

2025

ГОД ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

80-летие
Победы в Великой
Отечественной войне
1941-1945 годов





ВОЙНА И МЫ

Великая Отечественная война легла тяжелым грузом на советский народ, на нашу Родину, но как ни тяжело было, народ выстоял, с большими потерями, но выстоял, хотя было очень тяжело как на фронте, так и в тылу.

Время неумолимо, и все меньше остаётся среди нас ветеранов Великой Отечественной войны, принявших на свои плечи все её тяготы и невзгоды. Тем бесценнее их живые свидетельства о тех страшных и героических годах.

Уважаемые пользователи, Платформа Глагол предлагает вашему вниманию обзор книжной серии «Война и мы» - это фронтовые дневники поколения Победителей. В этих изданиях представлена подлинная история, рассказанная самими участниками - солдатами из разных родов войск, без прикрас, но предельно откровенно.

...и, если бы броня пробивалась быстрее, то экипажу английского танка и заводные могут остаться живыми, поскольку осколков практически не образуется, а в «тридцатьчетверке» броня крошечная, и шансов выжить у находящихся в башне было мало», — вспоминает В.П. Брыков.

Это было связано с исключительно высоким содержанием никеля в броне английских танков «Матильда» и «Валентайн». Если советская 45-мм броня высокой твердости содержала 1,0—1,5% никеля, то броня средней твердости английских танков содержала 3,0—3,5% никеля, что обеспечивало несколько большую вязкость последней. Вместе с тем никаких доработок защиты танков Т-34 экипажи в частях не производились. Только перед Берлинской операцией, по словам подполковника Анатолия Петровича Шибига, бывшего заместителем командира бригады 12-го гвардейского танкового корпуса по технической части, на танки наваривали экраны из металлических кроватных сеток для защиты от фаустпатронов. Известные случаи экранирования «тридцатьчетверок» — это плод творчества ремонтных мастеров и заводов-производителей. То же можно сказать и о покрашенности танков. С завода танки приходили выкрашенными в зеленый цвет внутри и снаружи. При подготовке танка к зиме в задачу заместителей командиров танковых частей по технической части входила покраска танков белыми. Исключение составляла зима 1944/45 г., когда война шла по территории Европы. Ни один из ветеранов не помнит, чтобы на танки наносился камуфляж.

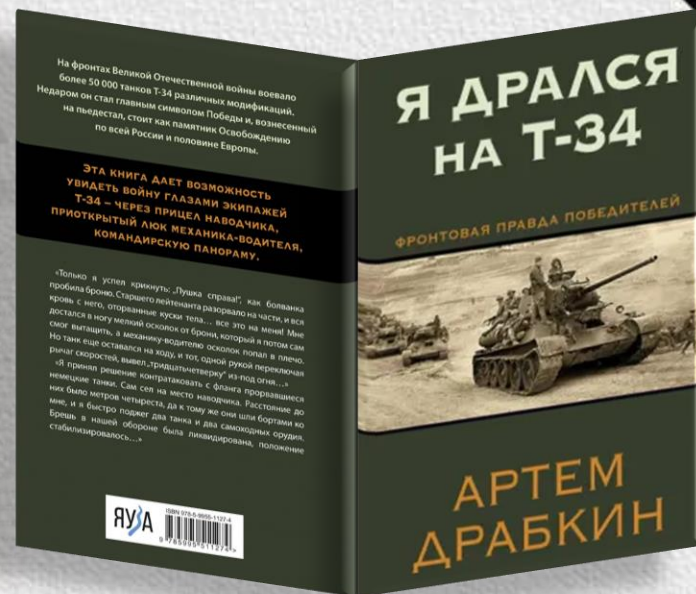
Еще более очевидной и внушающей уверенность детально проработанной Т-34 был дизельный двигатель. Большинство продолжавших обучение в качестве механика-водителя, радиста или даже командира танка Т-34 в мирной жизни так или иначе сталкивались с топливом, по крайней мере с бензином. Они хорошо знали из личного опыта, что бензин летуч, легко воспламеняется и горит ярким пламенем. Вопреки очевидным экспериментам с бензином использовали нижнегермы, руками которых был создан Т-34. «В разгар спора конструктор Николай Кучеренко на заводском дворе использовал не самый научный, зато наглядный пример преимущества нового топлива. Он брал зажженный факел и поджигал его в ведре с бензином — ведро мгновенно подожгло и загорелось. Потом он факел опустил в ведро с другой жидкостью



Танк Т-34 1941 года выпуска

топливом — пламя гасло, как в воде...»¹ Этот эксперимент проводился на эффект от попадания в танк снаряда, спуском поджечь топливо или даже его пары внутри машины. Соответственно, члены экипажей Т-34 относились к танкам противника в некоторой степени свысока. «Они же были с бензиновым двигателем. Тоже большой недостаток», — вспоминает старший сержант Петр Ильич Кириченко. Также отношение было к танкам, поставленным по лиса-лосу («Они многие погибли потому, что в него пуля попала, а там же и бензиновый двигатель и броня грубоватая», — вспоминает командир танка, младший лейтенант Юрий Максимович Поляничкин, и советским танкам и САУ, оснащенным карбюраторным двигателем («Как-то в наш батальон пришел СУ-76. Они были бензиновыми двигателями — заглохла самая восточная, а в первых же боях все сгорело...» — вспоминает В.П. Брыков). Ильяч в моторном отделении танка дизельного двигателя, а в экипажи уверенность в том, что шансов принять такую смерть от огня у них куда меньше, чем у противника, которого заправлены сотнями литров летучего и легко воспламеняющегося бензина. Соседство с большими объемами горючего (оценивать количество ведр которого танкистам приходилось каждый раз при заправке танка) скрадывалось мыслями, что

¹ В.П. Брыков, А.С. Петров, «Битва за Москву», 1999 г.



Две основные причины успеха Т-34, самый массовый танк Великой Отечественной войны, легендарным - уникальность конструкции и те плюсы, что воевали, гибли и побеждали на этой машине.

Военно-историческое издание Драбкина А. «Я дрался на Т-34» создана на основе собранных записей и интервью с ветеранами танкистами, многим из которых тогда было 17-18 лет, воевавшими на самом массовом танке времен Отечественной войны - легендарной «тридцатьчетверке».

Великие танковые сражения Второй мировой, ужасающие реалии боевых действий, а также повседневная жизнь бойцов, пронизанная горем и радостями,- все это отражено в воспоминаниях ветеранов, прошедших сквозь пекло войны.

— Командир, что случилось?
 — Видишь? Стреляю по колонне!
 — Почему меня не предупредили?
 Да вот не предупредил — увидел колонну и решил по ней пострелять.

После первомайского вылета нам дали задание днем лететь на Либау. Мы готовимся, подвешиваем бомбы, нам дают задание, а погоды нет. Идут вторичные фронты. Нам все время дают отбой, отбой, отбой. И так нас продержали до 9 мая. А 9 мая утром пальба, шум, гам. В Барановичах стоял бронепоезд, и он захулил из своих пушек. Конец войне!!!

Стрелки побежали, начали стрелять изо всех пулеметов, все кричат:

— Ура!!! Ура!!! Ура!!! Война закончилась!!!

Состояние было необыкновенное. Очень трудно это описать: столько переживаний и в то же время такой стресс.

Нам дают задание:

— Всем экипажам сдать личное оружие, снять вооружение с самолетов. И всем трем полкам в 9 часов вылететь в Москву. (В дивизии уже было три полка: 746-й, ставший 25-м гвардейским, наш 890-й (гвардейским не стал потому, что заместитель командира полка подполковник Илюхин на Пе-8 тормознул на посадке и сделал полный капот. Самолет, конечно, разбился, но люди все остались живы. И даже впереди штурман-навигатор живой. Хвостовой стрелок такую дугу описал, шлепнулся, но тоже остался живой) и 362-й.)

В 12 часов прилетели в Москву на аэродром Остафьево возле станции Щербинка. Там стояла транспортная дивизия на Си-47. Они обеспечивали наши

комендатуры и летали на Берлин. Нам всем — и транспортной дивизии, и нашей — дают задание:

— Товарищи, сегодня с 22.00 до 22.15 в городе Москве будет произведен наземный салют. После наземного салюта в 22.15—22.30 мы производим салют с воздуха. С высот 1500—2500 метров над Садовым кольцом. Подготовьтесь!

Надо было набрать ракетницы. Какие команды, сигналы — обо всем этом договорились так: командир летающей группы будет командовать: «Залп!» Все по этой команде будут стрелять из ракетниц — два стрелка, радист и штурман.

И нам сказали:

— Взлет в 21.00. Потренируемся над аэродромом и потихонечку к Москве.

Взлетаем, над аэродромом облачность 1000 метров. Нам дают команду идти на Москву, а там потихонечку после салюта вписываться над Садовым кольцом по своим эшелонам.

Мой эшелон был самый последний — 2500 метров. Другие — 1500 и 2000 метров. Летали мы до этого ночью, вся земля была темная. Кое-где были пожары, но это очень редко. Кое-где были прожектора — в основном на аэродромах, от прожектора до прожектора мы летали — это была вся наша ориентировка. Прожектора нам указывали пути-дороги туда и обратно. Каждый аэродром или каждый пункт имел свою точку. Прожектор, который работал в определенном ритме. Допустим, качал влево-вправо. Три качка — и перерыв 10—15 секунд. Потом опять. Один прожектор будет работать — качок на юг, два качка — перерыв. Потом опять два качка — перерыв. Третий будет мигать. Мы все эти прожектора знаем. И летим по ним.

В общем, ориентировка в основном была визуаль-



«Я дрался на бомбардировщике» в этой книге собраны воспоминания летчиков, штурманов и стрелков бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25 и А-20. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные миссии - налёты на железнодорожные узлы, вражеские столицы, удары по стратегическим объектам, торпедные атаки... - на боевом счету героев этой книги сотни смертельно опасных заданий, успех которых зависел от каждого члена экипажа.

Ежедневный труд, напряжения многочасовых вылетов, огонь зениток и атаки истребителей, покидания горящего самолета, многодневные блуждания по вражеской территории, о фронтовом братстве, о героях и победах... - это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю людей, чьи рассказы представлены в этой книге.

...техтех, выкрашен, выкрашен под... выкрашен... П...
...Шабига, бывшего заместителем командира бригады
...по гвардейского танкового корпуса по технической части,
...на танки наваривали экраны из металлических кроватных сеток
...для защиты от фаустпатронов. Известные случаи экранировки
...«тридцатьчетверок» — это плод творчества ремонтных мастер-
...ских и заводов-производителей. То же можно сказать и о покра-
...ске танков. С завода танки приходили выкрашенные в зеленый
...цвет внутри и снаружи. При подготовке танка к зиме в задачу
...заместителей командиров танковых частей по технической части
...входила покраска танков белыми. Исключение составила зима
...1944/45 г., когда война шла по территории Европы. Ни один из
...ветеранов не помнит, чтобы на танки наносился камуфляж.

Еще более очевидной и внушающей уверенность деталью
...конструкции Т-34 был дизельный двигатель. Большинство про-
...водивших обучение в качестве механика-водителя, радиста или
...даже командира танка Т-34 в мирной жизни так или иначе стал-
...живались с топливом, по крайней мере с бензином. Они хорошо
...знали из личного опыта, что бензин летуч, легко воспламеняет-
...ся и горит ярким пламенем. Вполне очевидные эксперименты с
...бензином использовали инженеры, руками которых был создан
...Т-34. «В разгар спора конструктор Николай Кучеренко на за-
...водском дворе использовал не самый научный, зато наглядный
...пример преимущества нового топлива. Он брал зажженный фа-
...кус и подносил его к ведру с бензином — ведро мгновенно оха-
...тывало пламя. Потом тот же факус опускал в ведро с дизельным

топливом — пламя гасло, как в воде...»⁴ Этот эксперимент
...сводился на эффект от попадания в танк снаряда, спосо-
...бный поджечь топливо или даже его пары внутри машины. Со-
...вершенно, члены экипажей Т-34 относились к танкам про-
...тока в некоторой степени свысока. «Они же были с бензи-
...новым двигателем. Тоже большой недостаток», — вспоминает су-
...рядист старший сержант Петр Ильич Кириченко. Такое со-
...ношение было к танкам, поставленным по лед-лизу («м-
...ногие погибли потому, что в него пуля попала, а там же-
...зновый двигатель и броня ерундовая», — вспоминает ко-
...мандир танка, младший лейтенант Юрий Максимович Полянов-
...и советским танкам и САУ, оснащенным карбюраторным
...двигателем («Как-то в наш батальон пришел СУ-76. Они с
...бензиновыми двигателями — зажигалка самая настоящая.
...в первых же боях все сгорело...» — вспоминает В.П. Бр-
...Намечне в моторном отделении танка дизельного двигателя
...дла в экипажи уверенность в том, что шансов принять с-
...ную смерть от огня у них куда меньше, чем у противника,
...которого заправлены сотнями литров легучего и легко восп-
...ляющегося бензина. Соседство с большими объемами гор-
... (оценивать количество ведер которого танкистам приход-
...каждый раз при заправке танка) скрадывалось мыслями, что

⁴ Милославский А.С. Противоборство. М.: ДОСААФ, 1989. С. 17.



«Ствол длинный, жизнь короткая», «Двойной оклад - тройная смерть!», «Прощай Родина!»... Какими только эпитетами не награждали бойцы и командиры, которые воевали в артиллерии, стоявшей на прямой наводке сразу позади, а то и впереди пехоты. На долю артиллеристов легла самая ответственная и смертельно опасная задача - выбивать немецкие танки. Каждый бой, каждый подбитый танк давался кровью. Ведь победа в противостоянии бронированного и хорошо вооруженного танка с людьми требует от артиллеристов колоссальной выдержки, отваги и мастерства. Именно такие герои входили в поверженный Берлин.

Издание «Я дрался с Панцерваффе» предлагает вам воспоминания бойцов и командиров, каждый из которых внес свой посильный вклад в дело нашей Победы, их рассказы помогут понять, как складывалась война для многих тысяч воинов-артиллеристов.

Материал для этой книги собирался в период с 2001—2005 годов. За это время я опросил около двадцати ветеранов, воевавших в штурмовых авиаполках. Сбор материала был достаточно трудным в силу того, что боевой вылет штурмовика состоит из рутинных действий, отработанных летчиком до автоматизма. Такие вылеты легко стираются из памяти. Очень ярко запечатлеваются моменты, когда рутинность нарушается, самолет подбит или отказал двигатель и требуется принять решение в считанные секунды. Как сказал Герой Советского Союза Н.И. Пургин: «Ты знаешь, полеты все одинаковые, тут рассказать нечего: взлет, сбор, пришли на цель, атаковали «по ведущему» и ушли. Запоминаются вылеты, в которых происходило что-то неординарное». На это свойство человеческой памяти накладывается и тот факт, что собственно бой продолжается очень короткий промежуток времени, пять-пятнадцать минут. Все это вместе приводило к тому, что рассказ летчиков сводится к перечислению вылетов, где ему «досталось», он садился на вынужденную и так далее. Стараясь избежать простого перечисления фактов, я постарался основной акцент поставить на вопросах морально-психологического состояния летчиков перед вылетом, в процессе его выполнения и после него. Показать жизнь летчика на фоне взаимоотношения с товарищами, организационного быта. Естественно, не обошел я стороной просы отношения к вверенной летчиком технике — самолету Ил-2.

Книга заканчивается статьей замечательного исследователя штурмовой авиации ВВФ периода Великой Отечественной войны Растренина «Главная ударная сила», которая позволяет сопоставить личные воспоминания ветеранов с архивными материалами и фотоматериалами.

В ней читатель сможет найти ответы на многие вопросы, поднятые ветеранами, о применении Ил-2, подготовке летчиков-штурмовиков, эффективности и потерях.

В заключение я хотел бы высказать благодарность жене Ире за помощь в подготовке рукописи.

БКК 63.3(0)62
Д 72
По материалам сайта «Я помню»
www.yepomnu.ru
Оформление художника П. Волкова

Драбкин А.
Я дрался на Ил-2. — М.: Яуза, Эксмо, 2005. — 416 с., ил.
ISBN 5-699-11271-5

Книга Армена Драбкина «Я дрался на Ил-2» продолжает цикл, в котором читатель знакомится с воспоминаниями, страданиями и подвигами летчиков-штурмовиков. В этой книге рассказано о боевом применении Ил-2, о жизни и смерти летчиков-штурмовиков, о том, как они готовились к вылету, о том, как они летали, о том, как они умирали. Книга — это не только воспоминания, это и фотоматериалы, это и рисунки, это и рассказы о том, как летчики-штурмовики готовились к вылету, о том, как они летали, о том, как они умирали.

© Драбкин А., 2005
© ООО «Издательство «Яуза», 2005
© ООО «Издательство «Эксмо», 2005



Книга «Я дрался на Ил-2» - здесь читателя ждет встреча с летчиками-штурмовиками, стрелками и механиками, воевавшими и обслуживавшими легендарный штурмовик Ил-2.

О воздушных боях, требующие от летчиков концентрации всех навыков, опыта и воли, вынужденные посадки, полёты в сложных метеоусловиях, потеря товарищей, о небольших радостях, доступным летчикам после успешного боевого дня - все эти аспекты жизни летчиков-штурмовиков на фронтах Великой Отечественной оживают в рассказах ветеранов.

В своей книге автор рассказывает о том, что он видел, будучи командиром взвода танкового десанта: быт красноармейцев с их небольшими радостями в виде сна и горячей пищи, монотонным трудом, желанием выжить и постоянным ощущением близкой смерти. Особого внимания заслуживают описания боев. То, что попадает в поле зрения автора, носит хаотичный, не всегда оправданный характер. Часто он не представляет ни цели, ни смысла того или иного приказа, не знает, где соседи и куда надо двигаться, при этом с честью выходит из тяжелых положений. Все это вместе с несомненным даром рассказчика делает книгу интересной читателю.



Евгений Бессонов прошедший пехотинцем сражения на Курской дуге, участвовал в военных операциях таких, как - Львовская, Виспо-Одерская, Берлинская.

В своей книге «На Берлин!» повествует о том, что он видел, то, что он пережил, будучи командиром взвода танкового десанта.

На страницах этого издания оживают быт красноармейцев с их небольшими радостями в виде сна и горячей пищи, с постоянным ощущением близкой смерти и желанием выжить.

...for efficient
...prepared for actual
...direct partial
...an outstanding
...as excellent per-
...flights proved
...the engine
...many models that

...craft engines be-
...where, if the de-
...much time, a
...even before it is
...fix deadlines
...interfere into
...insisted that
...begin work on

Против «мессеров» и «сейбров» в небе двух войн

Сергей Крамаренко

Москва
«Эксмо»
2013



Крамаренко С.М. «Против «мессеров» и «сейбров». В небе двух войн» - эта книга воспоминания одного из лучших «сталинских соколов» о подвигах поколения Победителей, которые были не только «экспертов» Люфтваффе, но и «натовских ястребов».

Если можно говорить «повезло» о человеке, то это Герой Советского Союза Сергей Маркович Крамаренко, который сражался в небе двух войн, против гитлеровских «мессеров» и американских «сейбров». Пилоты принявшие боевое крещение в первые дни войны выжили единицы - Крамаренко тоже был сбит, попал в плен, но чудом избежал расстрела и был освобожден наступающей Красной Армией. Второй раз его сбили уже в Корее и вновь ему повезло, американский истребитель открыл огонь по спускающемуся на парашюте советскому летчику, но промахнулся.

Очень интересно и познавательно автор рассказывает о летной работе авиаторов о мужской дружбе ...



2025 Год защитника Отечества

80-летие Победы в Великой Отечественной войне



Осмыслить события Великой Отечественной войны и познать цену Победы помогут книги, имеющиеся в фонде Платформы ГПАГОП.

Ждем вас по адресу: ул. Энгельса, 91.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Драбкин, А. Я дрался на Т-34 / А.Драбкин.- Москва: Эксмо, 2010.-352 с.: ил.
2. Драбкин, А. Я дрался на бомбардировщике / А.Драбкин.- Москва: Яуза, 2010.- 256 с.
3. Драбкин, А. Я дрался с Панцерваффе. «Двойной оклад – тройная смерть!» /А.Драбкин.- Москва: Яуза, 2009.- 352 с.
4. Драбкин, А. Я дрался на Ил-2 /А.Драбкин.- Москва: Эксмо, 2010.- 416 с.: ил.
5. Бессонов, Е. На Берлин! /Е.Бессонов.- Москва: Эксмо, 2009.- 288 с.: ил.
6. Крамаренко, С. Против «мессеров» и «сейбров». В небе двух войн /С.Крамаренко.- Москва: Яуза, 2009.- 384 с.

Гл.библиотекарь сектора ОИФ и МБА Софиева Н.А.