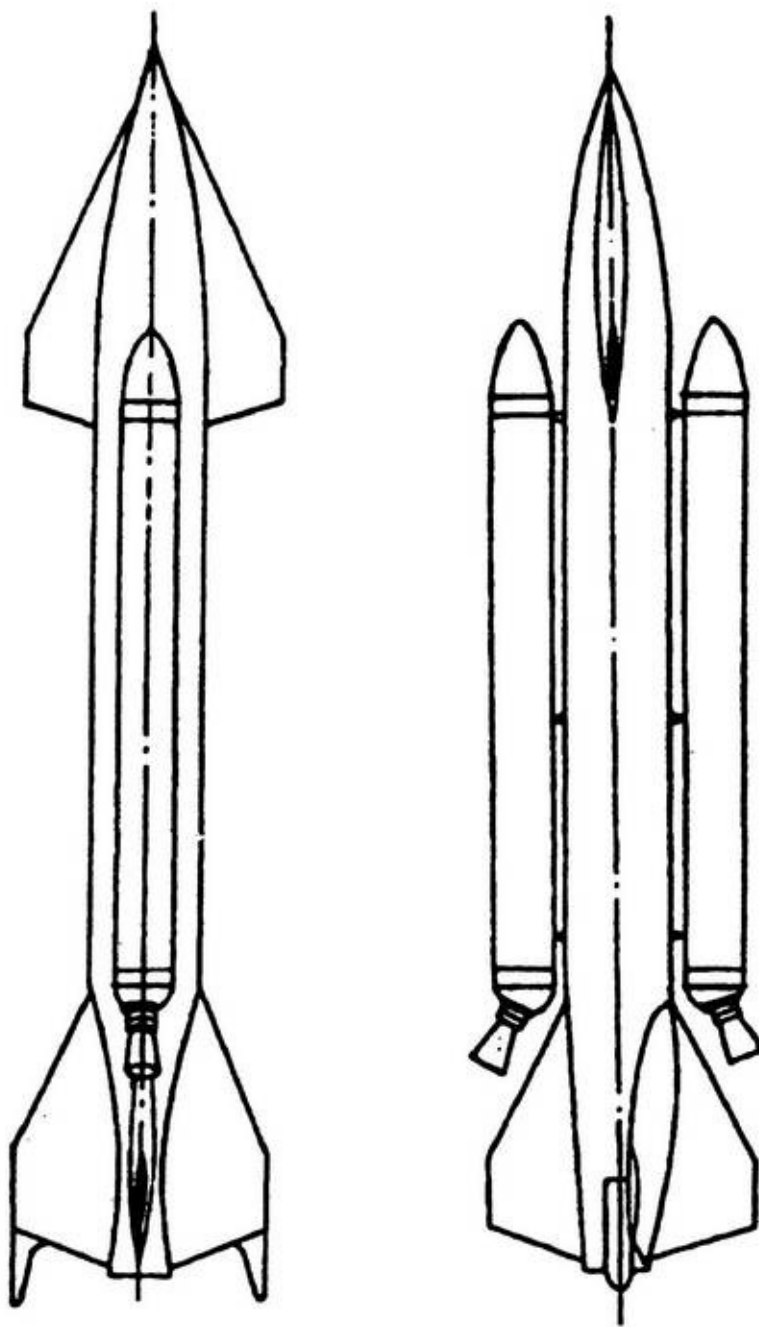
Сх. 5. ЗУР «Вассерфаль»



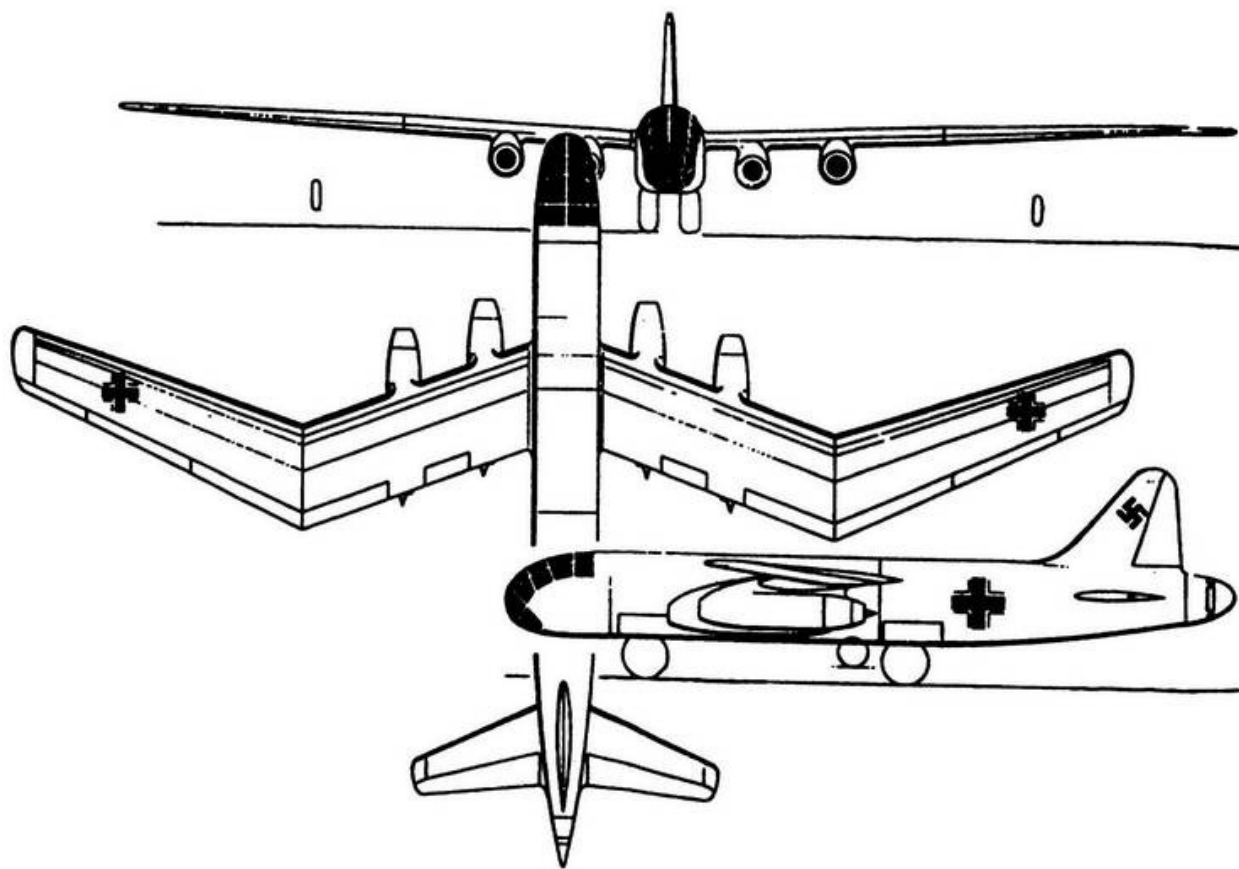
Сх. 6. ЗУР «Рейнтохтер» R-1



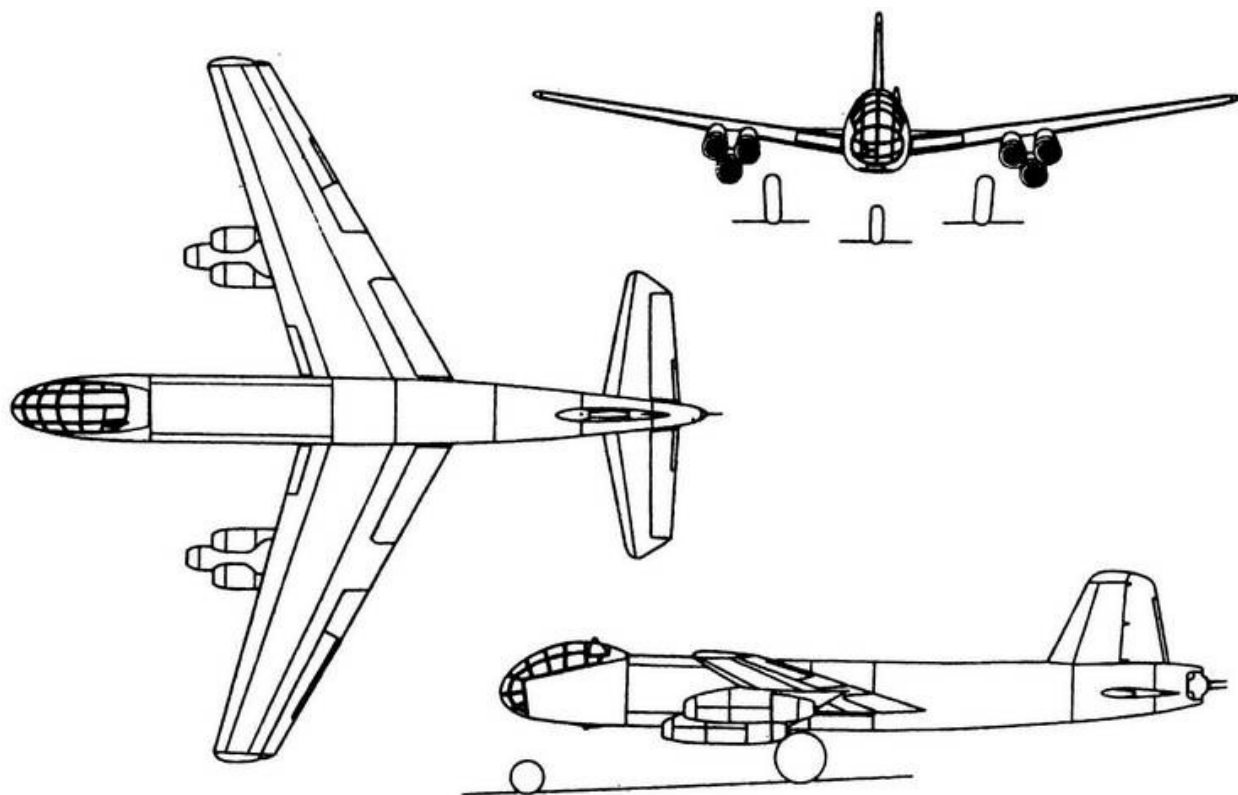
Сх. 7. Советская зенитная ракета Р-102 типа «Шметтерлинг»



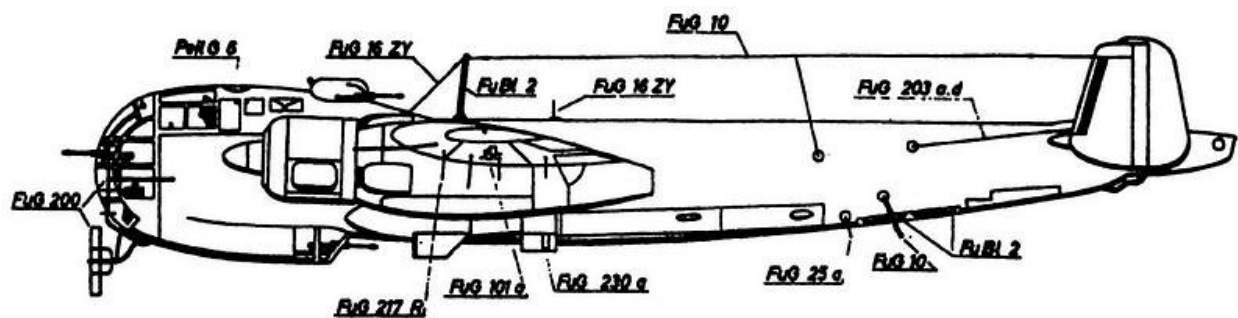
Сх. 8. Советская зенитная ракета Р-112Б



Сх. 9 Бомбардировщик Ju 131 (EF-131)



Сх. 10. Проект бомбардировщика Блом и Фосс Р 188.01



Сх. 11. Самолет-носитель Do 217 К-2 с авиабомбами РС 1400Х и антенным устройством управления

Антенное устройство Do 217 К-2 с двумя планирующими бомбами FX1400:

FuG 10 —ДВ-КВ радиостанция

FuG 16ZY — УКВ-станция для радиопереговоров и наведения на цель

PeilG 6 — ДВ-КВ пеленгационное устройство

Fu Bi 2 — прибор посадки по радио

FuG 25a — система опознавания

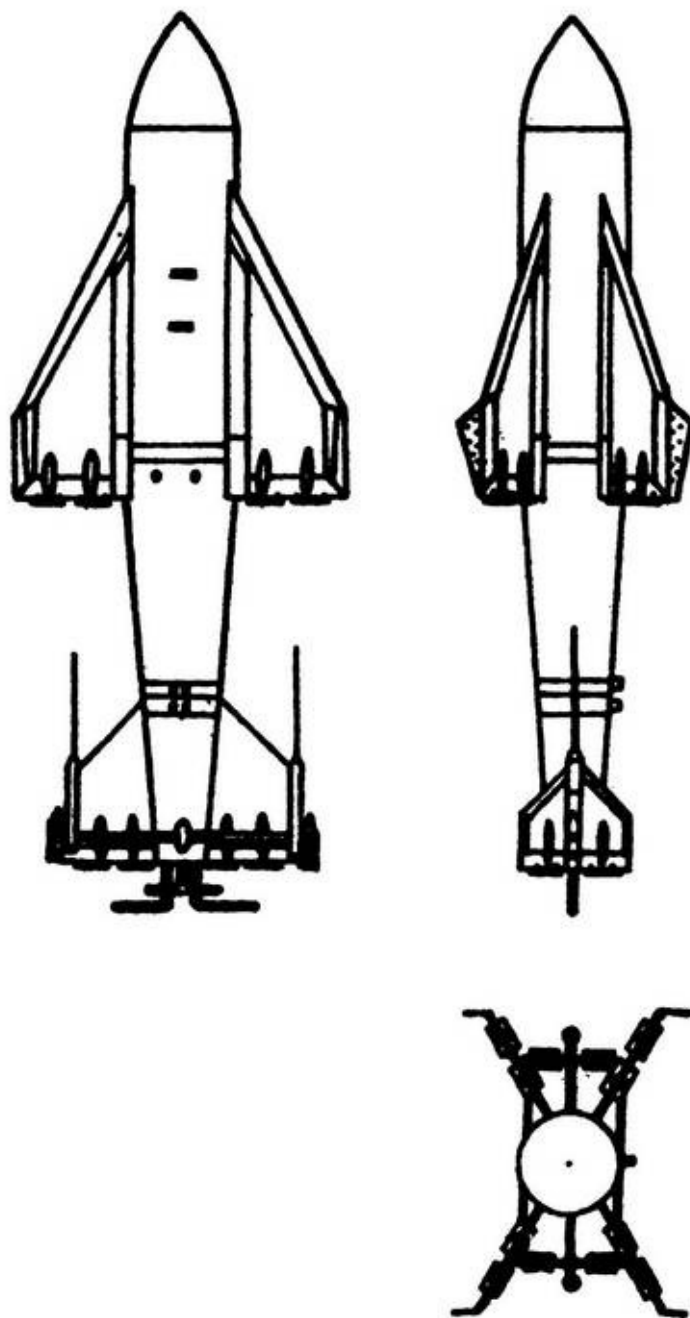
FuG 101a — высотомер малых высот

FuG 217R — сигнальный прибор обратного хода

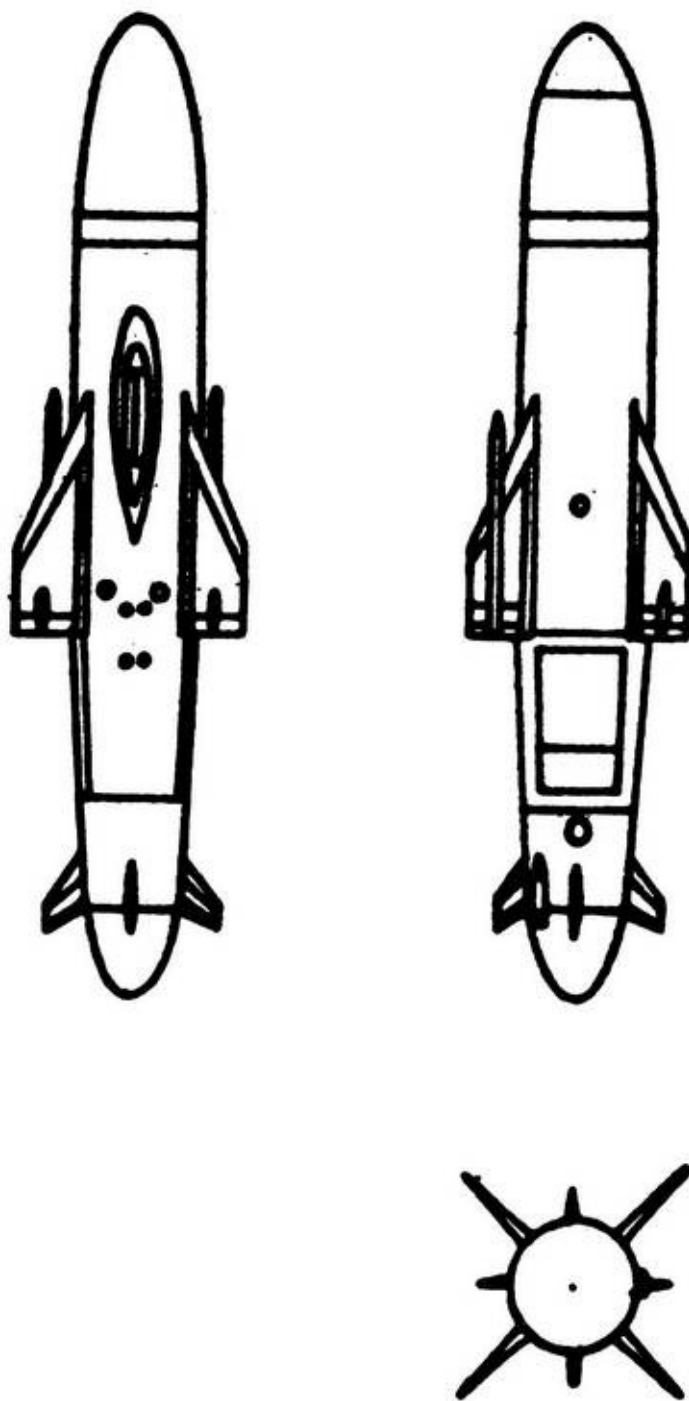
FuG 203 a.d. — радиоуправление/передатчик

FuG230a — радиоуправление/приемник

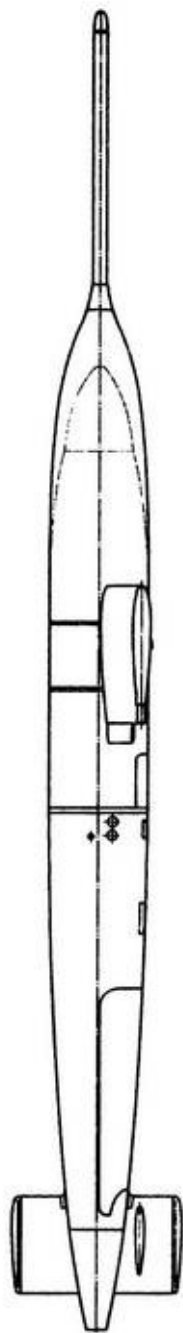
FuG 200 — прибор поиска надводных целей



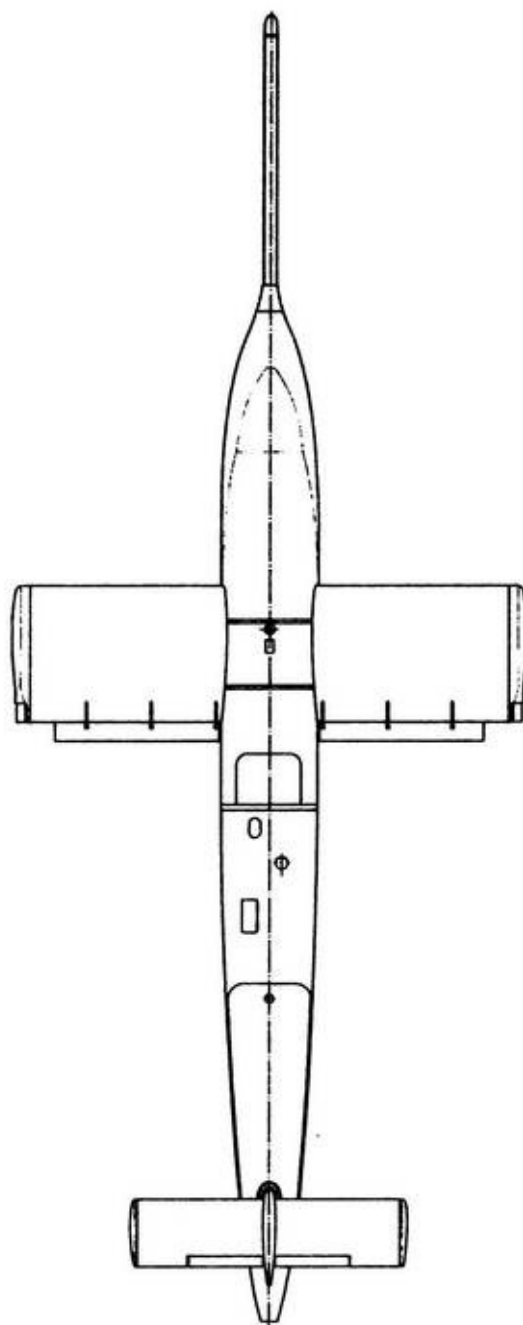
Сх. 12. Управляемая бомба «Кондор»



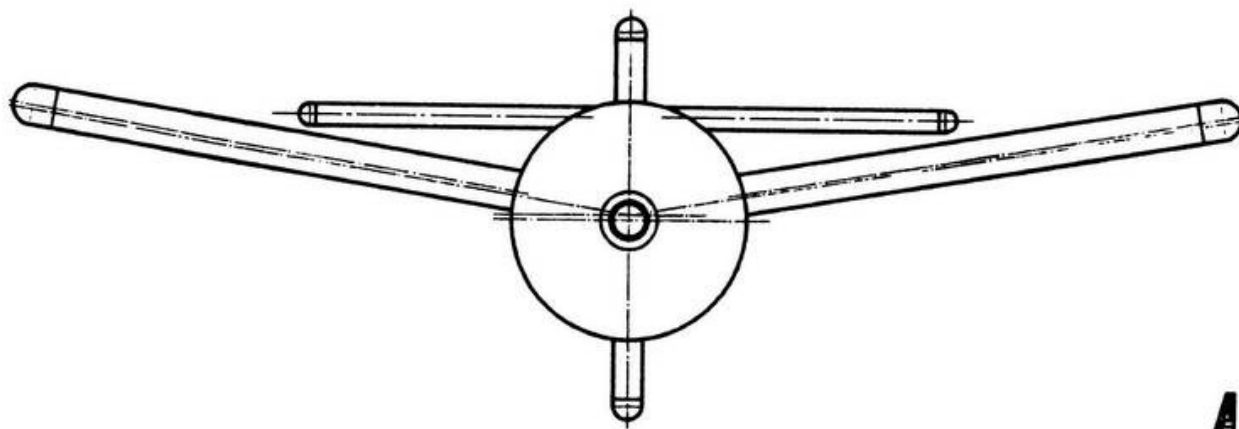
Сх. 13. Управляемая бомба УБВ-5



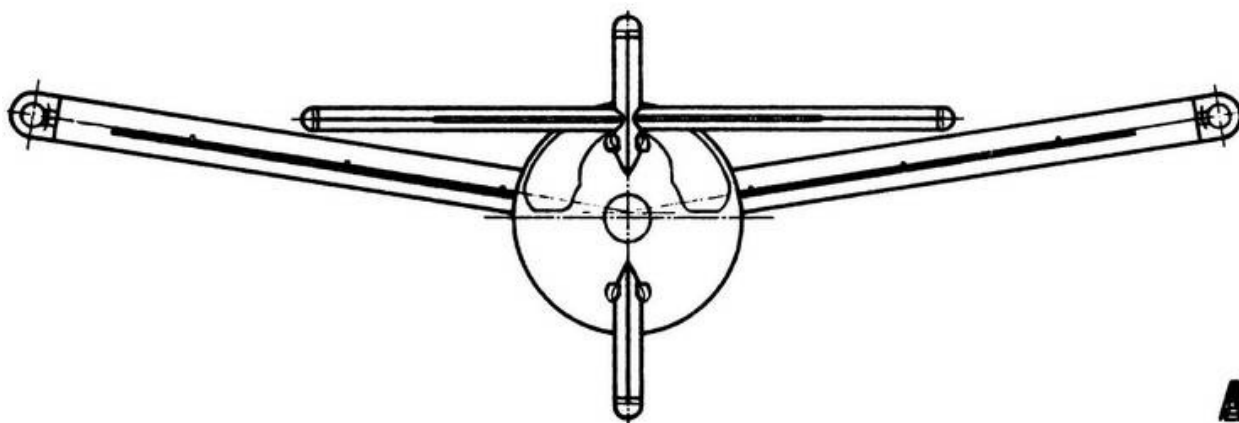
Сх. 14. «Воздушная торпеда» (ракета) BV-143. Чертеж А. Лютова с документации института «Берлин». Вид сбоку



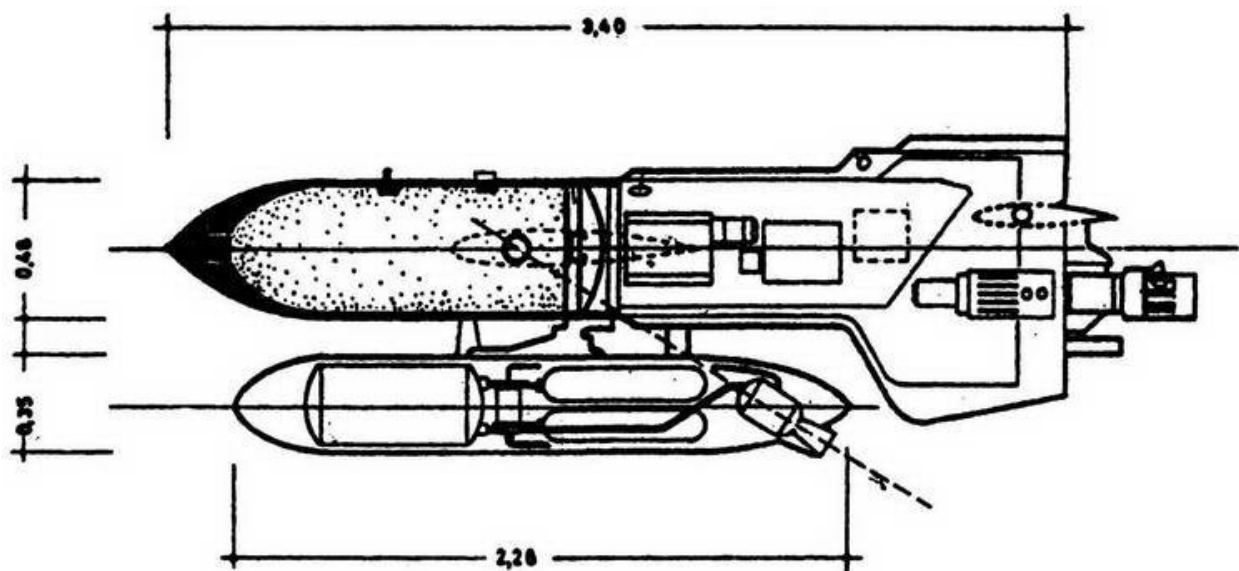
Сх. 15. Вид сверху



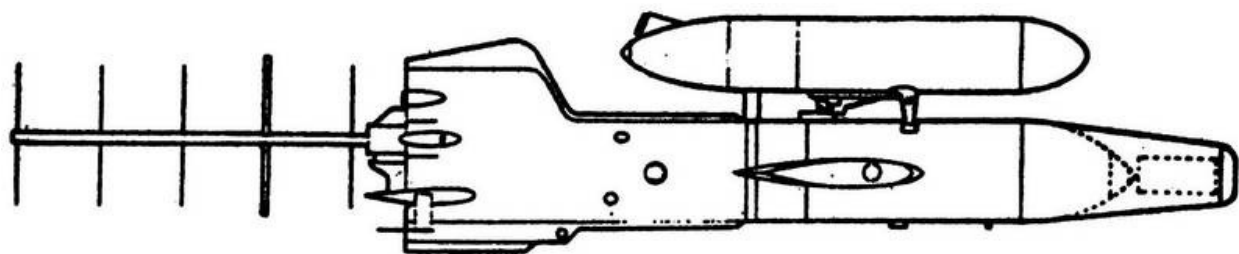
Сх. 16. Вид спереди



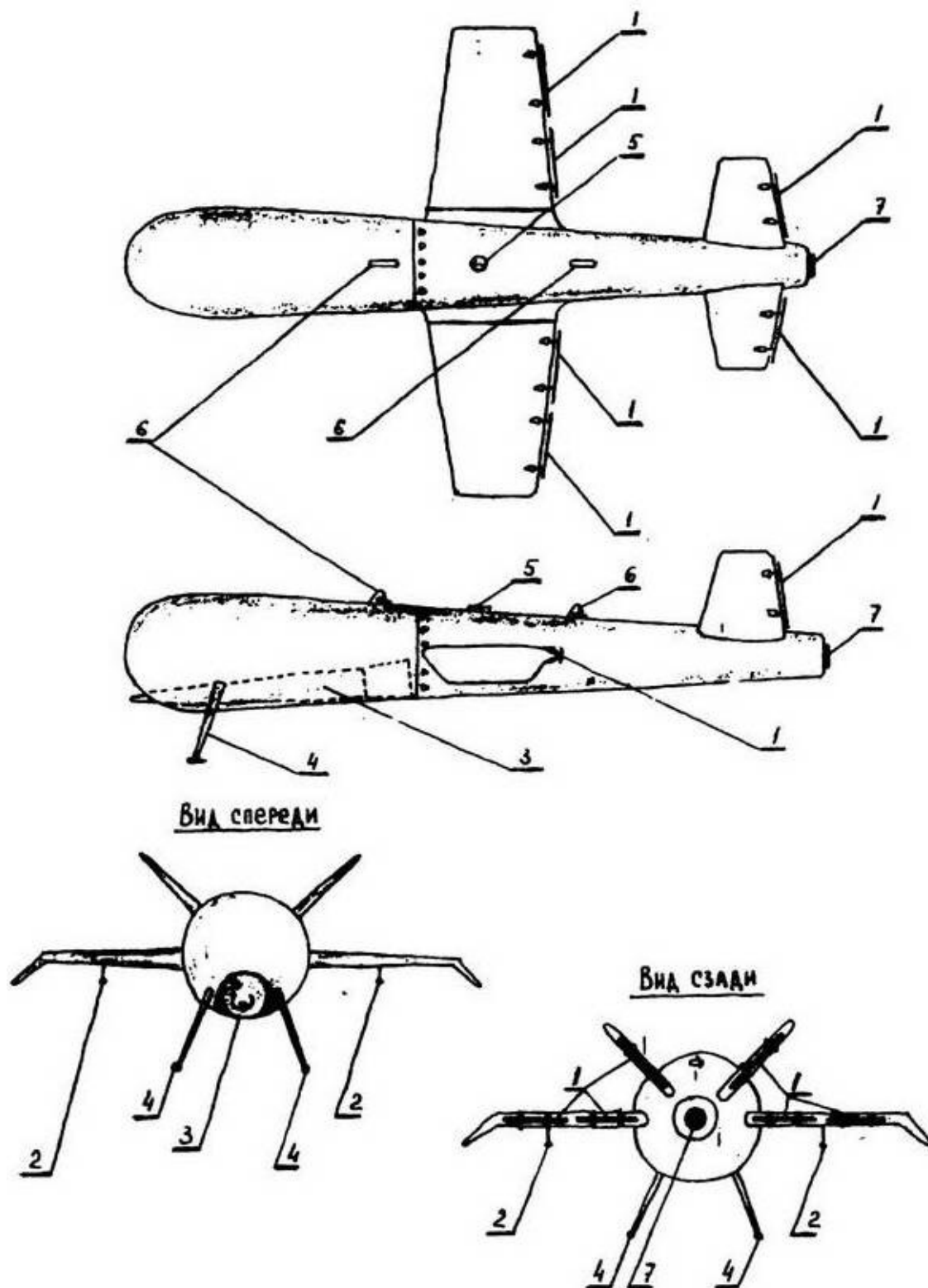
Сх. 17. Вид сзади



Сх. 18. Германская воздушная торпеда Hs 293

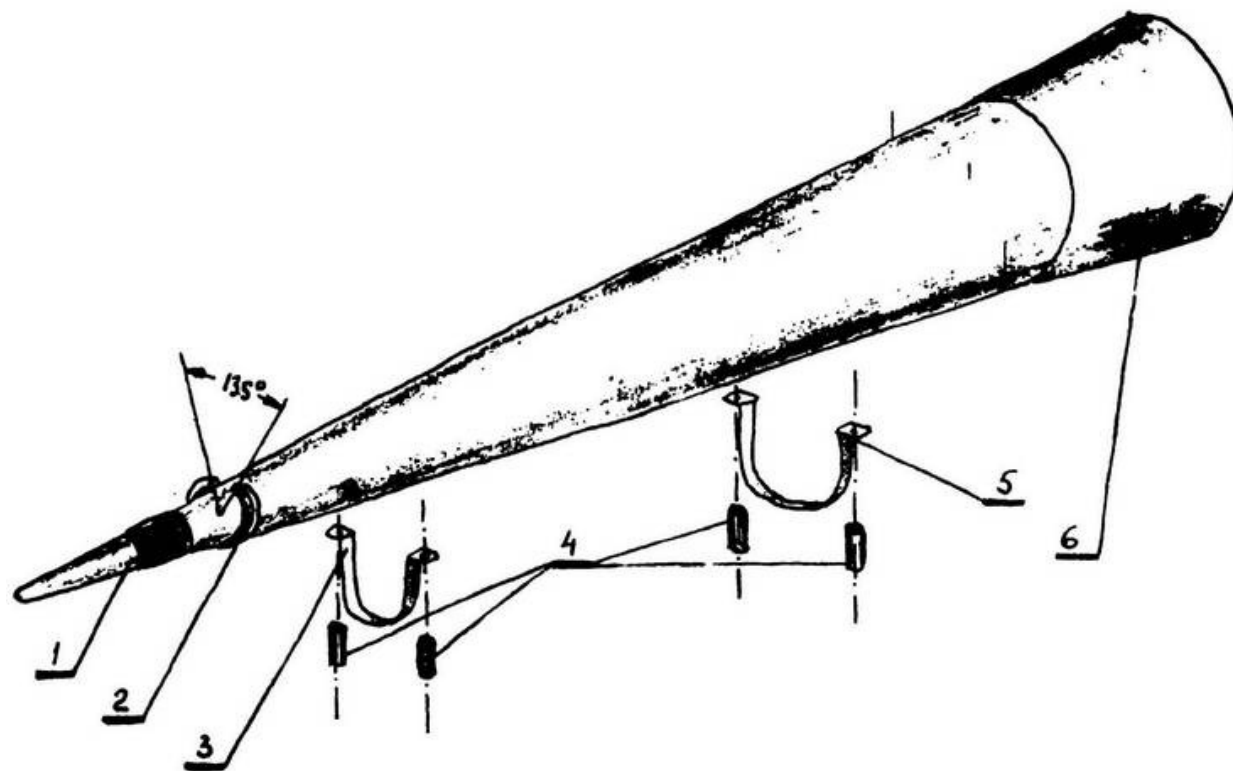


Сх. 19. Воздушная торпеда Hs 293D с телевизионной системой «Тоннэ-А»



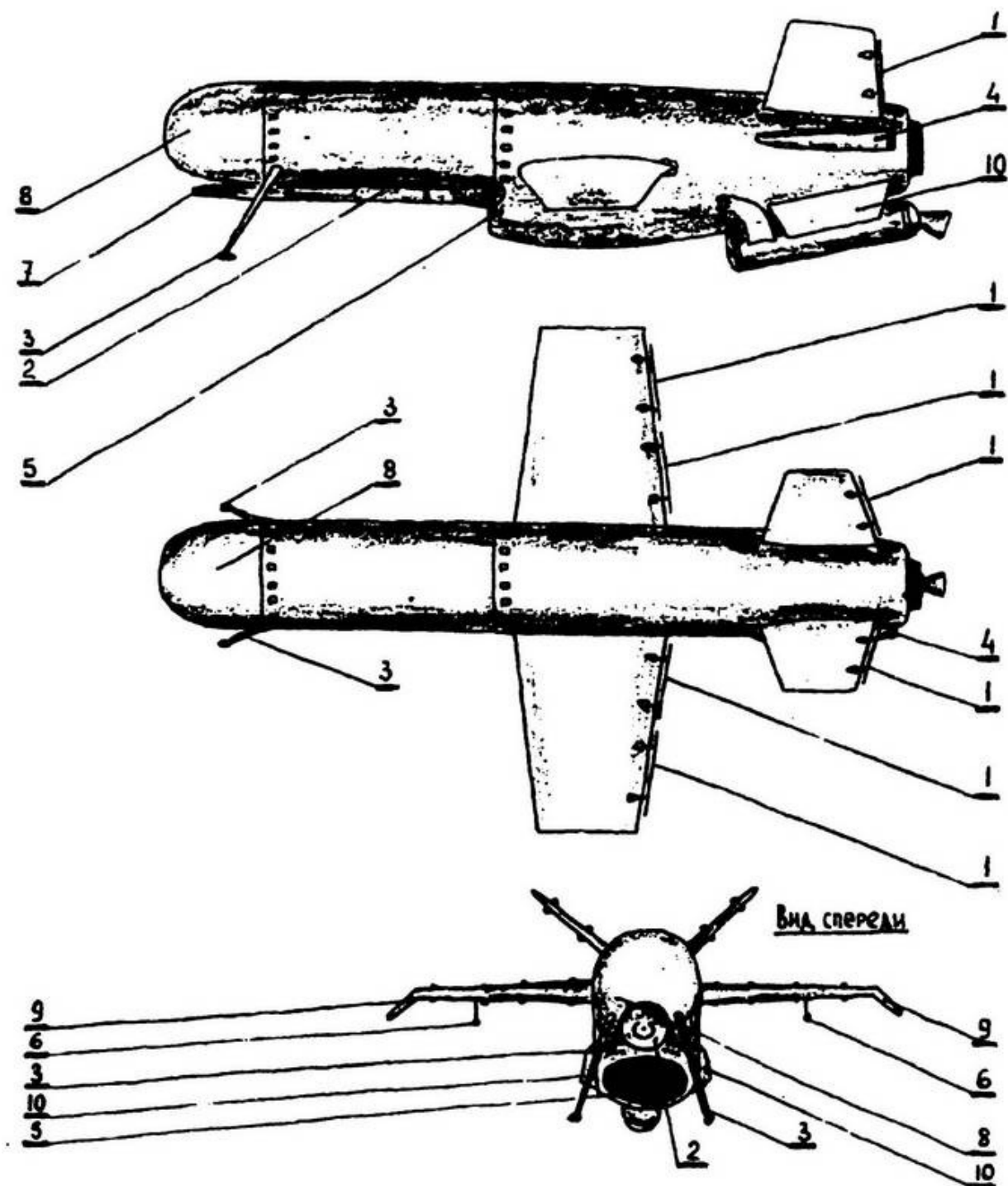
Сх. 20. Внешний вид авиационных ракет (торпед) «Шука-А» и «Шука-Б».

Условные обозначения: 1 — интерцепторы; 2 — антенны радиовысотомера; 3 — боевая часть; 4 — контакты ВУ-505К; 5 — электробортразъем; 6 — узлы подвески под самолет; 7 — сопло маршевого двигателя



Сх. 21. Боевая часть крылатой ракеты КСЩ

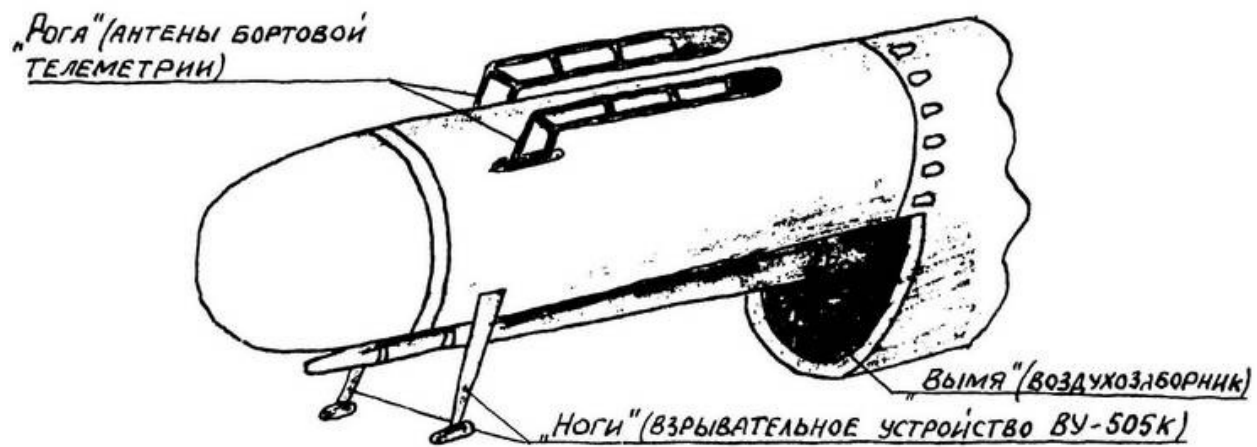
1 — взрыватель ВУ-150; 2 — кавитационное кольцо с вырезом 135; 3 — передний угол подвески боевой части; 4 — пироболты; 5 — задний узел подвески боевой части; 6 — «юбка».



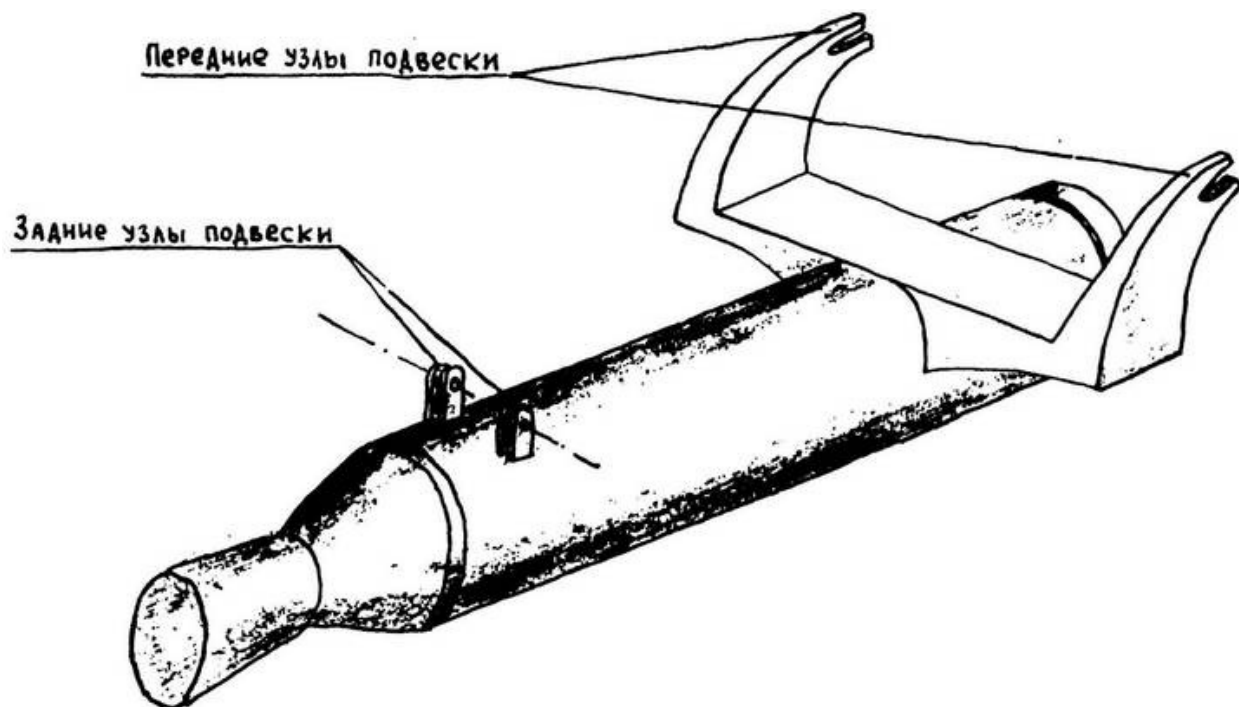
Сх. 22. Крылатая ракета КСЦ

1 — интерцептор; 2 — боевая часть; 3 — контакты ВУ-505К; 4 - электробортразъем; 5 - воздухозаборник; 6 — антенна радиовысотомера РВ-2; 7— взрыватель ВУ-150; 8— как из

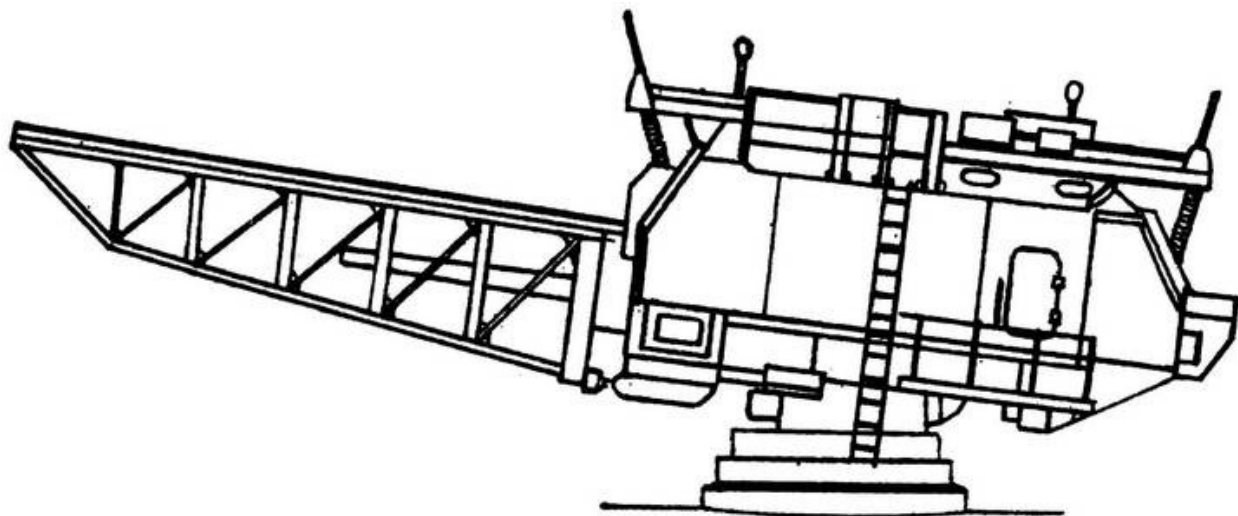
радиопрозрачного материала; 9 — «ласт»; 10 — «гребень».



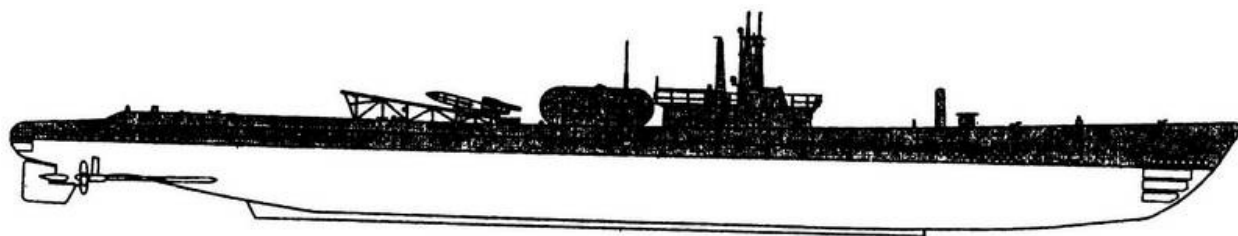
Сх. 23. Носовая часть ракеты КСП в телеметрическом варианте



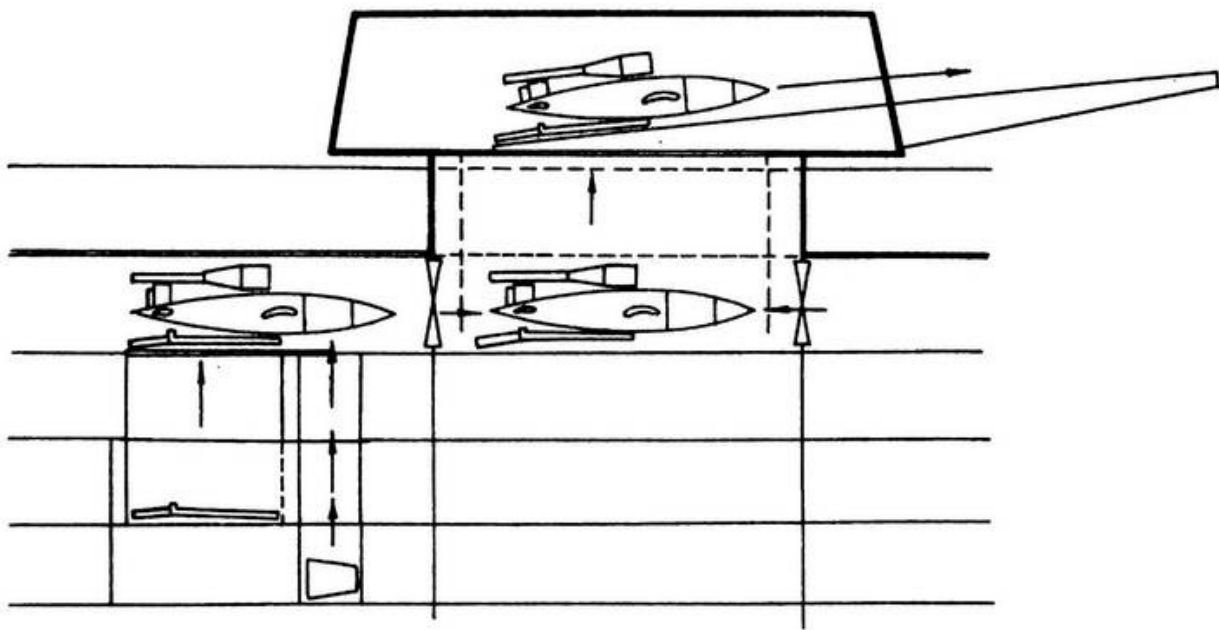
Сх. 24. Стартовый двигатель ПРД-19М



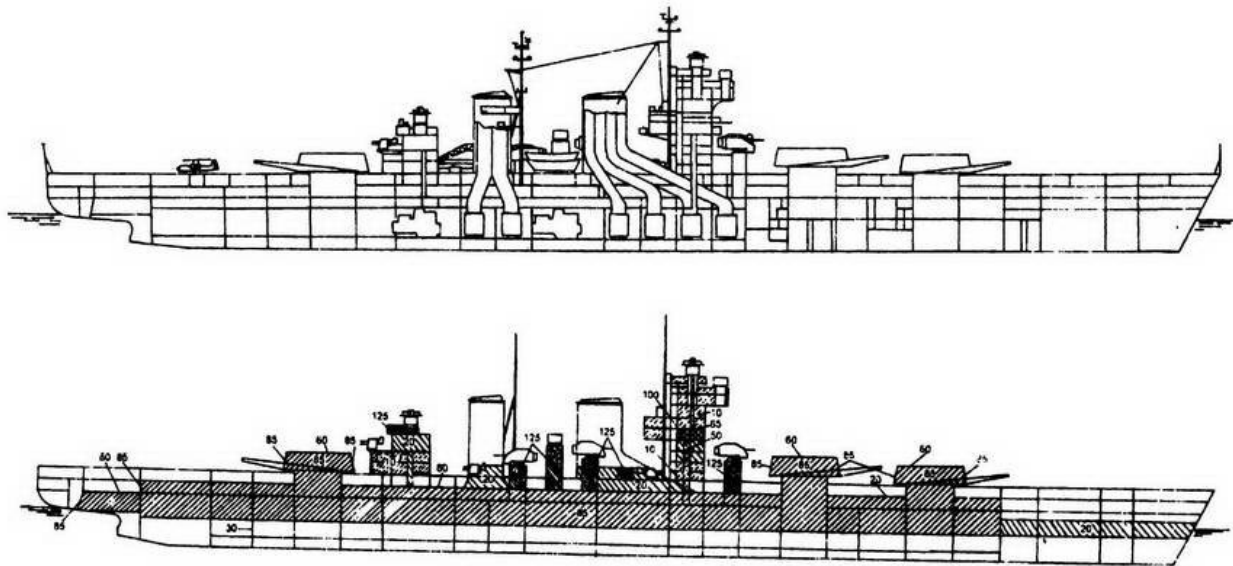
Сх. 25. Пусковая установка СМ-59-1



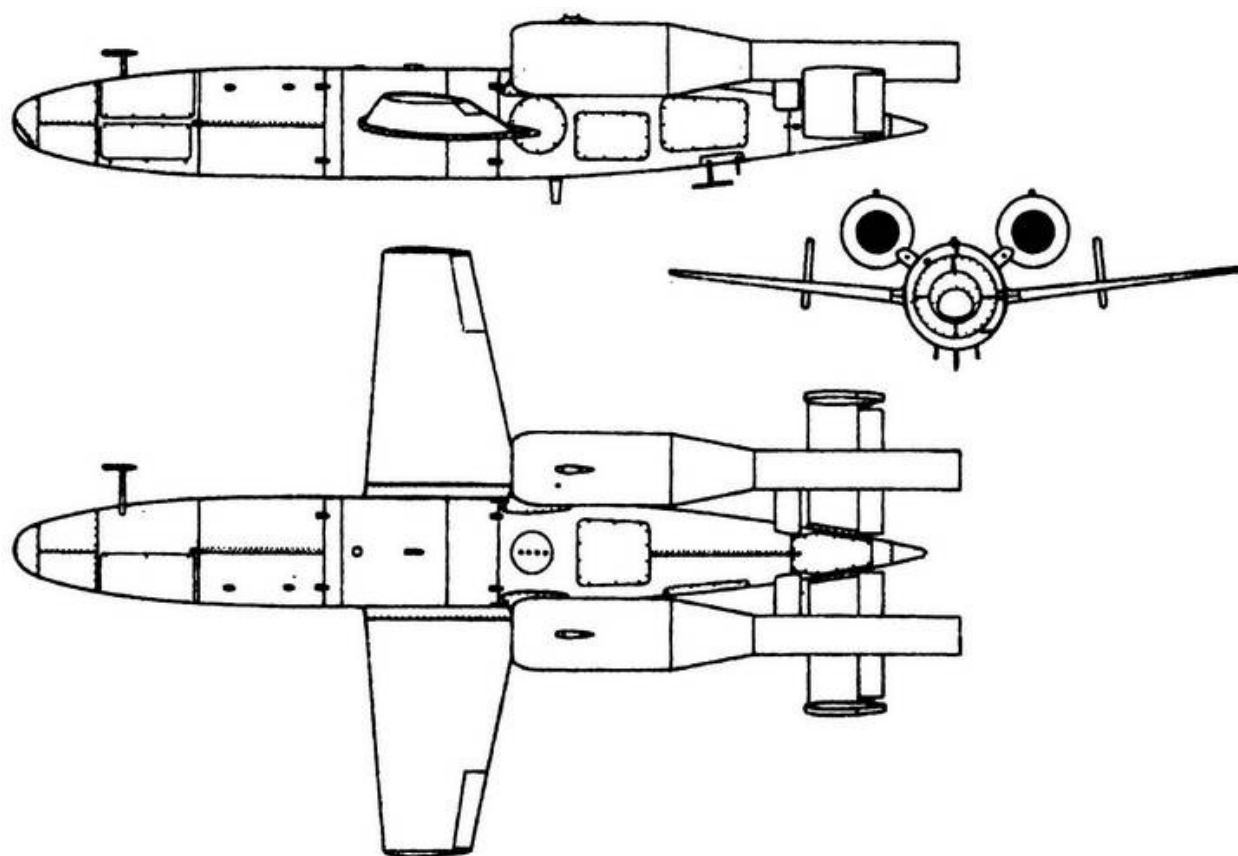
Сх. 26. Подводная лодка «Cusk» с ракетой «Лун»



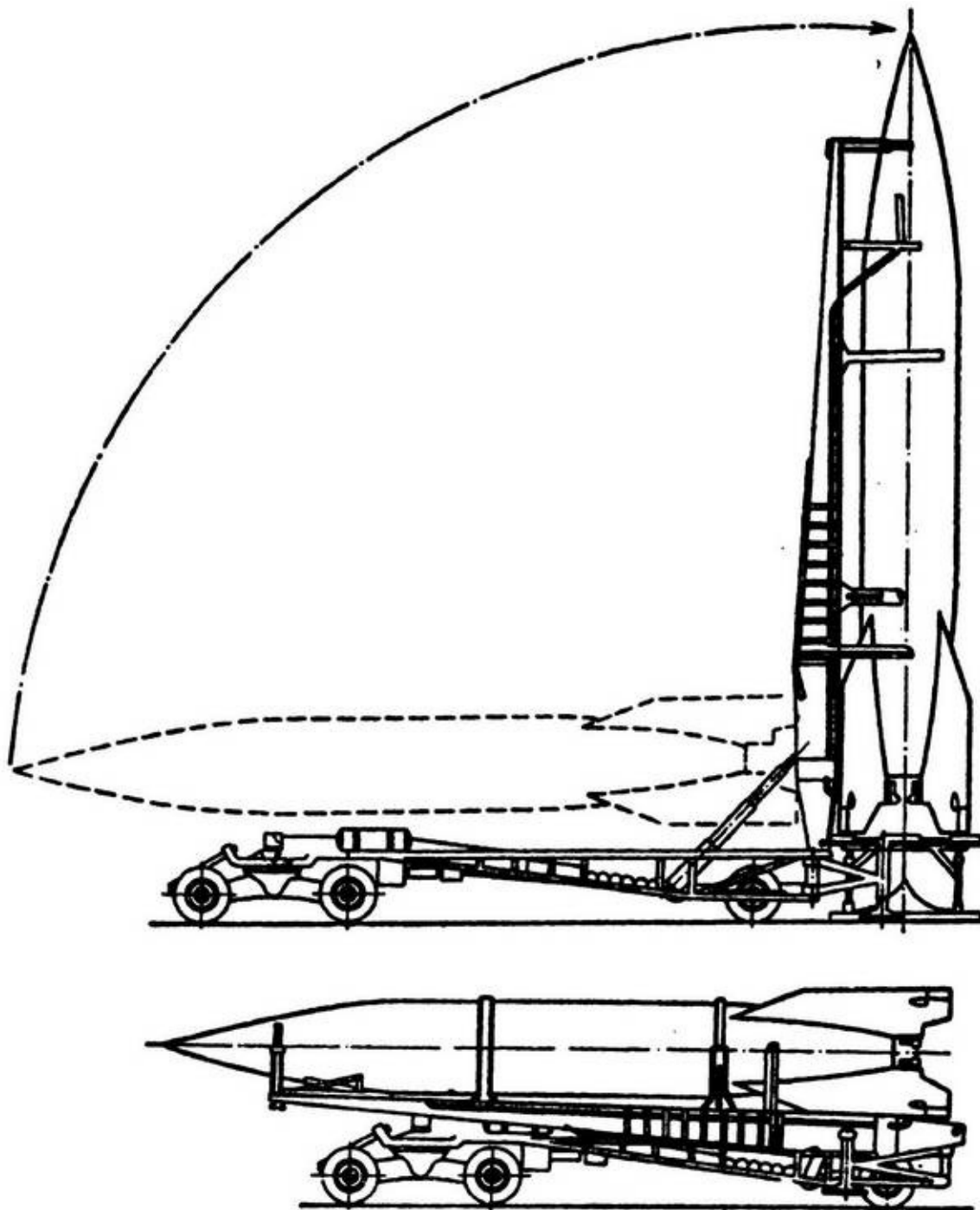
Сх. 27. Схема подачи из погреба стартовых ракет 10ХН с салазками и зарядных камер к местам окончательной сборки и в башенную стартовую установку



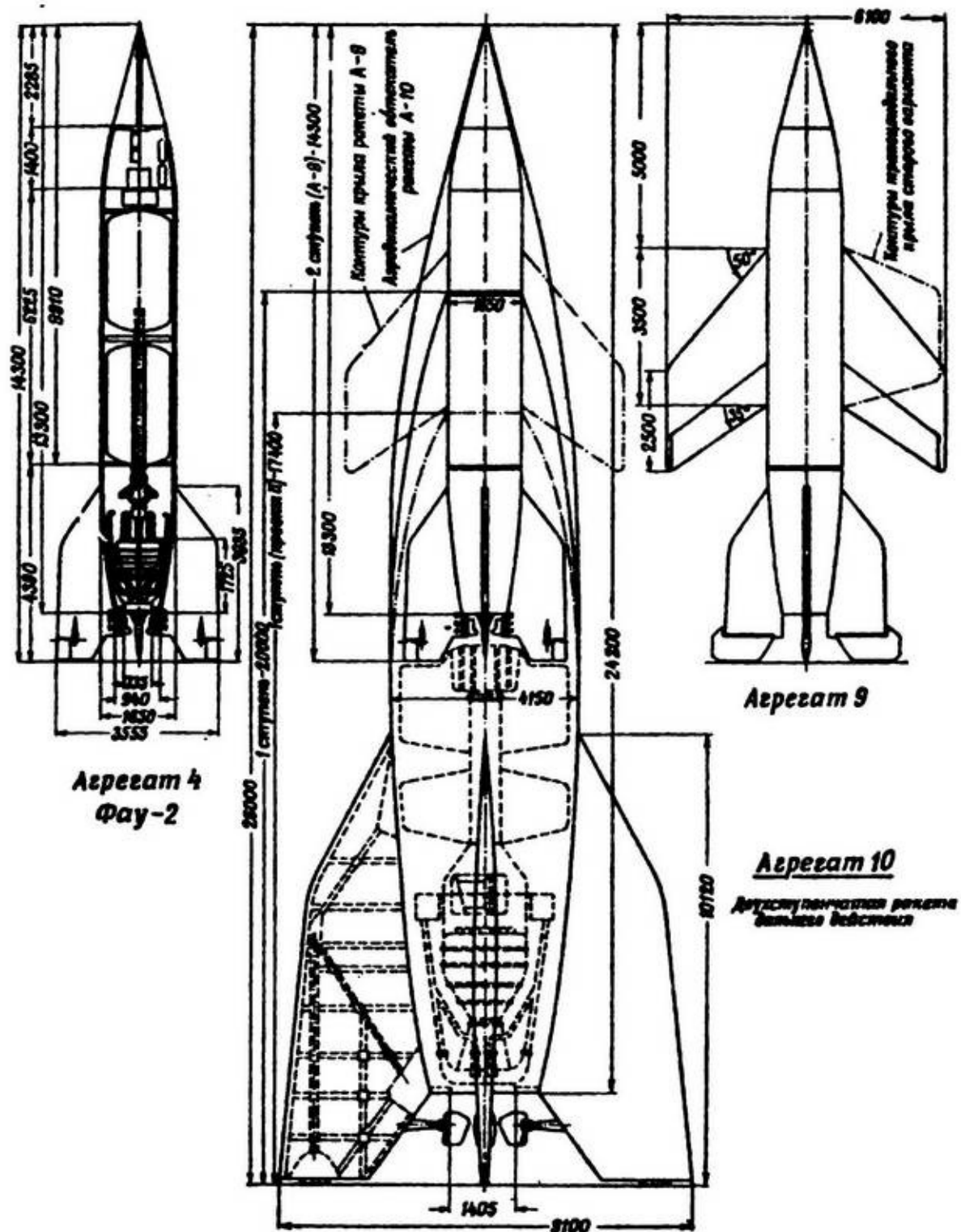
Сх. 28. Продольный разрез и схема бронирования (указана толщина брони в мм) корабля — носителя самолетов-снарядов 10ХН 16Х с башенными установками



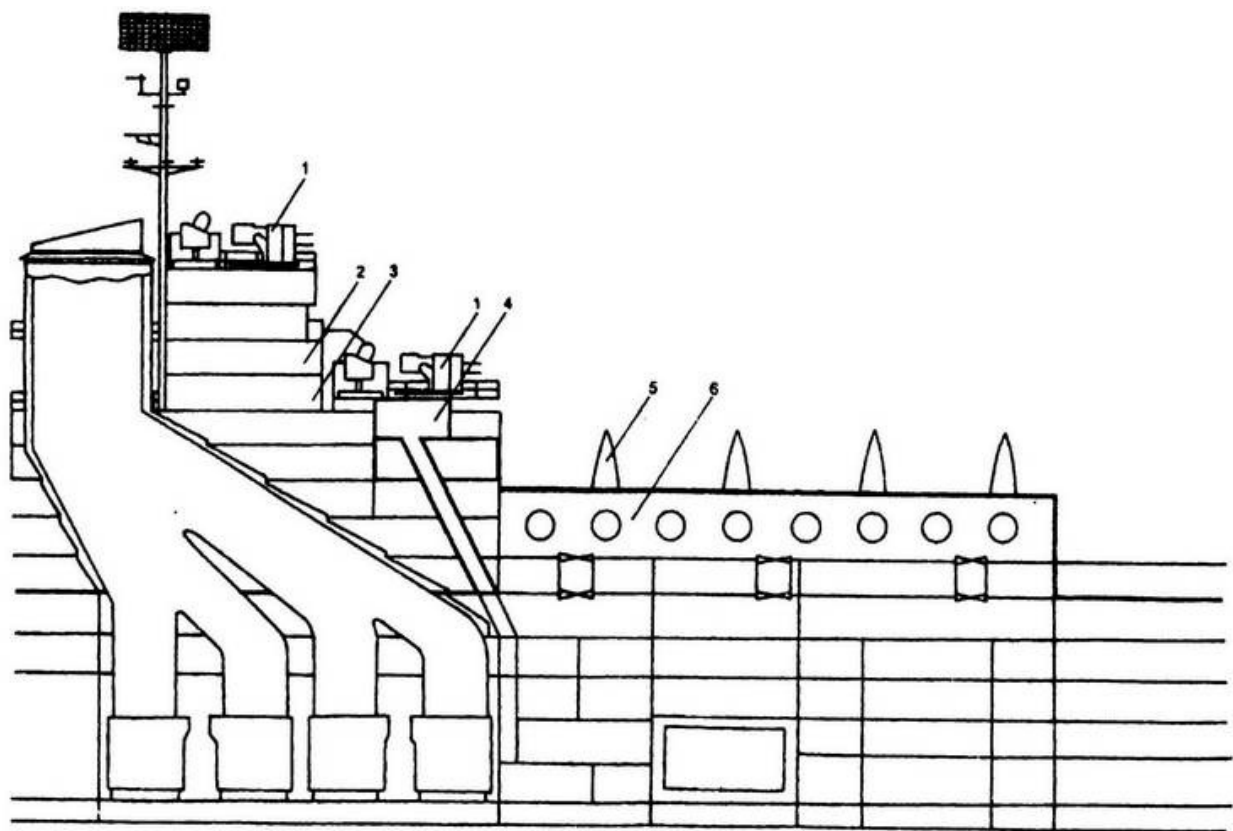
Сх. 29. Самолет-снаряд 16Х



Сх. 30. ФАУ-2 на транспортировочной тележке



Сх. 31. Ракеты дальнего действия А-4, А-9, А-10



Сх. 32. Размещение ракет Р-1 на тяжелом крейсере проекта 82. Фрагмент продольного разреза, выполненный ЦКБ-17. 1 - 45-мм зенитный автомат СМ-20-ЗИФ; 2 - оперативная рубка; 3 - штурманская рубка; 4 - главный командный пост; 5—ракета Р-1; 6 — помещения для сборки ракет

ВЕЛИКАЯ КОНТРИБУЦИЯ

До 1990 г. власти молчали о величайшей в истории человечества контрибуции, взятой в Германии в 1945—1947 гг. Специальные организации забирали всё — пассажирские лайнеры, станки, автомобили, паровозы, рельсы и даже телескопы из обсерваторий.

Было ли это грабежом или законной контрибуцией? А как вели себя западные союзники в своих секторах оккупации? Какую роль трофейное имущество сыграло в восстановлении разрушенных войной регионов, проведенном в самые рекордные сроки? Помогло ли оно создать нам ракетно-ядерный щит?

И вообще, какую роль сыграли германские трофеи в личной жизни наших бабушек и дедушек?

Об этом и о многом другом рассказывается в книге Александра Широкограда «Великая контрибуция».

ХХ военные
тайны
века

ISBN 978-5-4444-0766-0



9 785444 407660



comments

Комментарии

Кнышевский П.Н. Добыча. Тайны германских репараций. М: Соратник, 1994. С. 3-4.

По данным «Википедии».

Парфенов Л.Е. Восстановление основных фондов сталинградских предприятий в 1943—1945 гг. Материалы сайта:
<http://www.volgkraeved.ru/articles/30/254/>

Цит. по: Кнышевский П.Н. Добыча. Тайны германских репараций. М: Соратник, 1994. С. 90—93.

Там же. С. 94.

Там же. С. 97.

По материалам сайта: http://rasar666.ya.ru/replies.xml?item_no=2819

Материалы сайта: <http://www.usinfo.ru>

Протокол допроса арестованного Сиднева Алексея Матвеевича от 6 февраля 1948 года // Военные архивы России. 1 выпуск 1993 г. С. 197—201.

Суворов В. Тень победы. М.: АСТ, 2002. // Материалы сайта: <http://militera.lib.m/research/suvorov7/23.html>

Военные архивы России. 1993. № 1. С. 243.

Суворов В. Тень победы. М.: АСТ, 2002 // Материалы сайта: [http://militera.lib.ni/research/suvorov7/23 .html](http://militera.lib.ni/research/suvorov7/23.html)

Там же.

Суворов В. Тень победы...

Военные архивы России. 1993. № 1. С. 184.

Военные архивы России. 1993. № 1. С. 189—190.

Там же. С. 192.

Военные архивы России. 1993. № 1. С. 193—194.

Материалы сайта: <http://m.forbes.ru/article.php?id=7302>

Тайфун №3/1997. С. 23.

Материалы сайта: <http://ww^f.historyworlds.ru/statii/29684;hemaya-by-ladogi.html>

Белавин Н. Корабли, самолеты, экранопланы. СПб., 2000. С. 371.

Сауке М.Б. Неизвестный Туполев. М.: КЦНТИ «Оригинал», 1993.

Материалы сайта: <http://m.wikipedia>.

Соболев Н.А. Море ошибок не прощает. Воспоминания капитана.
Одесса: Маяк, 1991. С. 206.

Горбачев С.П., Макарчев М.В. «Ангара» от свастики до Андреевского креста. Страницы биографии корабля, сменившего пять флагов. Севастополь: Глория-Информ, 2007. С. 18.

Горбачев С.П., Макаrchев М.В. «Ангара» от свастики до Андреевского креста... С. 20.

Материалы
finnclass.ru/seappractice/article_2150_69.aspx

сайта:

<http://www.moscow->

ЦАМО. Ф. 41. Он. 11580. Д. 401. Л. 16.

Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах. 1940—1942 гг. С. 273.

Грозмани Ю. «Новые колеса» 6—12 октября 2005 // Материалы сайта:
<http://www.forum.mdiecast.eom/topic/l282-trofeinie-avtomobili/>

Грозмани Ю. «Новые колеса»...

Материалы сайта: <http://www.forum.mdiecast.com/topic/1282-trofeinie-avtomobili/>

Винник В. Иномарка маршала Жукова. // Материалы сайта:
<http://www.forum.mdiecast.com/topic/1282-trofeinie-avtomobilL/>

Шагуров Л. Военнопленные автомобили. // Материалы сайта:
<http://old.avtomir.com/cars/garagegrandparent/4701/>

Соколов М. Автонашествие на СССР. Трофейные и лендлизированные автомобили. М.: Яуза, Эксмо, 2011. С 416—418.

ЦНИИ «Гидроприбор» и его люди за 60 лет / Коллектив авторов. СПб.: СПбНИИ РАН «Нестор-История», 2005. Т. II. С. 57—60.

ГАЗО. Ф. 6575. Оп. 9. Д. 25. Л. 29.

АВИМАИВ_иВС. Ф. 3. Оп. 9. № 80. Л. 75.

Там же.

Ефимов С.В., Рымша С.С. Оружие Западной Европы в XV—XVII вв.
СПб.: Атлант, 2009. С. 25.

Там же. С. 30.

Ефимов С.В., Рымша С.С. Оружие Западной Европы... С. 31—32.

АВИМАИВиВС. Ф. 3 р. Оп. 9. № 80. Д. 230. Л. 141, 143, 168, 204, 231.

Там же. Л. 139.

Там же. Л. 78, 156—158.

Ефимов С.В., Рымша С.С. Оружие Западной Европы в XV—XVII вв.
С. 35.

Носовицкий Г.Е. Продолжение «катюши». М.: Вузовская книга, 2005.
С. 43.

Носовицкий Г.Е. Продолжение «катюши»... С. 54—55.

Кисунько Г.В. Секретная зона: исповедь генерального конструктора.
М: Современник, 1996.

Кисунько Г.В. Секретная зона... С. 229.

Там же. С. 300.

Там же. С. 301.

Альбинг В. Городомля. Немецкие исследователи ракет в России. СПб.: Европейский дом, 2005.

Война в Корее 1950—1953 гг. СПб., 2000.

Кучность советских ракет М-8 дана по таблицам стрельбы военного времени, где она была явно завышена. К примеру, кучность 132-мм снаряда М-13 с баллистическим индексом ТС-13 по таблицам стрельбы 1944 г. дается: 105 м по дальности и 135 м боковое, а по таблицам стрельбы 1957 г. эти величины составляют соответственно 135 м и 300 м, то есть в полтора раза больше. Естественно, не качество снарядов ухудшилось, а просто стали меньше врать. Тем более что при подсчете кучности реактивных снарядов врать весьма легко, достаточно исключить побольше снарядов, давших большие отклонения.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1267.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1464.

Соболев Д.А. Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М.: Русавиа, 2000. С. 278.

По данным Д.А. Соболева, Д.Б. Хазанова.

По данным Д.А. Соболева, Д.Б. Хазанова.

С.М. Алексеев — главный конструктор завода № 1 с октября 1948 г.

«Акт о государственных испытаниях самолета-снаряда 10ХН». ГАНХ
им. Плеханова. Ф. 57. Оп. 1. Д. 51.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. Горячие дни холодной войны. М.: Машиностроение, 1997. С. 63.

Бугайский В.Н. Эпизоды из жизни главного конструктора самолетов и ракетно-космических систем. Подольск, б. г. С. 50—51.

Цит. по: Руденко М. По наводке Черчилля // За семью печатями № 4.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. М.: Машиностроение, 1994. С. 88.

Там же.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. С. 91.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. С. 99.

Текст Постановления приведен по изданию: Ракетно-космическая корпорация «Энергия» им. СП. Королева / Под ред. Ю.П. Семенова. М, 1996. С. 12—17.

Ракетно-космическая корпорация «Энергия» им. С.П. Королева / Под ред. Ю.П. Семенова. С. 176—177.

Ракетно-космическая корпорация «Энергия» им. С.П. Королева / Под ред. Ю.П. Семенова. С. 178.

Там же.

Там же. С. 181.

Ракетно-космическая корпорация «Энергия» им. С.П. Королева / Под ред. Ю.Л. Семенова. С. 196—197.

Альбринг В. Городомля. Немецкие исследователи ракет в России. СПб.: Европейский дом, 2005 С. 57.

Там же. С. 135.

Альбринг В. Городомля. Немецкие исследователи ракет в России. С. 94—95.

Дороги в Космос. Воспоминания ветеранов ракетно-космической техники и космонавтики. / Под ред. Ю. Мозжорина. М.: Издательство МАИ, 1992. Ч. II. С. 19.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. М.: Машиностроение, 1994. С. 218.

Черток Б.Е. Ракеты и люди... С. 219.

Черток Б.Е. Ракеты и люди. С. 220.

По данным Бекмана И.Н. Ядерная индустрия. Курс лекций. Материалы сайта profbekman.narod.ru

История советского атомного проекта: документы, воспоминания и исследования. Выпуск 1. / Коллектив авторов. М: Янус-К, 1998. С. 217.

История советского атомного проекта... С. 219.

Там же. С. 226—227.

Материалы сайта: <http://www.lisenko-trofim.ru/96/173/3/>

Цит. по: Староверов В.А. Немецкая «Танечка». Немецкий след в советском атомном проекте 1945—1949 гг. М.: Издательство «Русь», 2005. С. 156.

Староверов В.А. Немецкая «Танечка». С. 170.

Советская военная администрация в Германии. 1945—1949. / Под ред. Х. Меллера, А.О. Чубарьяна. М.: РОССПЭН, 2009. С. 487-489.

notes

Примечания

1

Их разместили на крейсере в нужных местах, а потом подорвали.

С 1950 по 1969 год Коршунов возглавлял ЦНИИ кораблестроения ВМФ.

В настоящее время СПМБМ «Малахит».

Бульба — выступающая чуть ниже ватерлинии часть носа судна, имеющая выпуклую эллипсоидную форму.

«Шверт» (Swert), в переводе с немецкого — «Меч». Выдвижной киль. Расположен шверт в узком, так называемом «швартовом колодце» по центру судна. При хождении под парусами, опущенный под воду, выполняет роль киля. Древние викинги при использовании парусов, для уменьшения дрейфа, опускали под воду вдоль бортов свои широкие мечи. Отсюда и название.

Подробнее об этом см.: Широкопад А.Б. Оружие отечественного флота. Минск: Харвест; Москва: АСТ, 2001. С. 315—316.

Рассматривается наиболее разработанный вариант снаряда, данные других вариантов (RS-115, RS-117) несущественно отличались от RS-142.

ЦАКБ — Центральное артиллерийское конструкторское бюро, занималось всеми видами артиллерийских систем.

ОКБ-16 занималось тогда авиационным вооружением: пулеметами и пушками.

Вообще говоря, С-25 — название комплекса, а сама ракета имела индекс В-300. Однако во многих документах ракету именовали по названию комплекса.

САСШ — Североамериканские Соединенные Штаты — так официально назывались США в те годы.

EF — Entwicklungs Flugzeug (экспериментальный самолет) — так в документах часто обозначали самолеты Ju, разрабатываемые в ОКБ-1.

Эта машина сделала в 1944 г. вынужденную посадку на аэродроме в Воздвиженке близ Владивостока и была приватизирована СССР.

Кроме того, ее часто называли FX-1400.

Однотипные крейсера, построены в 1937—1938 гг. Водоизмещение 10 тыс. т., 15 — 152-мм орудий.

Крейсер «Уганда» построен в 1942 г., водоизмещение 8,9 тыс. т, 9 — 152-мм орудий.

После приказа Министерства обороны от 30 октября 1959 г. самолет-снаряд стали называть крылатой ракетой.

Предмет зависти всех автомобилистов — владельцев первой модели «Москвича». Это был готовый гараж для этой марки машины.

Не путать с баллистической ракетой более позднего периода Р-12.

Не путать с баллистической ракетой более позднего периода Р-4.

В главе «Как Лаврентий Берия заставил немцев делать бомбу для Сталина» в числе других источников использованы материалы из книги Богданова Ю.Н. Министр сталинских строек. 10 лет во главе МВД. М.: Вече, 2007.

Об этом заводе речь пойдет ниже.