

Министерство образования Ставропольского края  
ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества  
имени Ю.А.Гагарина»

**Сборник творческих работ  
по итогам краевого заочного конкурса творческих работ  
«История одного корабля», посвященного 75-й годовщине  
Победы в Великой Отечественной войне  
2 часть**



г.Ставрополь,2020



Сборник творческих работ по итогам краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Ставрополь, 2020. – 59 с.

Составитель:

Самойленко Э.В., заместитель директора ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

Ответственный редактор:

Найденко Г.В., директор ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

В сборнике представлены творческие работы по итогам краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне.

Материалы публикуются в авторской редакции с незначительной правкой.

Сборник адресован руководителям, педагогическим работникам и обучающимся образовательных организаций Ставропольского края.

## СОДЕРЖАНИЕ

Письмо ГБУ ДО КЦРТДиЮ «Об итогах краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне	4-7
Гвардейский крейсер «Красный Кавказ» <i>Ермоленко Семён</i>	8-17
Крейсер «Аврора» - корабль эпохи <i>Харина Александра</i>	17-28
История одного корабля. Линкор «Севастополь» <i>Горбунов Никита</i>	28-33
Корабли – легенды. Лидер эсминцев «Ташкент» <i>Лавренов Андрей</i>	33-40
Подводная лодка М-32 <i>Вольф Роман</i>	40-42
Военный корабль периода Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.. <i>Зобнина Дарья</i>	43-47
Эсминец «Гремящий». История корабля <i>Ганцевич Данил</i>	47-53
Ташкент-советский эсминец <i>Лядов Александр</i>	54-59

**Российская Федерация**  
Министерство образования  
Ставропольского края  
**ГБУ ДО**  
**КРАЕВОЙ ЦЕНТР**  
**РАЗВИТИЯ ТВОРЧЕСТВА**  
**ДЕТЕЙ И ЮНОШЕСТВА**  
**имени Ю.А.Гагарина**  
355008 г. Ставрополь  
ул. Комсомольская, 65  
тел\факс (865-2) 26-64-72

---

Руководителям органов  
управления образованием  
администраций муниципальных  
районов и городских округов

Уважаемые коллеги!

ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина» подведены итоги краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне (далее - Конкурс), который проходил в период с 10 февраля по 15 июля 2020 г.

В Конкурсе приняли участие обучающиеся из 17 образовательных организаций Ставропольского края. Представлено 34 творческие работы.

Согласно итоговому протоколу (от 14.07.2020 года) призовые места распределились следующим образом.

Номинация «Реферат»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мельников Матвей, обучающийся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за реферат «История одного корабля. Лидер эскадренных миноносцев «Баку»;

2 место – Гульманова Софья, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Краснознаменный крейсер «Киров»;

2 место – Петросян Алекс, обучающийся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Гвардейский минный заградитель «Марти» («Ока»);

2 место – Старых Анастасия, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Краснознаменный крейсер «Максим Горький»;

2 место – Бехер Матвей, обучающийся МБУ ДО «Дом детского творчества» г. Железноводска (руководитель педагог дополнительного образования Горбачев Яков Николаевич) за реферат «Эскадренный миноносец «Разумный»;

3 место – Гугуев Артемий, обучающийся МКОУ «Средняя общеобразовательная школа №5 с. Привольное Красногвардейского района, за реферат «История одного корабля»;

3 место – Лоскутова Евгения, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель Богданова Инна Владимировна) за реферат «История корабля. «Ворошилов».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Лавренов Андрей, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 3 с. Прасковья Буденновского района» (руководитель Бабкина Светлана Петровна) за реферат «Корабли-легенды. Лидер эсминцев «Ташкент»;

2 место – Ермоленко Семён; обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №9 г. Георгиевска» (руководитель преподаватель истории Богатырёва С.В.) за реферат «Гвардейский крейсер «Красный Кавказ»;

2 место – Горбунов Никита, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 3 с. Прасковья Буденновского района» (руководитель Бабкина Светлана Петровна) за реферат «Линкор «Севастополь»;

2 место – Зобнина Дарья, обучающаяся МБОУ «средняя общеобразовательная школа № 2 с. Арзгир за реферат «Военный корабль периода Великой Отечественной войны 1941-1945 гг..»;

2 место – Ганцевич Данил, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за реферат «Эсминец «Гремящий». История корабля»;

3 место – Вольф Роман, обучающийся МКУ ДО «Районная станция юных техников» Грачевского района (руководитель педагог дополнительного образования Ермакова Наталья Васильевна) за реферат «Подводная лодка М-32»;

3 место – Харина Александра, обучающаяся МКОУ средняя общеобразовательная школа №4 Труновского района (руководитель учитель русского языка Елькина Наталья Петровна) за реферат «Крейсер «Аврора» - корабль эпохи».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Лядов Александр, студент ГБПОУ «Курсавский Региональный Колледж «Интеграл» за реферат «Ташкент» – советский эсминец».

Номинация: «Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мельников Матвей, обучающийся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за фотопрезентацию «История одного корабля. Крейсер «Красный Кавказ»;

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Трунина Анастасия, обучающаяся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за фотопрезентацию «Малый охотник МО-4»;

2 место – Капников Максим, обучающийся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 20» ст.Подгорной Георгиевского городского округа (руководитель учитель технологии Гуцало В.И.) за фотопрезентацию «Легендарная С-56»;

2 место – Ханеев Максим, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за фотопрезентацию «Царский подарок для советской гвардии»

3 место – Рудяк Владислав, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за фотопрезентацию «Товарищ ТЕНДЕР».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Дерябина Екатерина, обучающаяся МКУ ДО «Районная станция юных техников» Грачевского района (руководитель педагог дополнительного образования Чвалун Ирина Ивановна) за фотопрезентацию «Гордый крейсер «Красный Кавказ»;

2 место – Шиханова Мария, обучающаяся МБОУ гимназия №2 г.Георгиевска за фотопрезентацию «Эсминец «Гремящий»;

3 место – Прокофьев Илья, обучающаяся МКУ ДО «Дом детского творчества» г.Минеральные Воды (руководитель педагог дополнительного образования Лебедева Светлана Моисеевна) за фотопрезентацию «Линкор «Севастополь».

Председатель судейской коллегии Виноградов Ю.В. постановил: за интерес к героической истории Военно-Морского Флота и в честь празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне наградить ценными призами Ставропольского регионального отделения Общероссийского Движения Поддержки Флота следующих участников Конкурса:

Гульманову Софью, обучающуюся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Мельникова Матвея, обучающегося МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки;

Капникова Максима, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 20» ст.Подгорной Георгиевского городского округа;

Шиханову Марию, обучающуюся МБОУ гимназия №2 г.Георгиевска.

Судейская коллегия также постановила: наградить сертификатами следующих участников Конкурса:

Днепровского Никиту, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Мищенко Алексея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Сурай Андрея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Кодаш Тимофея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Ковалёва Руслана, обучающегося МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Зубакову Полину, обучающуюся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Копань Артема, обучающегося МБОУ средняя общеобразовательная школа № 2 с.Арзгир;

Каджарова Александра, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7» Предгорного района;

Николаенко Михаила, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 19» с. Верхнерусское.

Сборники с лучшими творческими работами будут опубликованы на официальном сайте ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина».

Дипломы, сертификаты и призы по итогам проведения Конкурса можно получить в ГБУ ДО КЦРТДиЮ по адресу: г.Ставрополь, ул.Комсомольская, 65, кабинет 66, Самойленко Элла Владимировна – заместитель директора по учебно-воспитательной работе (контактный телефон: 8 (8652) 26 83 78).

И.о. директора



А.А.Шкальной

Самойленко Элла Владимировна  
8 (8652) 26-83-78

**Номинация**  
**Реферат «История одного корабля».**  
**Возрастная категория: 11-14 лет**

**«Гвардейский крейсер «Красный Кавказ»»**

Ермоленко Семён , обучающийся  
МБОУ СОШ №9 г.Георгиевск

Перед началом Великой Отечественной войны надводные корабли рассматривались как основной род сил ВМФ, хотя значительное внимание уделялось развитию и других сил флота: подводных лодок, авиации, береговой обороны. ВМФ имел в своем составе все классы боевых кораблей, за исключением десантных и авианосцев. Корабли, входившие в его состав в 1940 г., а частично и вступившие в строй в начале 1941 г., прошли положенный курс боевой подготовки и были способны решать свойственные каждому классу кораблей боевые задачи. Личный состав кораблей отличался высокой преданностью Родине, имел хорошую специальную подготовку. Корабельный состав в годы предвоенных пятилеток пополнился большим числом новых кораблей.

Герой моего рассказа, лёгкий крейсер «Красный Кавказ», тоже получился при достройке абсолютно непохожим на своих собратьев – лёгкие крейсера типа «Светлана», заложенные ещё перед Первой мировой войной на верфях Российской империи.

***Гвардейский крейсер «Красный Кавказ»***

«Красный Кавказ» (бывший «Адмирал Лазарев») – лёгкий крейсер ВМФ СССР, модифицированный вариант лёгкого крейсера типа «Светлана» (Приложение 1).

Советский крейсер «Красный Кавказ» был заложен на заводе «Руссуд» в Николаеве еще в царские времена – 19 октября 1913 года. Тогда он носил название «Адмирал Лазарев». Корабль был спущен на воду, но его так и не достроили из-за начавшейся революции. О судне вспомнили только в 1927 году. Тогда его и переименовали в крейсер «Красный Кавказ».

Принимал участие в боевых действиях в составе Черноморского Флота в годы Великой Отечественной войны, стал первым гвардейским кораблём Черноморского флота.

***История создания***

Создание корабля во время Первой мировой войны было прервано украинскими и немецкими властями, временно установившими контроль над Николаевым. В советскую эпоху незаконченное судно хранилось законсервированным. В 1926 году состоялось заседание Реввоенсовета, на котором было решено возобновить строительство. Вскоре специалисты



приняли новый проект, согласно которому должен был конструироваться крейсер «Красный Кавказ». Чертежи несколько отличались от согласованных на «Руссуде». Например, научно-технический комитет решил использовать в качестве части вооружения орудия, прежде использовавшиеся на кораблях Балтийского флота. За недостроенным корпусом долгое время никто не следил, поэтому его пришлось очищать от толстого слоя ржавчины. Поначалу работы проводились медленно из-за бумажной волокиты и согласования проекта в разных ведомствах. Наконец, строительство поручили Николаевскому судостроительному заводу, а изготовление новых орудий – заводу «Большевик». В проект была вовлечена команда инженеров с самых разных предприятий.

### *Модель корабля*

«Красный Кавказ» входил в плеяду легких крейсеров типа «Светлана». Это были первые паротурбинные суда на русском флоте. В советское время к типу «Светлана», помимо «Красного Кавказа», принадлежали «Красный Крым» и «Червона Украина». Эскизный проект модели был разработан в 1907-1913 гг. Проект появился в результате осмысления опыта Русско-японской войны. Корабли типа «Светлана» строились на южных и северных судостроительных заводах страны. «Красный Кавказ» создавался в Николаеве, поэтому его эскиз был составлен в соответствии с особенностями местного производства.

Легкий крейсер предназначался для ведения разведки в эскадре, огневой поддержки эсминцев, эскадронного боя с дредноутами. В отличие от бронепалубных моделей, «Красный Кавказ» обладал бортовым бронированием, усовершенствованной мореходностью, увеличенной скоростью хода, обновленной артиллерией на борту. Длина крейсера равнялась 169 метрам, ширина – 15 метрам. Система двигателей состояла из 13 котлов и 4 турбин. Их совокупная мощность равнялась 50 тысячам лошадиных сил. Согласно проекту, экипаж судна должен был состоять из 630 человек (Приложение 2).

### *Экипаж*

В 30-е гг. на корабле служил Николай Кузнецов – будущий Герой Советского Союза, адмирал, народный комиссар и военно-морской министр. Новость о начале Великой Отечественной войны экипаж «Красного Кавказа» узнал, находясь под командованием Алексея Матвеевича Гущина – капитана 2-го ранга. Он покинул свою должность в ноябре 1942 года, получив назначение в Главном морском штабе. После Гущина капитаном стал Василий Николаевич Ерошенко, командовавший судном до Дня Победы. До «Красного Кавказа» он руководил лидером эскадронных миноносцев – «Ташкентом». Как и на каждом корабле, основой экипажа крейсера был его матросский состав. За годы войны на «Красном Кавказе» служили многие герои, верно защищавшие социалистическое Отечество. Особенно важную роль играли матросы-артиллеристы – комендоры. Например, Петр Пушкарев, участвовавший в нескольких операциях 1941-1942 гг., не только исправно стрелял по противнику, но и не раз спасал своих товарищей во время пожаров на судне, возникавших после попадания снарядов. После одного из таких эпизодов он и

его напарник Павел Пилипко за свое мужество были награждены орденами. За швартовку корабля во время десантных операций на судне отвечал капитан 1-го ранга В.Андреев. Его приказы верно исполняли Лев Кудиш (старший лейтенант), командир Василий Цебренько и краснофлотцы Александр Чава, Александр Зайцев и Андрей Максимкин. Все эти моряки и десятки их товарищей, входивших в экипаж «Красного Кавказа», исполнили свой долг перед Родиной в самые тяжелые дни Великой Отечественной войны.

### *Под советским флагом*

Корабль ввели в эксплуатацию 25 января 1932 года. Он вошел в состав Черноморского флота. Это был последний корабль, строительство которого началось в царской России, а закончилось при советской власти. Крейсер стал участвовать в штурманских походах. Так, вместе с «Парижской коммуной» и «Коминтерном» он ходил в Керченский пролив, Анапу и Новороссийск. В 30-е гг. крейсер «Красный Кавказ» был самым важным судном Черноморского флота. Во время одного из заграничных походов на его борту присутствовали писатели Ильф и Петров (авторы «12 стульев»). «Красный Кавказ» вышел из порта Севастополя, прибыл в Стамбул и отправился в Мраморное море. В октябре 1933 года он встал на рейде рядом с греческим городом Пиреем. Далее последовал визит в итальянский порт Неаполь. Тогда неподалеку оттуда, на острове Капри, жил и работал знаменитый советский писатель Максим Горький. Несколько моряков побывали в гостях у литератора. Крейсер «Красный Кавказ» вернулся в Севастополь в ночь на 7 ноября, накануне очередной годовщины Октябрьской революции.

Когда началась гражданская война в Испании, советское правительство планировало отправить в Бискайский залив эскадру. В ее первоначальный состав входил и крейсер «Красный Кавказ». Экипаж уже готовился к длительному плаванию, однако в последний момент поход отменили. В 1937 году корабль попал в шторм в Черном море. Крейсер не пострадал, а вот соседние рыболовецкие суда не были подготовлены к буре. Не тратя ни одной лишней минуты, моряки «Красного Кавказа» пришли на выручку соотечественникам. Рыбаки со шхун «Комсомолец» и «Петровский» были спасены. Сами корабли затонули. В том же 1937 году легкий крейсер «Красный Кавказ» попал на плановый капитальный ремонт, который продолжался два года. Накануне Великой Отечественной войны обновленный корабль принял участие в нескольких учениях Черноморского флота и войск Одесского военного округа. Отрабатывалось прикрытие высадки десанта около Евпатории.

### *Боевой путь летом 41-го*

В июне 1941 года корабль находился в боевом ядре Черноморского флота. Поэтому уже в первый день войны моряки приступили к подготовке отражения ударов немецких оккупантов. Для этого ставились минные заграждения. Важная миссия была возложена на запальную команду. 23 июня на крейсер погрузили 110 мин. Все снаряды, кроме одного (сошедшего с рельсов), были установлены согласно регламенту – каждый с интервалом в

шесть секунд. В течение двух следующих недель экипаж провел еще несколько таких операций. В июле гвардейский крейсер «Красный Кавказ» в составе бригады из пяти кораблей (вместе с крейсером «Червона Украина», а также эсминцами «Способный», «Сообразительный» и «Смышленный») отбыл в Новороссийск. Судно пробыло там два месяца. 10 сентября был получен приказ отправиться в Одессу, чтобы помочь защитникам прифронтового города. Согласно решению руководства флота, кораблю запретили заходить в портовую гавань. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ» должен был держаться в районе Аркадии – Большого Фонтана. Прибывший в этот район корабль находился под прикрытием истребителей. Меж тем крейсер атаковали вражеские самолеты. Несколько снарядов, пущенных с бомбардировщиков, упали в нескольких десятках метров от судна. «Красный Кавказ», несмотря на помехи, предпринял обстрел села Ильинки, где находились части противника. В ответ на это корабль попал под огонь немецкой батареи. Осознавая опасность положения, капитан вывел судно из зоны поражения. Схожие перестрелки повторялись еще несколько раз.

Великую Отечественную войну крейсер «Красный Кавказ» встретил на Севастопольском рейде. 19 июня 1941 года боевой корабль вернулся с морских учений, а на рассвете 22 июня с его орудий открыли огонь по самолетам люфтваффе, налетевшим на город. Корабль начал совершать непрерывные походы с боями по защите Одессы и Севастополя (Приложение 3).

Моряки крейсера «Красный Кавказ» наносили немалый урон германским войскам, осаждавшим Одессу. А в сентябре 1941 года крейсер высадил десант в тылу противника в районе Григорьевки. Эта успешная операция имела огромное значение по защите города. Уже через месяц по приказу Ставки Верховного командования во время эвакуации Приморской армии, крейсер «Красный Кавказ» в течение трех суток прикрывал своей дальнобойной артиллерией отход советских войск, нанося огромный урон врагу, а затем, приняв на борт более 2000 бойцов и фонды одесского банка, последним ушел из Одессы. На переходе морем крейсер вступил в охранение четырех теплоходов, на борту которых находилось до 40 тыс. солдат Приморской армии. Пять жесточайших атак фашисткой авиации были отбиты мощным огнем артиллерийских расчетов крейсера, ни один бомбардировщик не прорвался к транспортам. Все корабли прибыли без потерь в порт Севастополь. Оказывая помощь защитникам города, крейсер «Красный Кавказ» вместе с другими боевыми кораблями наносил разрушительные удары по противнику, уничтожая его батареи, бронетехнику и живую силу.

В тяжелые дни второго штурма Севастополя 21 и 22 декабря 1941 года гитлеровские войска были уверены в своей победе. Но соединение кораблей во главе с крейсером «Красный Кавказ» под артиллерийским огнем и бомбежками прорвалось в акваторию порта. С кораблей была произведена высадка 76 бригады морской пехоты, которая при огневой поддержке их артиллерийских орудий вступили в бой. Еще через день с транспортов была высажена 345-я



стрелковая дивизия. Советским войскам удалось отбросить гитлеровцев от Севастополя.

Наиболее яркой страницей в судьбе легендарного крейсера «Красный Кавказ» стало его участие с другими кораблями и десантниками на борту в Керченско-Феодосийской операции. Вечером 28 декабря 1941 года, приняв 1853 десантника, батарею трехдюймовых орудий, 15 автомашин, а также другую боевую технику и продовольствие, крейсер «Красный Кавказ» во главе соединения кораблей покинул порт Новороссийск. В 03:45 следующего дня настороженную тишину Феодосийского залива разорвали мощные залпы главного калибра крейсера. Следом за ним на занятый берег врагом обрушили огневой шквал и остальные корабли. Ощетинился огнем берег Черного моря. Крейсер «Красный Кавказ» подошел к внешней стенке широкого мола одного из причалов порта Феодосия и ошвартовался.

Рвались снаряды, осколки со звоном били по палубе. На мостиках, открытых постах дальномеров, у зенитных установок осколки выводили из строя моряков. Была нарушена центральная связь с орудиями. Управлять огнем стало сложно. Командир корабля отдал приказ: «Бить прямой наводкой». И тогда с новой силой загрохотали орудия. Но противник тоже усилил огонь.

По бортам кораблей били все огневые средства: артиллерия, минометы, пулеметы. Бухта освещалась ракетами. Крейсер «Красный Кавказ» очутился в затрудненном положении – в этом месте он освещался, и немцы могли его видеть. Германская артиллерия и минометы сосредоточили на нем весь огонь. Аварийные партии корабля, несмотря на многочисленные повреждения и пожары действовали самоотверженно и быстро устраняли повреждения. Тем временем десантники по выброшенному с левого борта трапу прыгали на подходящие катера и баркасы и устремлялись на берег.

Только к 10 часам утра город Феодосия был освобожден десантниками. А к вечеру в этот район прибыли главные силы 44-й армии. Под прикрытием кораблей началась высадка войск в Феодосийский порт. Трое суток крейсер «Красный Кавказ» прикрывал высадку эшелонов с войсками.

Выстояв множество групповых и одиночных атак вражеских самолетов, и выполнив задачу, крейсер «Красный Кавказ» отправился в Поти для проведения ремонта (Приложение 4).

3 апреля 1942 года за проявленную отвагу в боях против немецко-фашистских захватчиков, за стойкость и мужество экипаж крейсера «Красный Кавказ» был удостоен гвардейского звания.

### *На краю гибели*

2 января 1942 года корабль вернулся в Новороссийск, где принял 224-й отдельный зенитный дивизион (1200 человек), орудия, снаряды, пулеметы и тягачи. На следующий день судно отправилось в Феодосию. Крейсер «Красный Кавказ» в годы войны провел несколько десятков операций, но эта была особенной. Корабль покинул Новороссийск со множеством повреждений, полученных во время первого рейда в Феодосию. Всего в каркасе обнаружили восемь пробоин. Их заделали подручными средствами, хотя крейсер все равно

нуждался в полноценном ремонте. Но на него не было ни времени, ни ресурсов. Керченско-Феодосийская операция требовала участия всех доступных кораблей, поэтому «Красный Кавказ» вновь вышел в море, даже имея повреждения. Помимо пробоин возникла проблема с неработающими в боевой рубке тахометрами. Кроме того, у корабля был только один якорь, так как второй остался на грунте после экстренной съёмки 29 декабря. Штаб флота совершил несколько недопустимых ошибок. Командование задержало «Красный Кавказ» в Феодосийском порту на несколько часов. Неправильным было и то, что судно отправилось в экспедицию никем не охраняемое. Во время разгрузки корабля в порту его атаковали зенитные орудия и авиация противника. Было сброшено около 50 бомб, одна из которых разорвалась на глубине 6 метров. Поднявшаяся волна подбросила корабль и нанесла серьёзный урон. В обшивке появилось несколько свежих пробоин, палубу перекосило, из-за чего вышли из строя несколько орудий. Погреба, кладовые и еще несколько помещений затопило водой. На корабле погас свет и вышел из строя турбогенератор, повредило центральную радиорубку. Хотя разгрузка еще не была завершена, и на борту осталась часть боеприпасов и две зенитки, капитан принял решение покинуть порт. На судне больше всего боялись, что крейсер сядет на мель. Хотя кормовые турбины не работали, рулевое управление все еще функционировало, и экипажу удалось направить «Красный Кавказ» в море. Исправными остались 8 котлов и 2 носовые машины. Корабль не мог идти на большой скорости, так как при ускорении начинал сильно вибрировать. В кормовых помещениях оказалось более 1700 тонн воды. При отступлении крейсер атаковала авиация, но благодаря маневрам и ответному огню к серьезным последствиям эти обстрелы не привели. Через несколько часов пути судно встретилось с эсминцем «Способный», вставшим на его защиту.

После ремонта, в течение первых полутора лет войны в период с 1941 по 1943 год гвардейский крейсер «Красный Кавказ» совершил 64 боевых похода под обстрелом и бомбежками врага. Каждый поход – это подвиг экипажа. Было пройдено 18000 огненных миль. За это время артиллерийским огнем гвардейского крейсера было уничтожено: 16 батарей, два танка, пять батальонов пехоты, три самолета противника. На борту корабля было перевезено более 60 тыс. войск и населения, несколько тысяч тонн боеприпасов и продовольствия, отражено более 200 атак фашистских самолетов.

### *Снова в море*

«Красный Кавказ» прибыл в Туапсе, после чего специалисты принялись изучать повреждения корабля. Анализ показал, что судно срочно нуждается в ремонте. Для этого было решено отправить его в Поти. На палубы погрузили специальные станки и приняли около 200 рабочих. 28 января крейсер покинул порт. Он добирался до Поти на буксире танкера «Москва». Все это время в некоторых помещениях продолжала оставаться не выкачанная вода, сохранявшая опасный крен. Непосредственный ремонт в Поти начался только в конце марта. Он продолжался четыре месяца. В апреле 1942 года крейсер получил статус гвардейского, на борту приняли гвардейский флаг.

Торжественная церемония прошла в присутствии высших чинов флота. В августе судно отправилось на первые после ремонта испытания, которые показали хороший результат. Тем же летом после реорганизации в Черноморском флоте корабль вошел в состав новой бригады крейсеров. К этому времени немцы уже захватили Севастополь, а Вермахт принялся атаковать Туапсе. Наступили самые тяжелые дни войны. В последующие месяцы корабль регулярно участвовал в транспортировке красноармейцев из Поти в Туапсе. Многие подразделения перевез «Красный Кавказ» (крейсер). 408 дивизия, 145 полк морской пехоты, 10 стрелковая бригада и другие части побывали на борту корабля.

### *Конец службы*

Последняя операция «Красного Кавказа» во время Великой Отечественной войны прошла в феврале 1943 года. Крейсер высадил десант около поселка Южная Озерейка. Отряд закрепился на побережье, захватил плацдарм и вышел к окраинам Новороссийска. После этого эпизода знаменитый корабль оставался на стоянках в портах и не участвовал в боевых действиях. За 1941-1943 гг. было проведено 64 похода, в которых участвовал крейсер «Красный Кавказ». Фото судна регулярно попадало в газеты, а о подвигах экипажа знала вся страна. За время войны корабль перевез 25 тысяч человек и отразил 200 атак с воздуха. В 1944 году «Красный Кавказ» отправился в Поти, где остался на осенний ремонт, после которого вернулся в освобожденный Севастополь. Крейсер внес значительный вклад в разгром нацистских захватчиков. Его заслуги были оценены по достоинству. На параде Победы летом 1945 года флаг «Красного Кавказа» был пронесен на Красной площади мимо Ленинского мавзолея. К концу войны судно уже было крайне устаревшим. Использовать его в бою больше не имело смысла. По итогам ревизии в 1947 году из состава Черноморского флота было выведено множество небоеспособных кораблей, в том числе и легкий крейсер «Красный Кавказ». Модель потеряла боевой статус и стала учебной. Осенью 1952 года было решено разоружить корабль и потопить его недалеко от Феодосии при испытании новых ракет.

Не каждую боевую заслугу можно выразить цифрами, ибо статистика бессильна определить, какое значение для защитников городов-героев Одессы и Севастополя имело появление крейсера и его поддержка в самые тяжелые дни обороны.

В разных ипостасях крейсер «Красный Кавказ» оставался в строю в течение трех десятков лет. Он продолжал службу тогда, когда большинство его «сверстников» в других странах давно были списаны.

За время Великой Отечественной войны Военно-Морским Флотом потоплено 708 боевых кораблей и вспомогательных судов Германии и ее союзников, а также 791 транспортное судно полной вместимостью 1,84 млн. т. В целом в ходе Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот нанес противнику ощутимые потери. Он до конца выполнил свой долг перед Родиной.

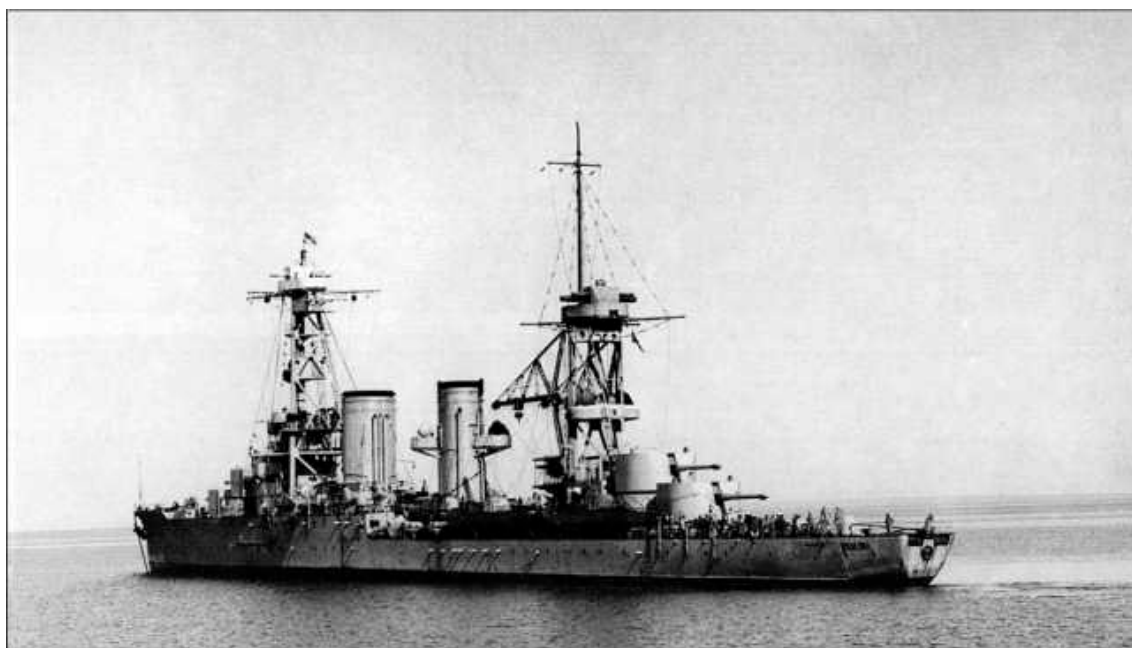


### *Список использованной литературы*

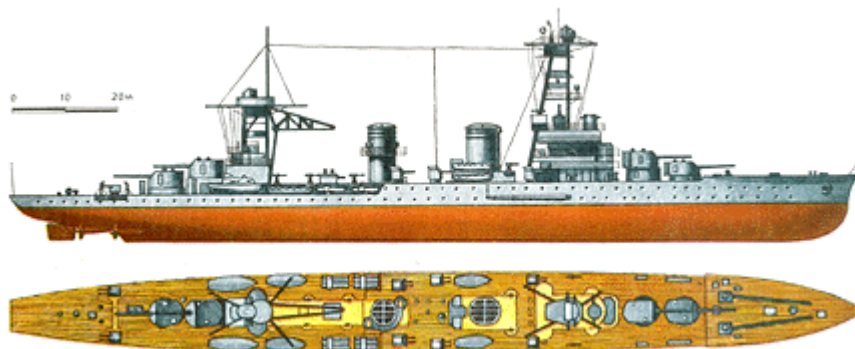
1. Апальков Ю.В. Российский Императорский флот 1914-1917. – Москва: Моделист-конструктор, 1998. –32 с.–(Морская коллекция. № 4 (22) / 1998). — 4300 экз.
2. Воробьев Борис. Прорыв. Рассказ.– с. 345-362–Антология «Приключения 1975»,– 496 с.–М.: Молодая гвардия, 1975 г.–150 000 экз.
3. Гущин А.М. Осенние гвардейским стягом.–Москва: Молодая гвардия, 1975.–125 с.
4. Залесский Н. А. Ещё раз о крейсерах типа «Светлана».–Москва: Морской сборник, 1999.–(Морской сборник. № 10-12/1999).
5. Министерство обороны СССР. Корабли и вспомогательные суда Советского военно-морского флота (1917-1927).–Москва: Воениздат МО СССР, 1981.–589 с.–(Справочник).
6. Министерство обороны СССР. Боевая летопись военно-морского флота (1941—1942).–Москва: Воениздат МО СССР, 1983.–496 с.–(Справочник).
7. Министерство обороны СССР. Краснознаменный Черноморский флот.– Москва: Воениздат МО СССР, 1987.–334 с.–30 000 экз.
8. Скворцов А.В. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ» (1926—1945)/Ред. В. В. Арбузов.–СПб.: Галера Принт, 2005.–105 с.–ISBN 5-8172-0098-8.
9. Цветков И.Ф. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ».– Л.: Судостроение, 1990.–264 с.–(Замечательные корабли).–60 000 экз.–ISBN 5-7355-0121-6.

### *Приложение 1. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ»*

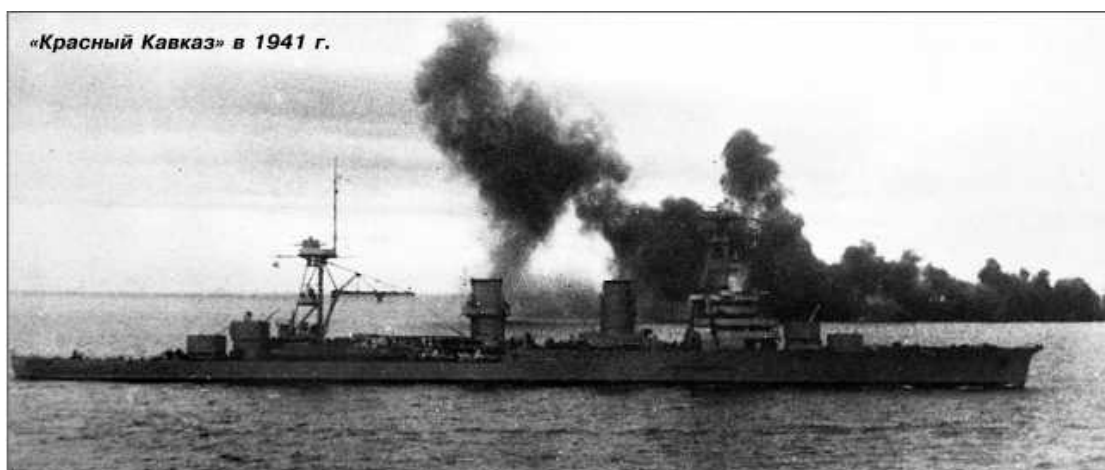




*Приложение 2. Проект крейсера «Красный Кавказ»*



*Приложение 3. «Красный Кавказ» в 1941 г.*



*Приложение 4. «Красный Кавказ» в плавучем доке  
во время ремонта в Потти, 1942г.*



**Крейсер «Аврора» – корабль эпохи»**

Харина Александра, обучающаяся  
МКОУ СОШ №4 Труновского района

Когда я иногда спрашиваю своего папу о том, что ему снилось. Он всегда отшучивается и отвечает: «Крейсер Аврора». Я подумала: что это такое? И решила более подробно во всем разобраться.

24 мая 1900 года на воду был спущен корабль, которому предстояло стать самым знаменитым долгожителем русского флота.

Особенно для России XX столетия, крейсер «Аврора» – один из главных символов Октябрьской революции. Главных в прямом смысле слова: его точные или символические изображения можно найти на множестве предметов советской поры – от орденов до монет, от марок до чайных чашек. А сам крейсер, поставленный на вечную стоянку в Ленинграде, был неременной частью любой официальной экскурсии по городу, ставшему колыбелью революции. Неудивительно, что за этим парадным фасадом истории знаменитого корабля оставались малоизвестными многие другие факты его действительно боевой биографии.

Цель исследования: определить роль крейсера «Аврора» в истории страны.



Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- Изучить историю создания крейсера.
- Выяснить какое отношение он имеет к событиям Октябрьской революции.
- Изучить боевой путь крейсера.
- Создать модель крейсера «Аврора».

Объект исследования: Крейсер «Аврора»

Предмет исследования: роль крейсера в событиях Октябрьской революции.

Методы исследования: наблюдение, аналитический метод, исторический метод.

Практическая значимость работы: данная работа будет способствовать развитию интереса учащихся к кораблестроению и военно-морскому флоту, что в будущем будет влиять на систему их ценностей, воспитание патриотических чувств, а также поможет сделать службу во флоте престижной.

### ***Основная часть.***

«Аврора» – это корабль, которому выпала необычная судьба и который стал свидетелем событий, что прошумели над нашей страной в двадцатом столетии.

### ***История создания крейсера «Аврора»***

Изменения в кораблестроительной программе, принятые в 1895 г., предполагали постройку в период с 1896 по 1905 гг. 36 новых кораблей, среди них девять крейсеров, из них два (затем три) – «карапасных», то есть бронепалубных. Впоследствии эти три бронепалубных крейсера стали типом «Диана».

20 апреля 1896 г. Морской технический комитет (МТК) утвердил технический проект бронепалубного крейсера I ранга. 31 марта 1897 года император Николай II повелел именовать строящийся крейсер «Авророй» в честь римской богини зари. Это название было выбрано самодержцем из одиннадцати предложенных вариантов наименований. Л.Л. Поленов, однако, считает, что крейсер был назван в честь парусного фрегата «Аврора», прославившегося при обороне Петропавловска-Камчатского в годы Крымской войны.

Несмотря на то, что фактически работы по постройке «Авроры» были начаты значительно позднее, чем «Дианы» и «Паллады», официальная закладка крейсеров этого типа состоялась в один день: 23 мая 1897 г.

Стапельные работы были начаты осенью 1897 г., и они затянулись на три с половиной года (во многом из-за неготовности отдельных элементов корабля). Наконец, 24 мая 1900 г. корпус был спущен на воду. При этом торжественном моменте присутствовал царствующий император Николай II с супругой, расположившийся в Императорском павильоне. Спуск состоялся в 11.15 утра и прошел, как говорят моряки, без перегиба и течи. Чтобы подчеркнуть, что новая «Аврора» получила, согласно русской военно-морской традиции, имя своей знаменитой предшественницы, на палубе крейсера в почетном карауле стоял один из немногих матросов фрегата, доживший до

торжественного дня, а на церемонии спуска присутствовал адмирал Константин Пилкин, служивший вахтенным офицером на знаменитом паруснике в годы его дальневосточного похода.

Вслед за этим началась установка главных машин, вспомогательных механизмов, общекорабельных систем, вооружения и прочего оборудования. В 1902 г. впервые на российском флоте «Аврора» получила якоря системы Холла, новинку, которой не успели оснастить остальные два корабля этого типа. Летом 1900 г. крейсер прошёл первые испытания, последние – 14 июня 1903 г.

В непосредственном строительстве крейсера (с момента постройки и до окончания ходовых изменений) участвовали четыре строителя: Э. Р. де Грофе, К.М. Токаревский, Н.И. Пуцин и А.А. Баженов.

Общая стоимость постройки «Авроры» оценивается в 5,5 млн рублей. Корпус «Авроры» имеет три палубы: верхнюю и две внутренних (батарейную и броневую), а также баковую надстройку. На всём периметре броневой палубы, которая называлась жилой, расположена платформа, ещё две – на оконечностях корабля.

Главные поперечные переборки (ниже броневой палубы) делят внутреннее пространство трюма на тринадцать отсеков. Четыре отсека (носовой, котельных отделений, машинных отделений, кормовой) занимают пространство между броневой и батарейной палубами и обеспечивают непотопляемость корабля.

Наружная стальная обшивка имела длину 6,4 м и толщину до 16 мм и крепилась к набору двумя рядами заклёпок. В подводной части корпуса стальные листы крепились внакрой, в надводной – встык на подкладных планках. Толщина листов обшивки фальшбортов достигала 3 мм.

Подводная часть корпуса и его надводная часть на 840 мм выше ватерлинии имели миллиметровую медную обшивку, которая, чтобы избежать электрохимической коррозии и обрастания, крепилась на деревянную обшивку из тика, закреплённую на корпусе с помощью бронзовых болтов.

Конструкция бронепалубного крейсера предполагает наличие сплошной карапасной палубы, защищающей все жизненно важные части корабля (машинные, котельные и румпельные отделения, погреба артиллерийского и минного боезапаса, центральный боевой пост, помещения подводных минных аппаратов). Её горизонтальная часть на «Авроре» имеет толщину 38 мм, которая увеличивается до 63,5 мм на скосах к бортам и оконечностям.

### ***История службы крейсера «Аврора»***

Затянувшиеся ходовые испытания позволили «Авроре» совершить свой первый выход в море лишь 25 сентября 1903 г. Крейсер был направлен на Дальний Восток. «Аврора» была включена в состав 2-ой эскадры Флота Тихого океана, которая должна была отправиться как можно скорее во Владивосток, чтобы, во-первых, помочь кораблям 1-ой Тихоокеанской эскадры, и, во-вторых, разбить японский флот и установить господство в Японском море. Крейсер поступил под командование вице-адмирала З. П. Рожественского.

К 1 мая 1905 г. эскадра З. П. Рожественского достигла бухты Ван-Фонг, откуда вышла в последний переход к Владивостоку. Ночью 14 мая 50 кораблей соединения вошли в Корейский пролив, где несколькими часами позже произошло Цусимское сражение. Во время Цусимского сражения «Аврора» получила серьёзные повреждения.

В годы Первой мировой войны в середине августа почти после десятилетнего перерыва «Аврора» была включена в состав боевых кораблей, её зачислили во 2-ую бригаду крейсеров.

В ноябре-декабре 1914 г. «Аврора» обследовала фарватеры, ведущие из Финского в Ботнический залив. Зимой «Аврора» и «Диана», которая также была включена в состав этого соединения, провели в Свеаборге, где за это время прошли некоторую модернизацию. Затем – опять дозорная и шхерная служба.

Лишь во время кампании 1916 г. «Авроре» довелось принять участие непосредственно в боевых действиях. В это время крейсер состоял в распоряжении командования Морского корпуса, где на ней сдавали экзамены по управлению кораблем. За этот год 75-мм орудия крейсера были переоборудованы таким образом, чтобы иметь возможность вести огонь по низколетящим малоскоростным самолётам, чего хватало для успешной стрельбы по самолётам времён Первой мировой войны. Так, находясь в Рижском заливе «Аврора» успешно отражала атаки с воздуха.

Но на корабле требовалось провести ремонт, почему 6 сентября 1916 г. «Аврора» прибыла в Кронштадт. В сентябре её перевели в Петроград к достроечной стенке Адмиралтейского завода.

#### ***Как погиб командир «Аврора»***

Цусимская битва одна из самых ярких и трагических страничек в истории не только Авроры, но и всего Российского флота. В Корейском проливе наших моряков уже поджидала Японская эскадра. Силы были не равны изначально. 38 кораблей против 89. К тому же общая боеспособность у японцев была гораздо выше – пушки значительно скорострельнее, а зажигательная смесь в снарядах в 5 раз мощнее наших. Это была самая настоящая бойня и время для настоящих подвигов. В первые минуты неравного боя русская эскадра понесла огромные потери. В том бою на Авроре погибло 15 членов экипажа, в том числе и капитан судна Евгений Егорьев.

Капитан 1-го ранга Евгений Егорьев, сын коллежского асессора, был первым моряком в семье. Он окончил Морской корпус в 1874 году и с того момента неторопливо, но уверенно шагал по ступеням флотской лестницы. За четверть века он дорос до звания капитана 1-го ранга и проявил себя как отличный наставник будущих военных моряков, неоднократно назначался командиром учебных судов. Должность командира бронепалубного крейсера «Аврора» должна была стать вершиной его карьеры – и стала, хотя иначе, чем, возможно, представлялась ему самому. В разгар Цусимского сражения капитан первого ранга Егорьев был смертельно ранен в боевой рубке осколками снаряда, разорвавшегося на мостике. Его еще живым вынес и спустил в каюту матрос Андрей Подлесный, но офицер умер на руках у моряка. Поскольку

вернуться в Кронштадт в обозримом будущем корабль не мог, сохранить тело командира для погребения в родной земле не было никаких шансов. 21 мая 1905 года его, по морской традиции, похоронили в море у берегов острова Лусон.

### ***Крейсер «Аврора» и Октябрьская революция***

27 февраля 1917 г. на Адмиралтейском и Франко-Русском заводах, силами которых производился ремонт, началась забастовка. Командир «Авроры» М.И. Никольский, желая предотвратить бунт на корабле, открыл по попытавшимся сойти на берег матросам огонь из револьвера, за что в итоге был застрелен восставшей командой. С этого момента командиры корабля избирались судовым комитетом.

С 24 октября 1917 г. «Аврора» принимала участие непосредственно в революционных событиях: по приказу Временного революционного комитета (ВРК) в этот день крейсер поднялся вверх по течению Большой Невы от достроечной стенки завода к разведенному юнкерами Николаевскому мосту, заставив последних его оставить. Затем электрики «Авроры» свели проёмы моста, тем самым соединив Васильевский остров с центром города. На следующий день все стратегические объекты города находились в руках большевиков. По договорённости с секретарём ВРК В. А. Антоновым-Овсеенко «Аврора» «незадолго до начала приступа Зимнего дворца по сигнальному выстрелу Петропавловки даст пару холостых выстрелов из шестидюймовки». В 21 ч. 40 мин. выстрел орудия Петропавловской крепости последовал, и спустя пять минут «Аврора» произвела один холостой выстрел из носового 152-мм орудия, сделавший её знаменитой. Однако штурм Зимнего дворца с этим выстрелом напрямую никак не связан, так как начался позже.

В конце октября 1922 г. началась расконсервация крейсера, чтобы в дальнейшем его использовать в качестве учебного корабля для Балтийского флота.

Но канонизация «Авроры» началась ранее. 3 августа 1923 г. шефство над крейсером взял Центральный Исполнительный Комитет, т.е. верховный орган государственной власти. Это сразу же повысило идеолого-политический статус корабля, возведя его в ранг символа революции.

2 ноября 1927 г. в честь 10-летней годовщины революции «Аврору» наградили единственной на тот момент государственной наградой – орденом Красного Знамени.

### ***Крейсер «Аврора» во второй половине XX века***

По мнению некоторых исследователей, в 1941 г. «Аврору» планировали исключить из состава флота, однако этому помешала начавшаяся Великая Отечественная война. Когда создалась угроза выхода немецких войск к Ленинграду, крейсер был немедленно включён в систему противовоздушной обороны Кронштадта.

Сам же крейсер «Аврора» принял участие в боевых действиях под Ленинградом 8 сентября 1941 г. Оставшемуся на корабле экипажу приходилось отражать налёты немецкой авиации, и 16 сентября, по свидетельствам



очевидцев, зенитчикам «Авроры» удалось сбить один вражеский самолёт. При этом «Аврора» постоянно находилась под артиллерийским обстрелом, который время от времени вели немецкие батареи вплоть до окончательного снятия блокады Ленинграда. Всего за время войны крейсер получил не менее 7 попаданий. В конце ноября условия обитания на крейсере стали невыносимыми, и экипаж перевели на берег.

В середине 1944 г. было решено создать Ленинградское Нахимовское военно-морское училище. Часть нахимовцев планировалось разместить на плавучей базе, которой временно должна была стать «Аврора». Однако по решению А.А. Жданова крейсер «Аврора» должен был быть навечно установлен на Неве, «как памятник активного участия моряков Балтийского флота в свержении буржуазного Временного правительства».

Постановлением СМ РСФСР №1327 от 30 августа 1960 г. «Авроре» был придан официальный статус корабля-памятника, охраняемого государством. С 1961 г. в музей, который существовал на корабле с 1950 г. по инициативе нескольких офицеров, был открыт свободный вход, а его экспозиция расширена. Вскоре «Аврора» стала одним из популярных мест в городе.

Окончательная канонизация «Авроры», превращение её в корабль-символ произошло в 1967 г., когда в честь 50-летнего юбилея революции 1917 г. «Аврора» вновь произвела холостой выстрел из бакового 152-мм орудия ровно в 21 ч. 45 мин. В феврале 1968 г. крейсер был награждён вторым по значимости в стране орденом – Октябрьской революции. Так, «Аврора», однажды став первым орденосным кораблём, стала и первым дважды орденосным кораблём в истории советского ВМФ.

1 декабря 2010 года крейсер «Аврора» приказом министра обороны РФ был выведен из состава ВМФ и передан на баланс Центрального военно-морского музея. Военный экипаж крейсера переформировали на штат численностью трое военнослужащих и 28 человек гражданского персонала. При этом «Аврора» сохранила статус военного корабля.

21 сентября 2014 г. «Аврора» была отбуксирована в ремонтный док Кронштадтского морского завода Минобороны РФ для капитального ремонта.

### ***Современная жизнь крейсера «Аврора»***

Современная жизнь крейсера «Аврора» началась в 2016 году. Закончился капитальный ремонт корабля и 31 июля, во время празднования Дня Военно-Морского флота России, на корабле-музее торжественно открыли обновлённую экспозицию, которую посвятили истории российского флота. Располагается экспозиция в 9 залах. Для посещения открыты верхняя палуба, машинное и котельное отделения, боевая рубка.

В первом зале представлен краткий обзор всей истории крейсера. Кроме того, посетителям здесь предоставляется возможность познакомиться с устройством и архитектурой корабля, его вооружением и механизмами.

Экспозиция второго зала построена так, что на примере «Авроры» показывается жизнь российских моряков в конце XIX и начале XX века, рассказывается об особенностях их службы и быта.

Посетив третий зал можно в деталях узнать о первых годах существования корабля с момента его постройки и до Первой Мировой войны. Посетителей здесь знакомят с работой морского ведомства в те годы, также в коллекции экспонатов подробно иллюстрируются российские кораблестроительные программы последнего пятилетия 19 века. Экспозиция знакомит с важнейшими российскими предприятиями, связанными с судостроением, при этом делается акцент на становление крейсерских сил. По экспонатам можно досконально узнать о проектировании и строительстве «Дианы», «Паллады» и «Авроры», боевой службе этих кораблей при обороне Порт-Артура в 1904 году.

Коллекция экспонатов четвёртого зала посвящена временному промежутку между двумя мировыми войнами. Рассказ начинается с эпизодов Первой Мировой войны. Затем описываются основные события 1917 года, Гражданская война, мирная служба крейсера «Аврора».

Пятый зал посвящён временному отрезку Второй Мировой войны с 1941 по 1945 год. Отдельную группу экспозиции составляют разделы о послевоенной жизни корабля: восстановлении крейсера, обучении нахимовцев, проведении на «Авроре» торжественных мероприятий, постепенном превращении судна в музей.

В шестом зале представлены модели современных кораблей и подарки, которые получал легендарный крейсер. Также площади этого зала периодически предоставляются для экспонирования временных тематических выставок.

Несколько необычна экспозиция, которая расположилась в седьмом и восьмом залах. Она посвящена истории медицины на флоте. В седьмом зале реконструирован кабинет судового врача, рассказывается о его работе. Восьмой зал оформлен в виде корабельного лазарета, здесь представлено всё то медицинское оборудование, которым была обеспечена «Аврора». Корабль, в частности, был пионером в использовании рентгеновского аппарата на флоте.

На корабле-музее можно заказать обзорные или тематические экскурсии (на русском или английском языке), групповые и индивидуальные (от 1 до 5 человек) или воспользоваться аудиогидом. Что примечательно, несмотря на своё музейное предназначение, знаменитый крейсер и сейчас находится на ходу. На судне имеется военный экипаж, состоящий из офицеров, мичманов и матросов.

На знаменитом корабле ежегодно торжественно отмечаются памятные даты, связанные с историей и российским флотом. В мае: 11 числа празднуют день спуска «Авроры» на воду, 18-го – Международный день музеев, 23 числа – дату закладки крейсера, 27-го – день Цусимского сражения. В июле: 16 числа отмечается день вступления «Авроры» в строй, в последнее воскресенье месяца празднуют День Военно-Морского флота России.

#### ***Командиры «Авроры» с 1897 г. и до наших дней***

- Капитан 1-го ранга П.П. Молас (октябрь – ноябрь 1897)
- Капитан 1-го ранга А.А. Мельницкий (ноябрь 1897 – октябрь 1898)

- Капитан 1-го ранга П.П.Молас (ноябрь 1898 – январь 1900)
- ВРИД командира капитан 2 ранга А.П.Киткин (январь – июнь 1900)
- Капитан 1-го ранга Н.К.Иениш (июнь – декабрь 1900)
- Капитан 1-го ранга И.В.Сухотин (январь 1901 – июль 1904)
- Капитан 1-го ранга Е.Р.Егорьев (июль 1904 – 14 мая 1905, погиб)
- ВРИД командира капитан 2-го ранга А.К.Небольсин (14 мая – сентябрь 1905)
- Капитан 1-го ранга В.Л.Барщ (сентябрь 1905 – май 1908)
- Капитан 1-го ранга барон В.Н.Ферзен (май 1908 – январь 1909)
- Капитан 1-го ранга П.Н.Лесков (январь 1909 – декабрь 1912)
- Капитан 1-го ранга Л.Д.Опацкий (август – декабрь 1912)
- Капитан 1-го ранга Д.А.Свешников (декабрь 1912 – апрель 1913)
- Капитан 1-го ранга В.А.Карцов (апрель 1913 – июль 1914),
- Капитан 1-го ранга Г.И.Бутаков (июль 1914 – февраль 1916)
- Капитан 1-го ранга М.И.Никольский (февраль 1916 – 28.02.1917, убит)
- Старший лейтенант Н.К.Никонов (выборный, март – август 1917)
- Лейтенант Н.А.Эриксон (выборный, сентябрь 1917 – июль 1918)
- ВРИД командиры РККФ М.Н.Зубов, Н.А.Шелгачёв, Б.М.Петров, Н.А.Телемаков (осень 1918 – 8 июня 1922)
- Командир РККФ Л.А.Поленов (ноябрь 1922 – январь 1928)
- Командир РККФ А.Ф.Леер (январь 1928–сентябрь 1930)
- Командир РККФ Г.И.Левченко (сентябрь 1930–июнь 1931)
- Командир РККФ А.П.Александров (июнь–декабрь 1931)
- ВРИД командир РККФ К.Ю.Андреус (декабрь 1931–март 1932)
- Командир РККФ А.А.Кузнецов (март 1932–октябрь 1934)
- Капитан 2-го ранга В.Е.Эмме (октябрь 1934–январь 1938)
- Капитан 2-го ранга Г.Н.Арсеньев (январь–сентябрь 1938)
- Капитан 2-го ранга Ф.М.Яковлев (сентябрь 1938–август 1940)
- Капитан 3 ранга Г.А.Гладкий (август 1940–март 1941)
- Капитан 3 ранга И.А.Саков (март–сентябрь 1941, *расстрелян*)
- Старший лейтенант П.С.Гришин (октябрь 1941–июль 1943)
- Капитан 2-го ранга П.А.Доронин (июль 1943–август 1948)
- Капитан 1-го ранга Ф.М.Яковлев (август 1948–январь 1950)
- Капитан 2-го ранга В.Ф.Шинкаренко (январь 1950–февраль 1952)
- Капитан 2-го ранга И.И.Попадько (февраль 1952–сентябрь 1953)
- Капитан 2-го ранга Н.П.Епихин (сентябрь 1953–август 1959)
- Капитан 1-го ранга И.М.Гойлов (сентябрь 1959–июль 1961)
- Капитан 2-го ранга К.С.Никитин (июль 1961–май 1964)
- Капитан 1-го ранга Ю.И.Фёдоров (май 1964–май 1985)
- Капитан 2-го ранга А.А.Юдин (май 1985–ноябрь 1989)
- Капитан 1-го ранга А.В.Бажанов (ноября 1989–2010)
- Капитан-лейтенант Ю.Шишкарев (2012–2013)
- Капитан-лейтенант А. Знаменщиков (с сентября 2013)

## **«Аврора» в искусстве**

### *Фильмы*

- Советский мультфильм «Аврора» с песней «Что тебе снится, крейсер Аврора...»
- В роли крейсера «Варяг» на съёмках одноимённого фильма

### *Стихи и музыка*

- «Крейсер Аврора», песня в исполнении Большого детского хора, солист – В.В. Николаев
- Азаров В. Б., «Крейсер революции»
- Хиль Э. А., «Аврора»
- Эйзен А. А., «Аврора»

### **Заключение**

С какими бы тяжелыми испытаниями не пришлось столкнуться нашей стране, она смогла выстоять и победить. Флот не раз становился сдерживающим фактором при возникновении угрозы войны, и нет никаких сомнений в том, что в дальнейшем так оно и будет.

Несмотря на то, что крейсер «Аврора» был боевым кораблем и принимал участие в различных морских сражениях, оборонял Ленинград во времена Великой Отечественной войны, был неоднократно подбит врагами, тем не менее свою известность он получил благодаря всего лишь одному выстрелу, причем холостому. В советский период истории нашей страны, считалось, что этот выстрел послужил сигналом к началу штурма Зимнего дворца и свержению Временного правительства. На данный момент доказано, что выстрел и штурм никак не связаны между собой, но крейсер «Аврора» продолжает оставаться символом революции, символом целой эпохи в развитии нашей страны.

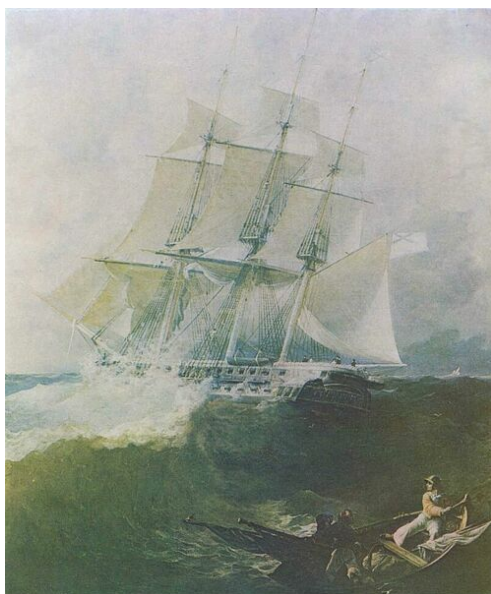
Слава и гордость российского флота «Аврора» – это символ мужества и непоколебимости русского народа. «Аврора» – это корабль – герой, корабль – эпоха! И каждый называющий себя патриотом человек обязан знать ее историю, обязан гордиться ей.

### **Список использованной литературы:**

1. Брагин А. Обо всем на свете. Серия: Большая детская энциклопедия. Издательство: Аст, 2007.
2. Детская энциклопедия "Я ПОЗНАЮ МИР".
4. Интернет-ресурсы:  
[http://www.letopis.info/themes/ships/kreyser\\_avrora.html](http://www.letopis.info/themes/ships/kreyser_avrora.html)  
<http://divannievoiska.ru/history/367-kreyser-avrora-korabl-istoriya-korabl-legend.html>
5. Ухарцева А.В. Что? Где? Почему? Издательство: Аст, 2014.
6. Хомич Е.О. Что? Зачем? Почему? Издательство: Аст, 2015.



## Приложение



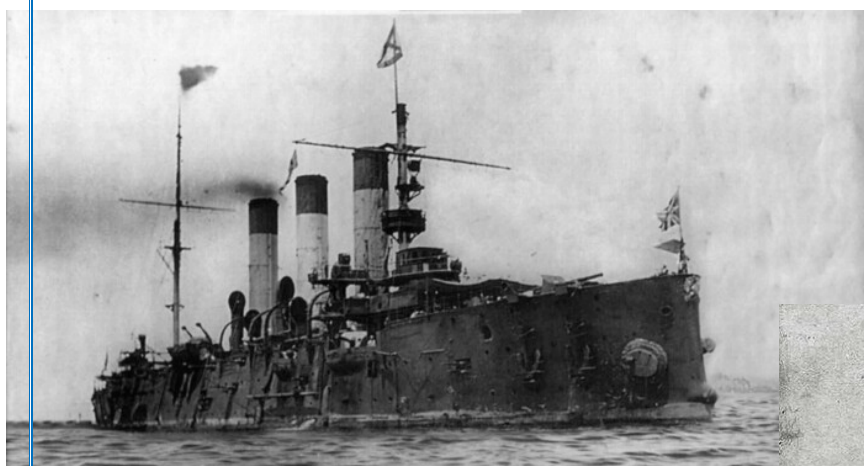
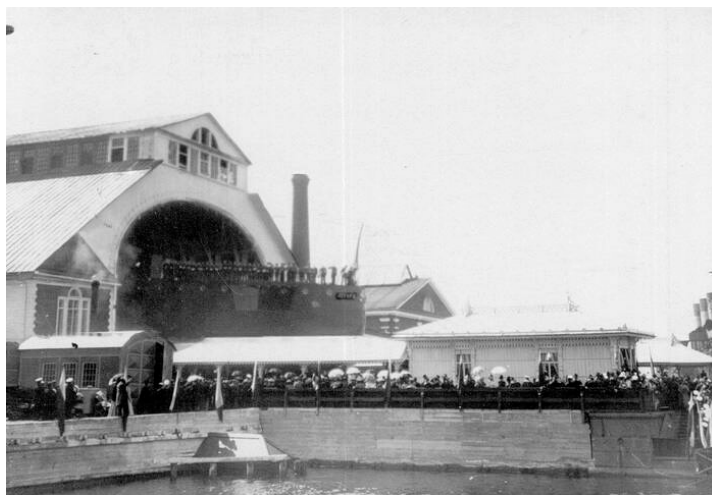
*Фрегат «Аврора» во время бури. Картина художника Платона Бориспольца, 1838 год.*

*Источник: <https://commons.wikimedia.org>*

*Спуск на воду крейсера «Аврора» из эллинга Нового Адмиралтейства, 24 мая 1900 года.*

*Легкая крытая постройка у края причала — Императорский навильон.*

*Источник: <https://topwar.ru>*



*Внешний вид крейсера «Аврора» после битвы в Цусимском проливе.*

*Фотография сделана при входе корабля*

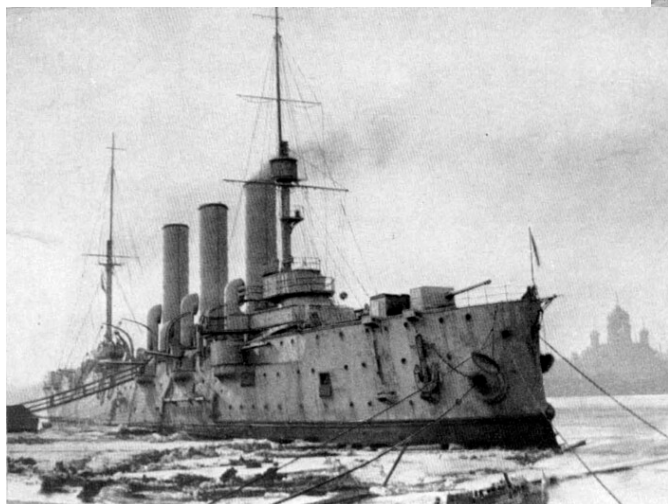
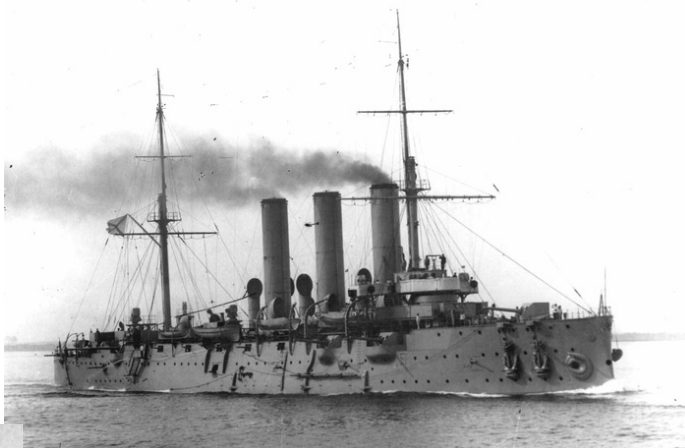
*в порт Манила, Филиппины, 21 мая 1905 года. Источник:*

*<https://commons.wikimedia.org>*

*Первый командир крейсера «Аврора» капитан 1-го ранга Евгений Егорьев, погибший в Цусимском сражении. Источник: <https://www.liveinternet.ru>*

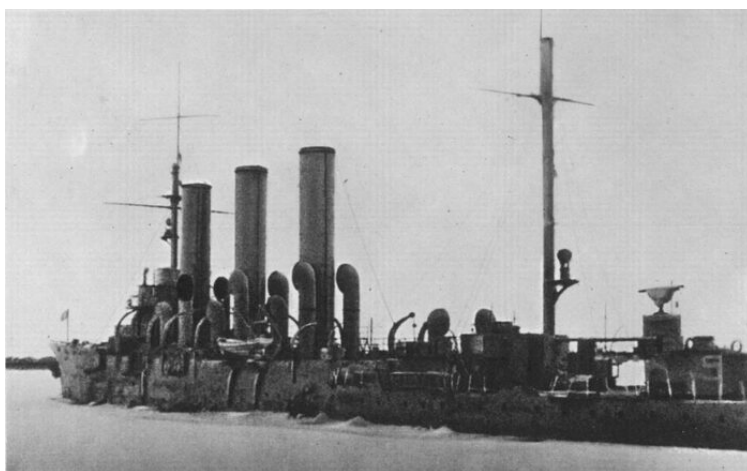


*Бронепалубный крейсер 1-го ранга  
«Аврора» во время службы на Балтике  
перед Первой Мировой войной.  
Источник: <https://commons.wikimedia.org>*



*«Аврора» у стенки Франко-русского завода в  
Петрограде, январь 1917 года.  
Источник: <https://commons.wikimedia.org>*

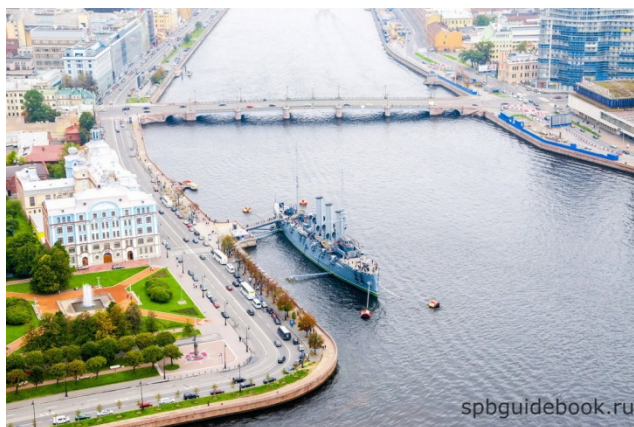
*Разоруженный крейсер «Аврора» на  
грунте во время блокады Ленинграда.  
Фото 1943 года.  
Источник: <https://militaryarms.ru>*



*Крейсер «Аврора» на месте постоянной стоянки  
у устья Большой Невки, Ленинград, 1960-е годы.  
Источник: <http://www.nashflot.ru>*



*Крейсер «Аврора» и Сампсониевский мост.*



## **История одного корабля. Линкор «Севастополь»**

Горбунов Никита, обучающийся МОУ СОШ №3  
с.Прасковья Буденновского района



Бывает так, что одна фотография наводит на много вопросов, поисков в интернете и становится началом целой истории. Вот так и эта фотография, которая попала мне во время чтения историй о кораблях, защищавших нашу Родину, яркая и красочная – последнее фото линейного корабля «Севастополь». Она пробудила во мне желание найти как можно больше информации об этом корабле и поделиться историей линкора, которая тесно переплелась с историей города-героя и закончилась, к счастью, мирно в Севастопольской бухте, с ровесниками.

А своим рождением линкор «Севастополь» обязан русско-японской войне. Трагические для России морские сражения этой войны показали, что отечественные броненосцы устарели, а их двенадцатидюймовые пушки уже не

пробивают новейшую броню. Поэтому Империя не просто возрождала, но создавала новый флот, способный на равных противостоять океанским державам того времени. Проект «Севастополь» был разработан Балтийским судостроительным заводом в Санкт-Петербурге, под руководством профессора Морской академии И.Бубнова и при участии талантливого русского математика и судостроителя А.Крылова.

Великая Отечественная война застала советский флот в не самом боеспособном состоянии. Десятилетняя программа развития флота предусматривала постройку к 1946 году 15 линкоров, 15 тяжелых и 28 легких крейсеров, 144 эсминца и миноносца, а также 336 подводных лодок. Однако перед самой войной программу было решено сократить, а достроить и спустить на воду уже заложенные линкоры и тяжелые крейсера помешала война.

Так получилось, что СССР вступил во Вторую мировую войну, имея лишь 3 линкора, доставшихся ему в наследство от царской России. Это были линейные корабли класса «Севастополь», постройка которых осуществлялась с 1909 по 1914 год. 29 июня (16 июня по старому стилю) 1911 года, был спущен на воду линкор «Севастополь». Всего было построено 4 корабля: «Гангут», «Полтава», «Петропавловск» и «Севастополь». Все они участвовали в Первой мировой войне и благополучно пережили ее. После революции линкоры вошли в состав ВМФ СССР. «Севастополь» был переименован в «Парижскую коммуны». В судьбе этого линейного корабля отразился непростой путь страны. Пройдя несколько войн, корабли этого типа нашли достойное применение в годы Великой Отечественной, став на защиту Ленинграда и Крыма.



Линкор класса Севастополь 1914 г.

Линкоры типа «Севастополь» обладали корпусом характерной «мониторной» формы, с минимизированной площадью надводного борта и форштевнем ледокольной формы. Наибольшая длина корпуса составляла 181,2 м., ширина 27 м., осадка 8,5 м. Стандартное водоизмещение по проекту составляло около 23 тыс. тонн, на деле же на приемных испытаниях оно доходило до 24,8-25,9 тыс. тонн, изменяя осадку судна до 9,3 м. Энергетическая



установка корабля включала в себя 25 водотрубных паровых котлов системы Ярроу. Топливом для котлов служил уголь, при форсированном режиме работы применялась нефть. Энергетическая установка в форсированном режиме выдавала 42 000 л.с. и обеспечивала кораблю скорость в 23 узла, дальность плавания составляла 4000 миль. Основным вооружением корабля служили двенадцать 305-мм нарезных орудий производства Обуховского завода, которые были размещены в четырех трехорудийных башнях, расположенных линейно. Техническая скорострельность орудий составляла 1,8 выстрела в минуту, на практике же все зависело от уровня обученности команды.

Противоминное вооружение корабля состояло из шестнадцати 120-мм орудий конструкции «Виккерс», их скорострельность доходила до семи выстрелов в минуту. Все шестнадцать орудий были размещены в казематах на средней палубе. Такое размещение артиллерии имело существенные недостатки и сказывалось на эффективности ее стрельбы. Стволы 120-мм орудий оказывались всего лишь в 4,6 м. над водой, что в сочетании с низкой мореходностью линкоров, зарывавшихся в волну по первую башню уже при незначительном волнении на море, сильно усложняло их использование (особенно носовых орудий). В какой-то степени это было болезнью многих линкоров того времени, но русские выделялись в худшую сторону из-за своей мореходности и расположения всей противоминной артиллерии на средней палубе. Перед Второй мировой войной данные линкоры прошли модернизацию. Работы по совершенствованию кораблей проходили по различным программам и в разные сроки с 1927 по 1938 год. Модернизация кораблей сильно изменила их силуэт. Корабли получили баковую надстройку, жестко скрепленную с корпусом и закрытую сверху прочным настилом. Был изменен комплекс «боевая труба – фок-мачта – носовая труба».

Претерпела изменения и стала более совершенной носовая оконечность, что позволило уменьшить заливаемость палубы на полном ходу. Были заменены энергетические установки, переведенные с угля на нефть, улучшены бытовые условия для команды, установлены новейшие средства связи, новые оптические дальномеры в башнях, изменена система управления огнем. Существенно была улучшена система ПВО. Последним модернизацию проходил линкор «Парижская коммуна», с 1933 по 1938 год корабль стоял в доках Севастопольского морского завода.



Линкор после модернизации.

После завершения всех работ водоизмещение линкора достигло 31 275 тонн (от проектных 23 000), длина составила 184,5 м., ширина 32,5 м. (за счет установки противоторпедных булей), осадка – 9,65 м. Мощность энергетической установки достигла 61 000 л.с., максимальная скорость 23,5 узла. Корабль получил существенно усиленное противовоздушное вооружение. На носовой и кормовой башне было открыто установлено шесть 76-мм зенитных пушек. Помимо этого, корабль получил шестнадцать 37-мм артиллерийских орудий и четырнадцать 12,7-мм пулеметов.

Война застала линкор «Парижская коммуна» в Севастополе, где уже 14 июля 1941 года он впервые открыл огонь по самолету Ju-88. С прорывом немецких войск в Крым, корабль стал уязвим для атак с воздуха, поэтому в ночь с 30 на 31 октября линкор в сопровождении крейсера «Молотов», лидера «Ташкент» и эсминца «Сообразительный» покинул главную базу флота и отправился в Поти. С 26 по 29 ноября 1941 года линкор провел свою первую боевую операцию по поддержке обороняющихся Севастополь войск. В ночь на 28 ноября, в условиях сильного шторма (ветер до 8-9 баллов) корабль подошел к мысу Фиолент и выпустил по скоплению немецких войск в селах Байдары, Павловка и Тыловое сто сорок шесть фугасных 305-мм снарядов и еще двести девяносто девять фугасных 120-мм снарядов. На обратном пути шторм усилился, скорость ветра достигла 11 баллов. В результате шторма за борт было смыто три матроса – эти матросы стали единственными за всю войну боевыми потерями на корабле.

27 декабря корабль вновь вышел из Поти под флагом командующего эскадрой вице-адмирала Л.А.Владимирского в сопровождении лидера «Ташкент» и эсминца «Смышленный». Перед кораблями стояла та же задача – оказать артиллерийскую поддержку защитникам Севастополя.

29 декабря линкор подошёл к Севастополю встал в Южной бухте и в течение 14 часов вел огонь по позициям немцев в Бельбекской долине. Враг тогда рвался к бухте, и ему оставалось пройти до нее 2 километра. Но линкоровские орудия буквально смели немецкие наступающие части. Огнем корабля, по официальным данным, были уничтожены 13 единиц бронетехники, 8 орудий, 4 тягача, 37 автомашин с военными грузами и до полубатальона пехоты. 29 декабря линкор израсходовал сто семьдесят девять 305-мм и двести шестьдесят пять 120-мм снарядов, но сам попаданий не получил. Приняв на свой Борт 1025 раненых защитников города, корабль 30 декабря прибыл в Новороссийск.

В первой половине 1942 года корабль принимал активное участие в поддержке действий 44-й армии, высадившейся в Крыму.

5 января 1942 года линкор «Парижская коммуна» вышел из Новороссийска и в охранении эсминца «Бойкий» направился к крымскому побережью для огневой поддержки высадившейся там 44-й армии. За 27 минут было выпущено 168 снарядов главного калибра.

16 января 1942 года во главе отряда кораблей артиллерийской поддержки участвовал в высадке морского десанта в Судак. Во второй

половине марта 1942 года, зайдя в Керченский пролив в охранении лидера «Ташкент», эсминцев «Железняков» и «Бойкий», линкор в ночь на 21 и 22 марта произвёл два огневых налёта, выпустив по укреплениям противника на Керченском полуострове более 300 снарядов главного калибра.

Увы, но это был последний бой линкора при обороне Крыма – в его орудиях главного калибра начали крошиться нарезы. Во время стрельб в ночь с 21 на 22 марта моряки заметили, что от орудий главного калибра отлетают осколки металла, что было сигналом предельного износа корабельных орудий. Кораблю требовался ремонт. По возвращении в Потю корабль встал на ремонт. 12 апреля замена всех стволов главного калибра была произведена, однако активная фаза боевых действий линкора на этом подошла к концу. Отчаянное положение войск под Севастополем заставило командующего Черноморским флотом обратиться к Ставке с предложением использовать линкор для переброски в город двадцати пяти танков КВ, однако такого разрешения получено не было. В дальнейшем до окончания боевых действий корабль покидал Потю лишь раз.

31 мая 1943 года линкору было возвращено его первоначальное имя «Севастополь», а 5 декабря 1944 года вместе с прежним вооружением, под флагом командующего Черноморским флотом адмирала Филиппа Октябрьского линкор гордо вошел в освобожденный Севастополь.

За время войны корабль совершил 15 боевых походов, прошел 7700 миль и выполнил 10 артиллерийских стрельб (более 3 тыс. выстрелов) по позициям противника под Севастополем и на Керченском полуострове, поддерживая советские войска. Средства ПВО корабля отразили 21 налет вражеской авиации, сбив три самолета противника. 24.07.1954 года «Севастополь» был переведен в разряд учебных кораблей, а 17.02.1956 был выведен из состава флота.

Адмиралы Сергей Горшков и Филипп Октябрьский на линкоре «Севастополь». 1944 г.



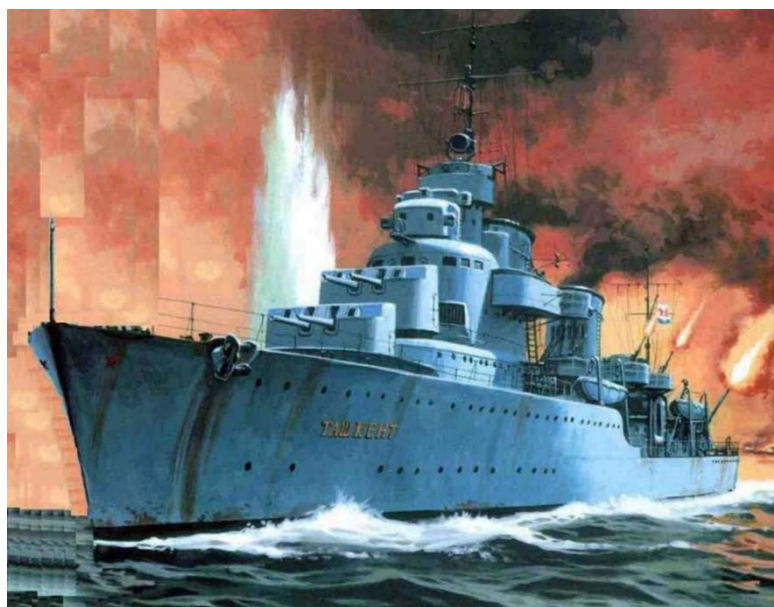
Я считаю, что корабли СССР времен Великой Отечественной войны принесли огромную пользу в победе над фашистской Германией, уничтожив

большое количество вражеских надводных и подводных целей. И я испытываю чувство гордости за достижения кораблестроителей, которые в суровые годы войны в тяжёлых условиях создали флот, отразивший натиск врага. Я читаю книги и смотрю военные фильмы. Я горжусь подвигами моряков России. Героям- морякам вечная память и слава за вклад в великую победу над страшным врагом – фашистской Германией!

### **Корабли – легенды. Лидер эсминцев «Ташкент»**

Лавренов Андрей, обучающийся МОУ СОШ №3  
с.Прасковья Буденновского района

Судьбы кораблей сродни судьбам человеческим. У любого корабля есть своя судьба – одному суждено быть простым тружеником и тихо уйти из строя, другому трудное, невероятное, героическое и недолгое существование. Ко вторым можно отнести достаточно много кораблей, однако стать при жизни легендой удается далеко не каждому. Именно таким он и был – легенда Черного моря – лидер «Ташкент». Он просуществовал как боевой корабль всего один год, но этого года хватило бы другому кораблю на несколько своих «жизней». Всего один год из его биографии, и он пришелся на Великую Отечественную войну. Это были яркие 375 дней. Именно его самоотверженный пример в первые годы Второй мировой войны заложил в души советских людей дух будущей Великой Победы над врагом.



За свою недолгую боевую службу Родине «Ташкент»:

- прошел 27 000 миль;
- принимал участие в конвое 17 советских транспортных судов;
- доставил в безопасное место около 20 000 человек;
- перевез более 2500 тонн груза;
- уничтожил 9 и подбил 4 самолета врага;
- пустил на дно немецкий торпедный катер;
- уничтожил 6 береговых батарей;
- осуществил около 100 огневых ударов по береговым укреплениям противника;
- уменьшил живую силу противника на значительное количество.



Суперэсминец или лидер эсминцев разрабатывался согласно заданию 1933 года. Максимальная скорость – до 42.5 узла, дальность хода – 5 тысяч миль при скорости хода двадцать узлов. За создание такого корабля берется итальянская фирма «ОТО». Корабль должны были оборудовать на итальянской верфи, а вооружение установить уже в СССР. Разработка корабля проходила неравномерно: то затишье, то сумасшедшая гонка. Новый корабль типа суперэсминец получает название «Ташкент». Однако построили корабль достаточно быстро – заложили 11.01.1937 года, спустили на воду 28.12.1937 года.

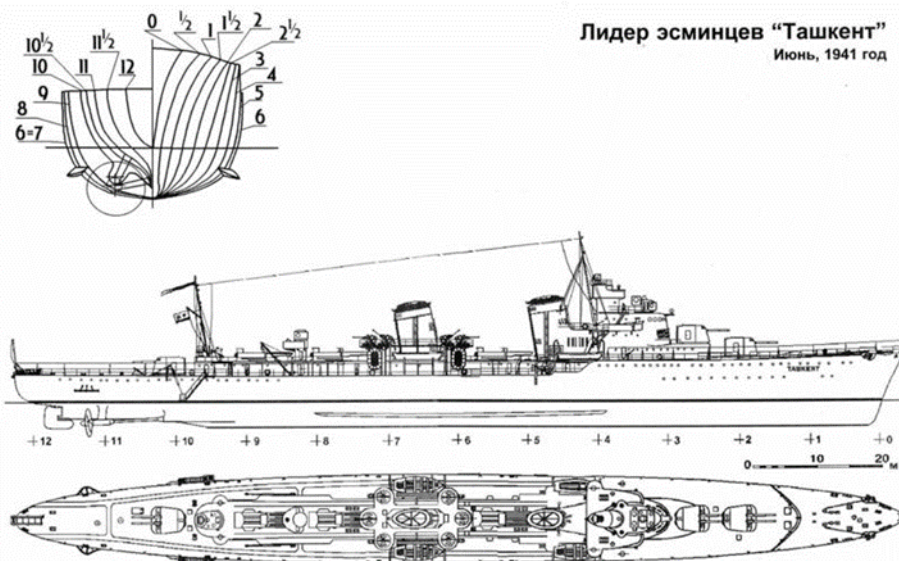
В начале 1938 года начинаются ходовые испытания нового корабля. За шесть часов хода – средняя скорость 43.5 узла, правда, на корабле не было установлено вооружение. Для получения максимальной скорости на корабль установили машины, которые выдавали общую мощность более 100 000 л.с., это намного больше, чем у современных на то время крейсеров.

Окончательно достроили ЛЭ «Ташкент» к 1939 году. 18.04.1939 года на нем поднят флаг военно-морского флота СССР, и корабль взял курс на Черное море. Он прибыл в Николаев, ему поставили временно одиночные 130-мм орудия Б-13. Окончательно закончили вводить в строй лидера эсминцев «Ташкент» в июне 41-го года, за несколько дней до начала Второй мировой войны. На корабль установили орудийные башенные установки Б-2ЛМ, которые хорошо зарекомендовали себя во время Второй мировой войны и долго еще использовались на кораблях ВМФ СССР. Орудия были полностью закрыты 8-мм бронелистами, и обладали скорострельностью до 12 выстрелов в минуту. Стрельба могла вестись из орудий в любую погоду, при любом волнении моря и скорости корабля. Кроме основного калибра, «Ташкент» получил три 3-х трубных торпедных аппарата и рельсы постановки мин.

Из-за голубоватого защитного цвета лидер «Ташкент» получил среди гражданского населения причерноморских городов прозвище «Голубой крейсер». Следует упомянуть, что в отличие от лидеров отечественной постройки, которые получали имя в честь столиц союзных республик, «итальянец» унаследовал имя корабля Волжской военной флотилии периода гражданской войны, бывшего речного буксирного парохода №7 названного «Ташкент» и погибшего в бою 5 сентября 1918 года.

Но и недостатки не обошли стороной «голубой крейсер». Из-за преобладания на борту наступательного вооружения защитное вооружение было развито очень слабо – на одном мостике установили 6 полуавтоматических зенитных орудий калибра 45-мм. Однако летом 1941 года орудия заменили 37-мм зенитными автоматами. Но до появления на борту спаренной 76-мм установки их все равно не хватало для ведения противовоздушной обороны корабля. На корабле установили командирскую рубку закрытого типа, что было достаточно новым для надводных кораблей. Она позволяла управлять кораблем в любую погоду, но в боевых действиях проявился серьезный недостаток закрытой рубки – отсутствие возможности

непрерывного наблюдения за атакующими самолетами противника для совершения маневров уклонения от атакующих машин или сброшенных бомб.



#### Основные характеристики:

- официальная дата ввода в строй – 22.10.1940 год;
- водоизмещение проект/стандарт/ испытания – 3.2/2.9/3.4 тысячи тонн;
- длина макс/ватерлиния – 139.8/133 метра;
- ширина -13.7 метра;
- осадка 4 метра;
- Силовая установка: 2 ТЗА Парсонса, каждый по 51 тысяче л.с., зубчатый редуктор, 4-е котла Ярроу;
- скорость хода – 42.5 узла;
- топливо – 1170 тонн;
- команда корабля – 250 человек;

#### Вооружение:

- главный калибр 130 мм - 3X2 Б-2ЛМ, состоящих из 6-ти орудий Б-13;
- СУО от фирмы «Галилео» - главный командно-дальномерный пост с 2-мя 4-х метровыми дальномерами, запасной пост с 4-х метровым дальномером;
- 3X3 ТА калибра 533 мм;
- 6 ДШК калибра 12.7 мм;
- 6 зенитных автоматов калибра 37 мм;
- 2 бомбомета, запас мин до 110 единиц;
- 1X2 зенитная артиллерия 39К калибра 76 мм;

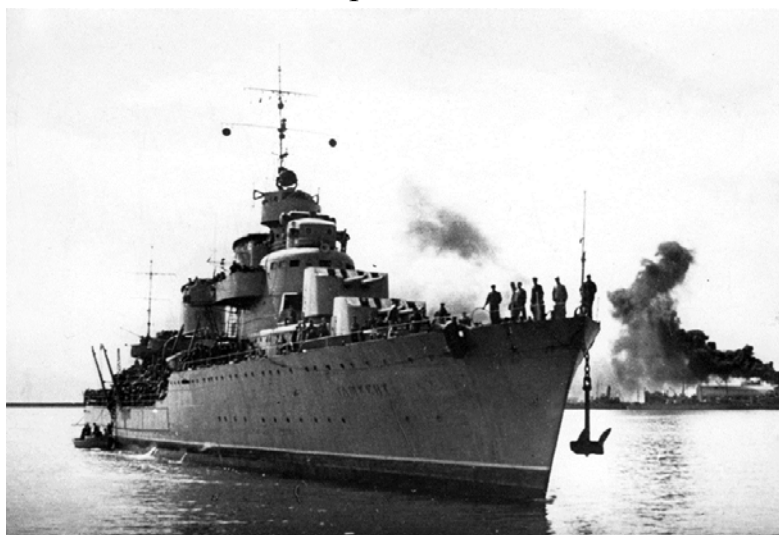
Быстрые передвижения сухопутных войск противника по территории Советского Союза и отсутствие надводных сил в черноморском регионе, заставили Черноморский флот решать не боевые задачи по уничтожению противника, а задачи по снабжению советских сухопутных войск вооружением, боеприпасами и продовольствием, задачи по эвакуации мирного населения и войск, попавших в окружение. Кроме того, надводные корабли стали выполнять функции морских передвижных артиллерийских батарей, которые

помогали отражать стремительное наступление немецких войск на сухопутном направлении.

29.08.1941 года лидер эсминцев «Ташкент» получил задачу на подавление 155-мм 4-х орудийной вражеской батареи, держащей под прицелом подходы к порту города Одессы. Корабль в то время постоянно находился в полной боевой готовности и после получения задачи незамедлительно отправился на ее выполнение. За 2-х часовой бой «Ташкент» израсходовал 120 фугасных боеприпасов и заставил навсегда замолчать вражеские орудия. После боя присутствовавший на корабле контр-адмирал Д.Вдовиченко, являющийся командиром отряда кораблей поддержки, объявил командованию и морякам лидера благодарность за умелые действия, проявленные в ходе боя. При входе в одесский порт он приказал передать на остальные корабли сигнал «Учитесь стрелять и вести себя под огнем у моряков ЛЭТашкент».

При выполнении следующего задания по обстрелу береговых укреплений врага ЛЭ «Ташкент» попадает под атаку вражеских бомбардировщиков. Противопоставить им было практически нечего – корабельные 37-мм зенитные автоматы не могли достать вражеские самолеты на высоте в 4 километра.

«Ташкент» в ходе атаки получает серьезные повреждения, но все равно продолжает совершать маневры и уклоняться от воздушных атак, ведя при этом плотный заградительный огонь. Позже выяснилось, что кораблю требуется срочный ремонт, и он с сопровождением уходит в доки Севастополя.



Уже на заводских доках выяснилось, что кораблю нужен 5-ти месячный ремонт – были очень сильно повреждены механизмы гребных винтов и киль корабля. Но тяжелое военное время толкало людей искать выход из, казалось бы, безвыходных ситуаций. Инженер морского завода предложил провести ремонт прямо в доке, поставив корабельную корму на домкраты. Это невероятное предложение сокращало время ремонта как минимум втрое.

Недолго посоветовавшись, корабельные и экипаж корабля принимают данное предложение. Работы по ремонту корабля кипели и днем, и ночью, и людям удалось совершить невозможное – через 1,5 месяца корабль снова увидел море. В доках установили на корму «Ташкента» 76-мм спаренную артиллерийскую установку 39-К, которую сняли с недостроенного корабля «Огневой». Противовоздушная оборона корабля заметно улучшилась, теперь лидер эсминцев мог противостоять самолетам противника, действовавшим на высотах до 6-ти километров.

Ноябрь 1941 года. ЛЭ «Ташкент» принимает участие в конвое кораблей (ледокол и три танкера) до Босфора, которые уходили на Дальний Восток. Конвой проходил в тяжелых погодных условиях в течение 3-х дней – постоянный снег, дождь. На море 10-ти балльный шторм. Крен судов иногда достигал отметки 40 градусов. Но все-таки корабли выполнили свою задачу и довели транспортные суда до Босфора.

Декабрь 1941 года. Осажденный Севастополь требовал всей возможной помощи, и ЛЭ «Ташкент» стал выполнять задачи по доставке необходимых грузов защитникам города. «Голубой крейсер» навечно остался в памяти как морской помощник и защитник, всегда спешащий на помощь. Он доставлял в осажденный Севастополь морских пехотинцев, подкрепление, вооружение и боеприпасы, продовольствие и горючие. Спасал транспортные суда и людей с потопленных судов.

«Ташкент», имевший грозное вооружение и большое водоизмещение, в годы войны, как никакой другой корабль, подходил для выполнения подобных



задач. Скорость и маневренность, защита от вражеской авиации, большой запас хода – это далеко не все лучшие качества лидера эсминцев. При прибытии в Севастополь корабль всегда оставлял более половины запасов топлива осажденным. Вместимость доставляемых грузов поражает – так, в одном из рейдов корабль смог ДОПОЛНИТЕЛЬНО принять 30 железнодорожных вагонов боеприпасов, которые разместили в жилых и не жилых помещениях.

«Внимание! Голубой крейсер идет в Севастополь!» Такие донесения часто передавали весной и летом 1942 года на свои аэродромы фашистские самолеты-разведчики. И десятки «юнкерсов» поднимались в воздух, чтобы перехватить советский корабль. На его курс заранее выходили вражеские торпедоносцы и катера. Но ничто не могло помешать кораблю вновь и вновь прорываться в осажденный город.

С каждым рейдом прорываться к Севастополю становилось все труднее и труднее. Каждый следующий рейд к осажденному городу превращался в смертельную гонку, где «призом» были жизни защитников города. Судьба «Ташкента» зависела от нечеловеческих усилий, прилагаемых каждым членом экипажа корабля. Вот пример настоящей доблести, мужества и слаженных действий команды ЛЭ «Ташкент». 27.06.1942 года, при возвращении корабля после рейда в Новороссийск он был атакован 86 вражескими бомбардировщиками. Неравный бой длился более 4-х часов, в течение которых немецкие летчики сбросили на корабль более 330 бомб, и только благодаря



полной самоотверженности и слаженности действий каждого члена экипажа, которые вели неравный бой зенитными автоматами, выполняли постоянные маневры, тушили пожары и ремонтировали корабль в бою, удалось избежать прямых бомбовых попаданий в корабль. Лидер эсминцев сильно пострадал от непрямых попаданий, но все-таки выстоял до прибытия помощи. На борту корабля находились 2,3 тысячи эвакуированных севастопольцев и ценные грузы. Спасенных людей и грузы корабль передал пришедшим на помощь кораблям, а сам самостоятельно дошел и встал в Цемесскую бухту.

За проявленный героизм все члены экипажа ЛЭ «Ташкент» были награждены правительственными медалями, а командование корабля наградили орденом Ленина. Раненым морякам, находившимся в то время в госпиталях, предстояло вручить награды позже. Но многие были награждены уже посмертно.



Лидер «Ташкент», эвакуация раненых из Севастополя, 1942 год.

Прибывший 1.07.1942 года на корабль, командующий Кавказским фронтом С.Буденный, сказал экипажу, что ими гордится весь Советский Союз и пообещал ходатайствовать перед главнокомандующим о присвоении кораблю звания «гвардейский».

Однако корабль не успел поднять гвардейский флаг. 2.07.1942 года в полдень он был атакован прямо в месте базирования, внезапно появившимися тридцатью самолетами противника. При налете было сброшено 170 бомб весом 250-1000кг. Налет длился 15 минут. Одна из первых бомб разорвалась на пирсе и осыпала лидер осколками. Две следующие 250 кг бомбы взорвались прямо в носовом машинном отделении, а ещё две – в кормовой части «Ташкента». Через 3 минуты лидер затонул. Глубина в месте гибели «Ташкента» составляла 10 метров и корабль лег на грунт с креном 19 градусов на левый борт в носовой части и 21 градус в кормовой.

Из трёхсот сорока четырёх человек экипажа, числившихся на «Ташкенте» на 2 июля 1942 года, погибли и пропали без вести 76 человек, 77 получили ранения.

Лидер «Ташкент» затонул в Новороссийской бухте, с правой стороны Элеваторного причала, у стенки причала № 3.

«Ташкент» оставался лежать у пирса до освобождения города Новороссийск в 1944 году.

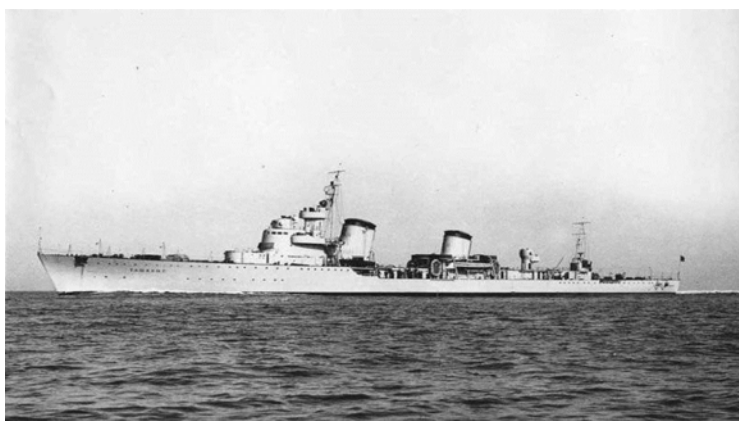


Затонувший лидер «Ташкент»

Лидер эскадренных миноносцев «Ташкент» или «Голубой крейсер» стал на Черном море почти легендарным.

Во всех боях лидером командовал капитан 3 ранга Василий Николаевич Ерошенко (31 декабря 1907 год – 6 мая 1972 год), похоронен на Серафимовском кладбище Санкт-Петербурга). Контр-адмирал Советского Военно-Морского Флота.

В его воспоминаниях «Лидер «Ташкент» рассказывает о боевых походах славного корабля, о героическом экипаже «Ташкента», подвиги которого навсегда вошли в историю Советского Военно-Морского Флота и не только.



Легендарный эсминец был неоднократно представлен и в искусстве. В литературе он выведен под именем лидера «Скиф» в повести «Скиф» (записки морского офицера). Автор С. А. Бондарин «На берегах и в море. Повести. Рассказы. Записки». О том, что прототипом этого вымышленного лидера был именно «Ташкент», свидетельствует большое количество сходных фактов биографий кораблей – реального и литературного: постройка в Ливорно, прозвище «Голубой крейсер», повреждение от авианалёта под Одессой, рейсы в осаждённый Севастополь и из города, включая и последний (с сотнями раненых и фрагментами Севастопольской панорамы на борту), а также трагический бой 27 июня 1942 и буксировка в Новороссийск. Кроме того,



В. Н. Ерошенко

созвучны даже фамилии командиров кораблей: у «Ташкента» – Ерошенко, у «Скифа» – Ершов.

А в кинематографе в 1974 году снят художественный фильм о Великой Отечественной войне «Следую своим курсом». В этом фильме лидер «Ташкент» представлен как эсминец под названием «Стремительный».

Если кто-то, как я, заинтересуется историей этого корабля, я советую посмотреть замечательный кинофильм о нем, почитать увлекательные воспоминания его командира и повесть «Скиф». Будьте уверены: чувство гордости за предков, отстаивших нашу свободу и независимость, спасших нашу страну от порабощения никогда вас не покинет. А морякам «Ташкента», стоявшим насмерть во имя жизни на земле, вечная память и слава от нас, благодарных потомков.

### **Подводная лодка М-32**

Вольф Роман, учащийся  
МОУ ДО РСЮТ Грачевского района

«В период обороны и наступления Красной Армии наш флот надежно прикрывал фланги Красной Армии, упиравшиеся в море, наносил серьезные удары торговому флоту и судоходству противника и обеспечивал бесперебойное действие своих коммуникаций. Боевая деятельность советских моряков в годы Великой Отечественной войны отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, высокой боевой активностью и высоким мастерством. Моряки подводных лодок, надводных кораблей, морские летчики, артиллеристы и пехотинцы восприняли и развили все ценное из вековых традиций русского флота».

Черноморский флот к началу Великой Отечественной войны организационно состоял из эскадры надводных кораблей, двух бригад подводных лодок и двух бригад торпедных катеров: Дунайской военной флотилии, береговой и противовоздушной обороны, военно-воздушных сил, а также частей специального и тылового обеспечения. В состав флота входили: линейный корабль «Парижская коммуна», 5 крейсеров, 16 лидеров и эскадренных миноносцев, 44 подводные лодки и более 150 кораблей других классов. Флот имел достаточно развитую систему базирования, состоящую из пяти военно-морских баз (главная база – Севастополь). 61 сухопутных и 15 морских аэродромов.

К началу нападения фашистской Германии на Советский Союз все соединения и части Черноморского флота были приведены в готовность №1. Военные действия на Черноморском флоте начались перед рассветом 22 июня 1941 года с налета немецких самолетов на Севастополь. Но противовоздушная оборона главной базы встретила самолеты плотным огнем. Это помешало противнику в первые сутки заблокировать Севастополь магнитными минами. В



первые месяцы войны стало налаживаться судоходство в условиях военного времени: применялась система конвоирования судов, создавалась оборона районов судоходства. Большую часть судов вооружили артиллерией. Черноморский флот наряду с содействием сухопутным войскам в обороне, вел активные боевые действия, наносил удары на Констанце и Сулике, нарушал коммуникации противника, уничтожал корабли, суда, плавсредства и портовые сооружения на реке Дунай.

Учитывая важное значение Крыма, советское командование приняло меры по обороне полуострова, возложив эту задачу на 51 отдельную армию и Черноморский флот. Но, несмотря на это, 20 сентября 1941 года немецко-фашистские войска прорвали позиции советских войск и ворвались в Крым. Вторгнувшись в Крым, немецкие войска в первую очередь стремились отрезать пути отхода Приморской армии в Севастополь и блокировать 51 армию на Керченском полуострове.

11 ноября, перегруппировав войска, противник предпринял штурм Севастополя с юго-восточного направления. Завязались кровопролитные бои в районе Балаклавских высот, которые продлились до 21 ноября. Но, не добившись успеха, немецкое командование запланировало второй штурм на декабрь 1941 года. Второй штурм начался 17 декабря

Особенно возросло значение корабельной артиллерии при отражении декабрьского наступления. В этот период для огневой поддержки привлекались от 4 до 7 кораблей. Корабли проводили стрельбы с постоянных огневых позиций, расположенных в районе северной и южной бухт. Иногда корабли вели огонь на малом ходу или находясь в дрейфе. Огромную роль в обороне Севастополя сыграла береговая артиллерия флота. Она отражала атаки противника, наносила удары по скоплениям живой силы и техники противника в его глубоком тылу. К концу декабря войска противника выдохлись и приостановили штурм Севастополя.

Так, благодаря своевременной помощи флота и второй штурм Севастополя не удался.

Военные грузы доставлялись не только на надводных кораблях, но и на подводных лодках и самолетах транспортной авиации. В перевозке грузов использовались 24 подводные лодки. На них перевозили оружие, снаряды, мины, автомобили, патроны, продовольствие, а сначала июня и бензин. С 18 июня их важнейшей задачей стала перевозка раненых. В осажденные Севастополь на подводных лодках было доставлено 2323 т боеприпасов и 1038 т продовольствия.

22 июня 1942 года подводная лодка М-32 под командованием капитан-лейтенанта Н.А. Колтыпина доставила в Севастополь боеприпасы и бензин. Выгрузка прошла благополучно, но уйти затемно лодка не успела, пришлось лечь на грунт на глубине 38 метров. От паров бензина, все кроме старшины Н.К. Пустовойтенко, потеряли сознание. Тогда он продул балласт, и лодка всплыла по рубку. Вскоре и сам Пустовойтенко потерял сознание. Придя в себя около полуночи, он открыл рабочий люк, поднял на мостик командира,



включил корабельную вентиляцию и продул главный балласт. Подводная лодка всплыла. Вскоре в сознание пришли командир и несколько членов экипажа. Лодка смогла дать ход. За этот поход старшину Пустовойтенко наградили орденом Красного Знамени. Всего на подводных лодках в Севастополь было доставлено 500 тонн бензина.

Исчерпав все возможности для обороны, с первого июля началась эвакуация Севастополя. В ходе эвакуации из 43 катеров до кавказского побережья дошли 17.

Только осенью 1943 года создались благоприятные условия для освобождения Крыма. С первых чисел ноября началась высадка десанта в район коммуны «Инициатива» и поселка Эльтиген. Этот плацдарм назван «Огненной землей». Этот десант поставленную задачу выполнил.

Штурм Севастополя начался 5 мая 1944 года. В период Крымской операции Черноморскому флоту предписывалось не допустить усиления группировки противника в Крыму, сорвать эвакуацию 17 немецкой армии. Флотом для этой операции было выделено 13 подводных лодок и 32 торпедных катера.

Флот нанес противнику ощутимый урон, что особенно сказалось на характере последующих операций сухопутных войск.

Советские моряки за четыре года войны вписали новые страницы в книгу русской морской славы, и Флот выполнил свой долг перед Родиной до конца.

На горе высокой Митридата  
Обелиск и пушки с трех сторон.  
В честь бойца – матроса и солдата –  
Памятник над морем вознесен.  
Затонувший пароход на рейде,  
Зданий в брызгах взрывов строгий вид, -  
Город, знавший множество трагедий,  
Нам о бдительности говорит.  
И упорством дышат улиц трассы,  
А на берегу, не на воде,  
Свежевыкрашенные баркасы  
Говорят о мире и труде.

*О. Постникова*

### **Литература**

1. Горшков С.Г. «На южном приморском фланге; Осень 1941г. – весна 1944г.» Воениздат, 1989г.
2. Егоров Г.М. «Фарватерами флотской службы» Воениздат, 1999г.
3. Курзенков С.Г. «Особое задание», 1963г.
4. Стариков В.Г. «На боевом курсе. Записки подводника» , 1952
5. Ресурсы интернета

## Военный корабль периода Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Зобнина Дарья, обучающаяся  
МБОУ СОШ № 2 с. Арзгир

*Отдельная плавучая зенитная батарея ПЗБ № 3 «Не тронь меня!»* – плавучая батарея, действовавшая в составе Черноморского флота в первый период (1941-1942 гг.) Великой Отечественной войны советского народа 1941-1945 гг..

*Класс и тип судна:* несамоходная плавучая зенитная (первоначально – универсальная по боевому назначению) батарея.

*Порт приписки:* Севастополь.

*Строительство начато:* 19 июля 1941 года.

*Введён в эксплуатацию:* 3 августа 1941 года.

*Заказан к постройке:* конец июня 1941 года.

*Статус:* выведена из строя авиацией противника 19 июня 1942 года (расформирована 27 июня 1942 года).

*Бронирование:* борт: не менее 374,7 мм; палубы: 154,9 + 50,8 мм; траверз: не менее 50,8 мм.

*Экипаж:* 130 человек (111 чел. после снятия 130-мм артиллерии).

*Артиллерия:* 4×76,2-мм зенитных пушки типа 34-К, 3×37-мм зенитных автоматических пушки типа 70-К, 3×12,7-мм (ДШК) и 1×4×7,62-мм (М-4) зенитных пулемёта (зенитно-пулемётной установкой М-4, плавбатарея была вооружена во второй декада ноября 1941 года).

*Противолодочное вооружение:* «ныряющие снаряды» к 130-мм пушкам.

### ***Идея создания, достройка и вооружение***

Этот необычный корабль придумал капитан I ранга Григорий Александрович Бутаков. Он предложил командованию Черноморского флота использовать его, как платформу для плавучей артиллерийской батареи. По плану – «квадрат» (так Г.А.Бутаков именовал будущую плавучую батарею № 3 в своем проекте, так она значилась в документах вплоть до вступления в строй) планировалось вооружить для борьбы с лёгкими надводными и десантными силами противника, а также с его подводными и воздушными целями, и поставить на якоря в районе долины реки Бельбек в нескольких морских милях от побережья, усилив ПВО Главной базы Черноморского флота и оборону подступов к ней со стороны моря.

Командующий Черноморским флотом вице-адмирал (впоследствии – адмирал) Ф.С.Октябрьский поддержал рапорт Г.А.Бутакова и направил его в вышестоящие инстанции. В Главном морском штабе и Народном комиссариате Рабоче-Крестьянского ВМФ Союза ССР проект также был одобрен.

В середине июля 1941 года на «квадрате» начались спешные практические работы, которыми руководил инженер Л.И.Ивицкий. ПЗБ № 3 оборудована в первые месяцы Великой Отечественной войны (за 15 дней), за основу был взят стальной корпус недостроенного линкора «Советская

Украина», который моряки использовали как мишень для учебных пусков торпед и стрельб.

Стальную коробку очистили от ржавчины, задраили пробоины, покрасили для маскировки в цвет моря. На палубе площадью 600 квадратных метров оборудовали наблюдательный пункт, поставили прожекторы и разместили батарею. На вооружении «железного острова» состояло три 76-мм зенитных орудия, четыре 37 мм орудия, один счетверённый пулемёт и два зенитных пулемёта.

В отсеках под палубой оборудовали кубрик, оружейную и автономную электростанцию. Экипаж состоял из 130 человек. «Железный остров» буксиром был выведен на внешний рейд перед Севастополем на расстоянии 300 метров от берега.

### ***Происхождение названия корабля***

Во время постройки батареи её называли «квадрат», так Г.А.Бутаков именовал будущую плавучую батарею № 3 в своем проекте, так она значилась в документах вплоть до вступления в строй.

В Советском военно-морском флоте артиллерийские батареи имели номерные или буквенно-цифровые наименования. ПБЗ № 3 полностью соответствовала этому порядку.

Однако в устной традиции прижилось «Не тронь меня», как память о нескольких кораблях Российского императорского флота, особенно о плавучей броненосной батарее «Не тронь меня» 1865 года постройки, которая была на плаву более 70 лет и ещё использовалась как блокшив на момент событий в Ленинграде.

Также есть ещё одна версия происхождения названия. Наши моряки называли корабль «Каламбиной» или по первым строчкам песни, придуманной в батарее – «Не тронь меня». Немцы называли батарею «квадратом смерти», «Пронеси, Господи!» или «чёрный квадрат» и боялись её до ужаса, ведь плавбаза сбила наибольшее количество немецких самолётов.

### ***Начало службы***

3 августа 1941 года плавбатарея заступила на первое дежурство, ей был присвоен статус «отдельной». В тот же день на батарее был торжественно поднят Военно-морской Флаг Союза ССР. Приказом командующего Черноморским флотом от 4 августа 1941 года она была включена в состав Соединения Охраны водного района Главной базы флота – Севастополя.

16 августа 1941 года ПБЗ № 3 была отбуксирована на назначенную ей позицию на взморье напротив Бельбекской долины. Командиром батареи был капитан-лейтенант С.Я.Мошенский, военным комиссаром – старший политрук Н.С.Середа.

Всего экипаж корабля составил 130 человек. Так корабль ПБЗ № 3 приступил к несению боевой службы, за время которой зенитными расчётами батареи было сбито не менее 22 германских боевых самолётов.

### ***Защита Севастополя, первый и второй штурмы***

Первоначально ПЗБ № 3 прикрывала зенитным огнём корабли, которые входили или выходили из Севастополя. Ситуация изменилась в последних числах октября 1941 года, когда 11-я полевая армия Вермахта прорвалась на подступы к городу.

11 ноября буксиры перевели плавучую батарею, ставшую «чисто зенитной», в Казачью бухту Севастопольской гавани, где её «притопили» на отмели в четырёх морских милях (7,4 км) к северо-западу от Херсонесского маяка.

Новой боевой задачей, которую командование только что созданного Севастопольского оборонительного района поставило перед ПЗБ № 3, стала ПВО аэродрома на мысе Херсонес. Днём 29 ноября 1941 года зенитчикам батареи удалось одержать первую победу при выполнении этой задачи – ими был сбит истребитель Messerschmitt Bf.109.

17 декабря 1941 года 11-я полевая армия Вермахта начала второй штурм Севастополя. С этого дня боевой счёт зенитчиков ПЗБ № 3 стал довольно быстро расти – осуществляя ПВО аэродрома на Херсонесе они сбили 22 самолёта «Люфтваффе» (в том числе один пикирующий бомбардировщик Ju.88, уже в первый день отражения штурма).

Следует отметить, что по одним данным, 22 сбитых германских боевых самолёта – это цифра общих боевых результатов плавбатареи за время её службы, по другим же – таков безвозвратный урон, нанесённый противнику нашей плавбатереей № 3 в авиации только за время отражения второго штурма города.

Зимний штурм был успешно отражён, но налёты на город, порт, аэродромы и укрепленный район продолжались. В частности, противник активно пытался парализовать или свести к минимуму деятельность авиации Севастопольского оборонительного района, располагавшей всего двумя аэродромами – гидроаэродромом в гавани ВМБ Севастополя сухопутным – на мысе Херсонес. В отчетах лётных экипажей постоянно упоминалось о помощи плавбатареи: «Плавбатарея поставила огневую завесу...», «Не тронь меня!» отсекала немца...» и так далее.

14 января 1942 года зенитчики батареи сбили ещё один «Ju.88», 3 марта «He.111». Большинство сбитых батареями самолётов противника составляли истребители Messerschmitt Bf.109, что доказывает: на ПЗБ № 3 немцы до третьего штурма города специально не «охотились», видимо, не считая её такой уж серьёзной помехой своей боевой работе.

Заслуги экипажа ПЗБ № 3 были отмечены командованием: в марте 1942-го командир плавбатареи старший лейтенант С.Я. Мошенский был награждён орденом Красного Знамени и стал капитан-лейтенантом, боевые ордена и медали получили и другие члены экипажа батареи.

#### ***Боевые действия 1942 года (весна, лето)***

Во второй половине мая 1942 года налёты самолётов 8-го авиационного корпуса «Люфтваффе», переданного 11-й полевой армии, существенно



усилились. Противник начал подготовку (сперва – авиационную и артиллерийскую контрбатареиную) к новому, третьему по счёту, штурму Севастополя.

27 мая зенитчикам батареи удалось сбить сразу два Vf.109, это был первый случай за всю боевую биографию ПЗБ № 3, когда она уничтожила более одного самолёта противника за один световой день.

3 июня 1942 года началась непосредственная артиллерийская подготовка, а 7 июня – наступление германо-румынских войск (в состав 11-й полевой армии входили и два румынских корпуса – 7-й армейский и Горный) на Севастопольский оборонительный район. На сей раз немцы «плотно взялись» и за «Не тронь меня!».

Первые атаки пикирующих бомбардировщиков на ПЗБ № 3 были успешно отражены: 9 июня её боевой счёт пополнили сразу три Ju.88 (лучший дневной результат батареи за все время её боевой службы), 13 июня – ещё один. Однако 14 июня 1942 года плавбатарею впервые атаковали «убийцы кораблей» 23 пикировщика Ju.87 Stuka.

Ими было сброшено 76 авиабомб. Но прямых попаданий в плавбатарею экипажам «Штук» тогда достичь не удалось, они добились лишь нескольких близких разрывов. Зато при отражении этого налёта моряки-зенитчики сбили два Ju.87. Однако атаки продолжались. К тому же, по ПЗБ № 3 открыла огонь германская дальнобойная артиллерия.

#### ***Последний бой***

19 июня 1942 года на ПЗБ № 3 был проведён очередной воздушный налёт, 450-й по счёту и оказавшийся роковым.

В 20 часов 20 минут крупнокалиберная бомба (видимо, бронебойная) попала в левый борт плавбатареи, почти одновременно вторая тяжёлая бомба разорвалась прямо у борта. Взрывы смели всё на палубе ПЗБ № 3.

Вышли из строя расчёты зенитных орудий и пулемётов, начался пожар в кормовом патронном погребе, где огонь подбирался к «ныряющим снарядам», оставшихся на борту батареи после снятия 130-мм пушек, для которых они предназначались. К счастью, пожар удалось потушить и детонации не произошло. Погибли 29 членов экипажа, включая командира батареи. Было ранено ещё 27 моряков. ПЗБ № 3 лишилась 50 процентов личного состава.

К вечеру экипажу удалось ввести в строй одну 37-мм зенитную автоматическую пушку и два 12,7-мм зенитных пулемёта ДШК, но боеприпасов к ним на борту уже практически не было. 27 июня 1942 года экипаж отдельной плавучей зенитной батареи № 3 «Не тронь меня!» был расформирован и обращен на пополнение формирований морской пехоты Севастопольского оборонительного района, сражавшихся на сухопутном фронте обороны.

Воевать им оставалось не более двух недель. 10 июля 1942 года последнее сопротивление защитников Севастополя прекратилось. После падения города немецкие и румынские солдаты некоторое время с интересом осматривали огромный, издали казавшийся мало поврежденным корпус

плавбатареи «Не тронь меня!», сидящий на отмели у берега Казачьей бухты Севастополя.

### **Заключение**

ПЗБ № 3 пробыла в боевом строю 10 месяцев и 24 дня и стала одним из главных морских символов Второй обороны Севастополя. А также самой знаменитой плавучей батареей ВМФ СССР (а возможно – и самой знаменитой плавучей батареей за всю историю российского и советского военных флотов).

Лично меня поразила история данного корабля, так как это практически неуправляемое, абсолютно не способное к маневрам и, соответственно, беззащитное перед вражеским огнём судно показало столь блестящие результаты в своей работе. Десятки сбитых германских самолётов, масса отражённых авианалётов, «эффект ужаса и неожиданности», вызываемый у врагов, и необычайный героизм команды ПЗБ № 3 – вот, какой след оставила плавбатарея в истории нашей Великой Победы.

Меня также очень впечатлило мужество тех, кто входил в состав экипажа корабля. Каждый, кто шёл служить на «Не тронь меня!» понимал, что судно неуправляемо, что шансов выжить на нём у команды практически нет. Но многие считали для себя огромной честью попасть в состав боевой команды судна.

Отдельная плавучая зенитная батарея ПЗБ № 3 «Не тронь меня!» – это яркая и славная страница военной истории нашей страны. Судьба этого корабля была короткой, но наполненной бесстрашием и героизмом его команды, высокими боевыми достижениями и ратными подвигами.

### **Источники:**

- В.И. Шурыгин. Железный остров: Хроника плавучей батареи.
- С.С. Бережной. Корабли и суда ВМФ СССР.
- Интернет-сайт «Википедия».

### **Эсминец «Гремящий». История корабля**

Ганцевич Данил, обучающийся МБУ ДО  
Центр дополнительного образования  
Ипатовского района



### **Фрегат «Гремящий», 1762г.**

**«Корабли- как и люди, они тоже нуждаются в славе, в уважении и в бессмертии....  
Вечная им память! Но даже у погибших кораблей тоже есть будущее».**

(В. Пикуль)

Эсминец – вспомогательный боевой корабль. Эсминцем, называемым также эскадренным миноносцем, является многоцелевой боевой быстроходный корабль, который максимально подготовлен к борьбе с подводными лодками, самолетами (в современном варианте и с ракетами) и кораблями противника. В задачу эсминцев также входят охрана и оборона корабельных конвоев, разведывательные рейды, артиллерийская поддержка при высадке десанта и так далее.

### *История создания*

Династии существуют не только у людей – есть и корабельные династии. Одной из них – более 250 лет: два с половиной века несут свою службу корабли с именем «Гремящий» в Военно-морском флоте Российской империи, СССР и Российской Федерации.

Родоначальник этой династии – фрегат «Гремящий», построенный в 1762 году на Соломбальской верфи в Архангельске.

На смену первому «Гремящему» пришли его «потомки». Так, бомбардирский катер «Гремящий» (шесть орудий, две мачты, 20 весел) был заложен в январе 1792 года на Санкт-Петербургском адмиралтействе, через полгода спущен на воду и вошел в состав Балтийского флота. Броненосные канонерские лодки типа «Гремящий» были заложены и спущены в 1890 году, активно использовались для сторожевой службы и поддержки войск и обе погибли в Русско-японскую войну: одна – на внешнем рейде Порт-Артура, подорвавшись на mine, другая была затоплена в бухте Белый Волк перед капитуляцией крепости.

Постановлением «О программе военно-морского судостроения на 1933—1938 гг.» от 11 июля 1933 года было предусмотрено строительство 50 эсминцев. Техническое задание со следующими параметрами утвердили в 1934 году: водоизмещение стандартное 1425 т, полное 1715 т, длина наибольшая 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка 3,3 м, скорость хода 38 узлов, вооружение — четыре 130-мм орудия и два трехтрубных торпедных аппарата калибра 533 мм.

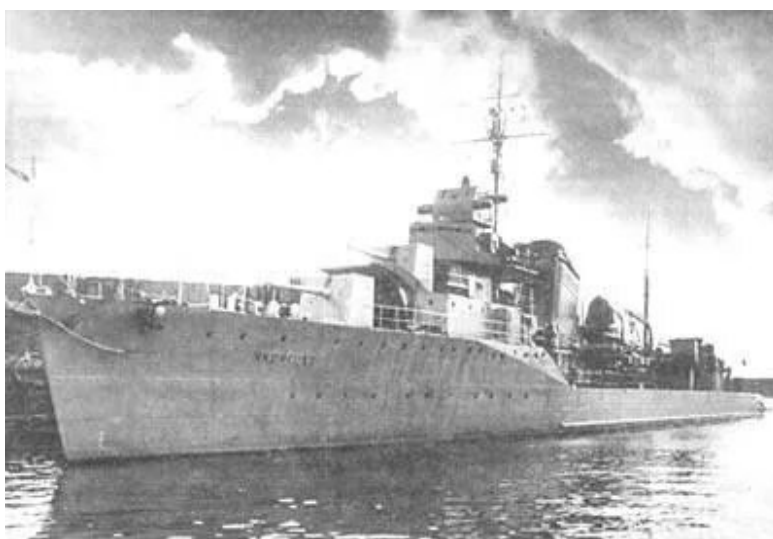
На строительство кораблей нового проекта 7, к которому относился и «Гремящий», мобилизовались практически все заводы судостроительной промышленности СССР. «Гремящий» был заложен на Ленинградском судостроительном заводе №190, под строительным номером С-515 23 июня 1936 года. Строительство корпуса велось чуть более года, и уже 12 августа 1937 года эсминец был спущен на воду. После спуска на воду еще 2 года велась достройка и испытания. 28 августа 1938 года «Гремящий» был принят в состав флота.

Эскадренный миноносец «Гремящий» – это был уже седьмой по счету в династии. Самый известный эсминец в серии, удостоенный звания «гвардейский». Именно этот эсминец воевал в Великую Отечественную войну.



### ***Технические характеристики***

Эсминец «Гремящий» обладал мощностью в 48 тысяч лошадиных сил и водоизмещением в 2380 тонн, длиной 113 и шириной 10 метров. Максимальная скорость судна – 32 узла, запас хода при экономичном режиме – более 1600 миль. На вооружении эсминец имел четыре 130-миллиметровых орудия, две 76,2-миллиметровых и четыре 37-миллиметровых пушки, а также четыре спаренных пулемета, два бомбомета и два торпедных аппарата. Кроме этого, на борту корабля помещалось 56 мин, около 55 глубинных снарядов различных размеров. Экипаж судна насчитывал 245 человек



### ***Служба Эсминца «Гремящего» в годы Великой Отечественной войны***

В годы Великой Отечественной войны каждая единица техники – самолет, корабль, и даже простой солдат, вносили свою лепту в защиту Родины и вели ее к приближению Дня Победы. Казалось бы, что может зависеть от простого матроса или одного корабля? Каким образом они могут привести страну и весь мир к завершению войны? Современники и исторические хроники описывали отвагу, мужество и доблесть не только отдельных солдат и матросов, но и целых подразделений и корабельных соединений, танков и самолетов. Внутреннее качество людей как бы передавалось на технику, которой они управляли.



Так и эсминец «Гремящий» вместе с командой, ее делами и поступками заслужил свое грозное для врагов название.

В половину второго ночи 22 июня 1941 года Северный флот был поднят по тревоге. «Гремящему» было приказано немедленно перейти в губу Ваенги из Полярного. В этом месте 23 июня эсминец отбивал атаку немецких самолетов, а на следующий день он направился в свой первый военный поход, конвоируя транспортные суда из Мурманска в Титовку, где сбил вражеский бомбардировщик.

До середины августа 1941 года эсминец «Гремящий» Северного флота находился в Ваенге, совершая редкие вылазки в море. Однако за это время он сумел отразить более 20 атак с воздуха.

К 18 августа эсминец перебазировался в Мурманск, где произошло усиление его зенитного оружия: к 45-миллиметровым пушкам добавили несколько 37-миллиметровых орудий.

22 августа германская подводная лодка и звено вражеских бомбардировщиков атаковали плавбазу «Мария Ульянова». На ее защиту были направлены эсминец «Гремящий» вместе с судами «Куйбышев», «Урицкий» и сторожевым кораблем «Гроза». В этом бою экипаж «Гремящего» показал себя как стойкий, мужественный и опытный боевой коллектив. Был сбит один «Юнкерс», а второй был сильно поврежден. Однако и сам эсминец получил незначительный урон: 8 авиационных бомб разорвались всего лишь в 15 метрах от его борта. Но через четверо суток после срочного ремонта следующий конвой в море сопровождал «Гремящий».

Эсминец весь сентябрь занимался установкой минных заграждений и только четыре раза выходил в открытое море для стрельбы по вражеским сухопутным целям. За этот период он установил более 190 мин и выпустил около 300 снарядов.

До конца 1941 года «Гремящий» курсировал между базами в Мурманске, Полярном и Ваенге, постоянно вел обстрелы вражеских позиций. Самая знаменательная операция эсминца в первые месяцы войны – обстрел порта Варде в Норвегии 24 ноября ночью. За 6 минут он выпустил 87 снарядов и благополучно вернулся на базу приписки, не пострадав при ответном огне.

Эсминец «Гремящий» Северного флота 21 февраля 1942 года обстрелял позиции врага в Норвегии 121 снарядом.

К весне 1942 года эсминец участвовал в сопровождении 11 союзных конвоев. Все рейды корабля проходили в сложных климатических условиях. Так, например, 14 марта миноносцу пришлось во льдах Северного моря атаковать немецкую подводную лодку тремя глубинными бомбами. А 22 марта при конвоировании очередного каравана он попал в мощный шторм. Транспортные суда и корабли сопровождения разбросало в разные стороны. Пострадал и «Гремящий» - эсминец от ударов морских волн получил ряд серьезных повреждений. Два дня он добирался до своей базы, чтобы уже 28 марта вместе с миноносцем «Сокрушительный» и английским кораблем

«Ориби» выйти в море для встречи очередного каравана транспортных судов, идущих из Великобритании.

На следующий день конвой и сопровождение подверглись атаке неприятельских судов, которая была благополучно отбита. Но впереди ждал еще один сюрприз. 30 марта 1942 года при входе в Кольский залив была обнаружена неприятельская подлодка. «Гремящий» на большой скорости направился к месту дислокации противника и сбросил в воду 17 глубинных бомб. Атака была успешной: через короткое время на поверхности моря появились обломки, масляное пятно и немецкая командирская сумка. Как оказалось потом, была уничтожена германская подводная лодка U-585.

В течение всего апреля эсминец постоянно выходил в море для сопровождения конвоев. При этом был зафиксирован один неприятный случай. В конце месяца «Гремящий» вместе с «Сокрушительным» вышли на охрану британского крейсера «Эдинбург», который был атакован немецкой подлодкой. Ночью 1 мая эсминцы вынуждены были вернуться на базу для дозаправки. На второй день «Гремящий» возвратился к крейсеру, однако было уже поздно: «Эдинбург» был потоплен немецкими кораблями.

С мая по конец июня советский эсминец «Гремящий» проходил ремонтные работы на плавучей базе № 104. Его не только подлатали, но поменяли и дополнили вооружение. В процессе работы почти каждый день приходилось отбиваться от атак вражеских самолетов. Так, 15 июня при очередном авианалете на ремонтную мастерскую зенитный комплекс эсминца сбил три бомбардировщика и стольким же нанес урон.

После окончания ремонта эсминец продолжил конвоировать транспортные суда, постоянно отражая налеты неприятельской авиации.

С конца августа – начала сентября 1942 года «Гремящий» располагался на приколе в Мурманске, где он был вписан в систему ПВО. Пятого сентября зенитчики бортового штата вместе с береговой охраной открыли огонь по неприятельской группе истребителей, летевших бомбить город Мурманск. В течение боя зенитная батарея корабля сбивала три самолета, но при этом само судно не получило повреждений, хотя рядом разорвалось более 12 авиабомб.

На протяжении всего сентября многие бои провел «Гремящий»: эсминец защищал караваны советских и союзных кораблей. Но самые большие повреждения корабль получал не от вражеских пуль и снарядов, как это ни странно, а от морской стихии. Он постоянно попадал в штормы, после которых с трудом добирался до ближайшей базы на ремонт. Например, 21 октября эсминец угодил в бурю, из-за которой лишился части своего оборудования и некоторого количества боезапаса. В конце октября он опять попал в 7-бальный шторм со снежным ветром, и тогда корабль заливало сплошным валом воды. Судно начало крениться на 52 градуса, первый и третий ходовые котлы стали выходить из строя. Поэтому миноносец был вынужден потихоньку возвращаться на базу, прерывая тем самым боевое дежурство.

*1 марта 1943 года эсминец «Гремящий» вместе со своим экипажем за проявленную отвагу и мужество был удостоен звания гвардейского.*



**Вручение гвардейского флага экипажу «Гремящего»**

До конца апреля 43-го корабль находился на ремонте, отразив перед этим более десяти авиационных налетов. Был среди них и один странный случай, когда сбили самолет с русскими опознавательными маркерами неизвестного типа.

С мая по июнь гвардейский эсминец сопровождал одиннадцать транспортных караванов, при этом отбив атаку «волчьей стаи» германских подводных лодок.

Осенью 1944 года «Гремящий» в составе флота осуществлял огневую поддержку наступающим армиям Карельского фронта.

Эсминец «Гремящий» в годы войны действительно заслужил свое название. Он исполнил более 90 боевых задач, поставленных ему высшим командованием, прошел около 60 тысяч морских миль. Миноносец отбил 112 атак вражеской авиации, сбил 14 и серьезно повредил более 20 самолетов, успешно сопровождал порядка 40 союзных и 24 наших конвоев, потопил одну и нанес повреждения двум немецким подлодкам, десятки раз проводил обстрелы вражеских портов и позиций. И это только по официальным, документированным данным.



**«Гремящий» на боевом задании**

### *Послевоенные годы*

19 января 1945 года как сильно износившийся, эсминец «Гремящий» встал на пятилетний ремонт в Мурманске.

3 апреля 1956 года эсминец выведен из боевого состава ВМФ. 27 декабря 1956 года переклассифицирован в опытовое судно ОС-5.

Участвовал в ядерных испытаниях 21 сентября 1955 и 7 сентября 1957 года.

1 марта 1958 года исключен из списков плавсредств ВМФ и передан для разделки на металл.

На смену ему в состав Краснознаменного Северного флота прибыл современный гвардейский большой противолодочный корабль "Гремящий", унаследовавший славные боевые традиции легендарного эскадренного миноносца.



Модернизированный «Гремящий» 1959 г.

### *Вахта "Гремящего" продолжается*



Современный гвардейский большой противолодочный корабль "Гремящий"



**Номинация**  
**Реферат «История одного корабля».**  
**Возрастная категория: 15-18 лет**

**Ташкент-советский эсминец**

Лядов Александр, обучающийся ГБПОУ Курсавский  
Региональный колледж «Интеграл»

22 июня – День памяти и скорби – день вероломного нападения фашистской Германии.

Великая Отечественная война стала тяжелейшим испытанием для нашего народа, страны и, конечно, для Военно-морского флота. К этой войне тщательно готовились на протяжении многих лет. Вводились в строй современные корабли, усиливалась морская авиация, строились береговые батареи, улучшалось тыловое обеспечение. Была отработана система перевода флотов на повышенные степени боевой готовности.

В 1934 году И.В.Сталин решил приступить к созданию крупных кораблей океанского флота. Это было вызвано внешнеполитической обстановкой и обеспечено значительно возросшим экономическим потенциалом страны. Все морские державы в середине 30-х годов начали очередное качественное обновление корабельного состава своих флотов, при этом большое внимание уделялось постройке эскадренных миноносцев повышенной боевой мощи. Со стапелей Англии, Франции, Японии, США, Италии крупными сериями сходили суперэсминцы, по принятой в СССР классификации – лидеры.

Сейчас нередко можно слышать высказывания, что действия советского ВМФ в этой войне носили второстепенный, вспомогательный характер и не отмечены крупными победами. Однако факты полностью опровергают эти утверждения. Активные действия наших флотов сорвали попытки фашистов блокировать наши коммуникации. Северные конвои, перевозки по Северному морскому пути, эвакуация гарнизонов Либавы, Таллина, Ханко, а также снабжение Одессы, Севастополя и Малой земли убедительно подтверждают это. Фашисты знали боеспособность нашего флота, и поэтому отказались от ударов со стороны моря.

Война началась с внезапных ударов фашистской авиации по кораблям и базам на Черном и Балтийском морях, на Севере, в зонах Дунайской и Пинской флотилий. Благодаря своевременному переводу флота в полную боевую готовность, эти удары не привели к потерям в корабельном составе. ВМФ вступил в войну организованно и сразу приступил к решительным боевым действиям в невероятно тяжелых условиях, сложившихся в связи с утратой нами значительной части системы базирования. Такая активность и

наступательный порыв были присущи нашему флоту на протяжении всей войны.

Моряки сражались с крайним напряжением сил в многочисленных боевых столкновениях, атаках и десантах, порой сливавшихся в многодневные и крупные операции. О чувствительности наших ударов говорят следующие данные: советские моряки уничтожили около 700 транспортных средств противника общей вместимостью свыше полутора миллионов брутто-регистрационных тонн и потопили около 600 кораблей и вспомогательных судов. Это были тяжелые, невосполнимые потери, которые подорвали экономический потенциал Германии, а также затруднили пополнение и снабжение ее войск морским путем.

Захватом с суши наших военно-морских баз гитлеровцы надеялись ликвидировать Балтийский и Черноморский флоты, но встретили упорное сопротивление. Оборона Одессы – 73 дня, Ханко – 164 дня, 250 дней держался Севастополь и, наконец, 900 дней выстоял в блокаде Ленинград! Для сравнения: английская военно-морская база Гонконг оборонялась всего одну неделю. Борьба за приморские плацдармы потребовала от противника огромных сил и времени, что снизило темпы и мощь его главных наступательных операций, а в конечном счете привела его к поражению.

Инициатива, активность и самоотверженность моряков не обходились без значительных жертв. За время войны безвозвратные потери флота составили 154 771 человек, в том числе 10 729 офицеров. Погибло 150 крупных и около 700 других кораблей, катеров и судов, около 5 тыс. самолетов.

По боевым потерям самым неблагоприятным для ВМФ был период 1941-1942 годов, когда мы потеряли в три раза больше кораблей, чем противник. Это прорыв подводными лодками блокады Финского залива (погибло 7 подводных лодок) и оборона Севастополя (погиб крейсер, четыре эсминца, две подводные лодки и четыре крупных транспорта). Много малых кораблей потеряла Азовская флотилия при эвакуации частей Крымского фронта. Большие потери этого периода объяснялись неудачами наших сухопутных войск и господством в воздухе немецкой авиации.

В ходе наступательных операций боевые силы флотов наносили удары по коммуникациям противника, высаживали и обеспечивали десанты, перевозили войска и боевую технику. В результате этого наши потери в боевых кораблях только в 1943 году составили одну треть всех потерь за войну. В целом, можно сказать, что потери ВМФ при решении оборонительных задач были несравненно выше, чем при решении наступательных задач.

Сравнительный анализ потерь кораблей, транспортов и самолетов противоборствующих сторон показал: Советский Военно-Морской Флот понес меньшие потери, чем флот фашистской Германии. Это является однозначным ответом на вопрос: кто воевал лучше.

Ташкент – лидер эскадренных миноносцев, предназначенный для выполнения функций дальнего разведчика при эскадре и поддержки эсминцев во время торпедных атак. Был построен в Италии по заказу СССР (проект 20И).

Во время Второй мировой войны был одним из самых быстроходных боевых кораблей мира и самым крупным представителем своего класса.

#### *Сильные стороны*

- Прекрасные скоростные характеристики.
- Отличная артиллерия с лучшей среди советских эсминцев базовой дальностью стрельбы
- Хороший урон и шанс поджога у ОФ снарядов. Хорошие ББ снаряды
- Большой запас боеспособности
- Небольшое время перезарядки торпед
- Возможность использовать снаряжение «Ремонтная команда»

#### *Невыдающиеся стороны*

- Дальность хода и урон торпед

#### *Слабые стороны*

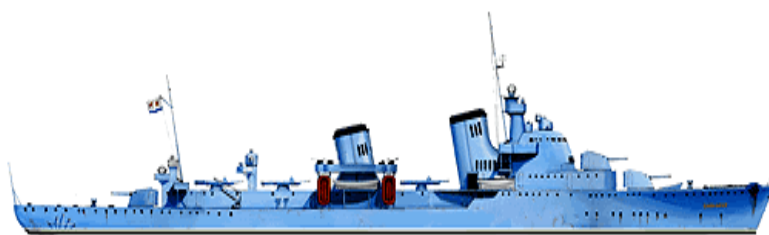
- Огромные размеры
- Крейсерский радиус циркуляции
- Большое время перекаладки руля
- Требователен к навыкам капитана
- Крайне слабое ПВО

Заложенный 11 января 1937 года, на стапелях итальянской фирмы OderoTerniOrlando (ОТО) в Ливорно, корабль получил название «Ташкент», унаследовав имя корабля Волжской военной флотилии периода гражданской войны, погибшего в бою 5 сентября 1918 года.

ОТО обещала поставить готовый корабль, но без вооружения, которое предполагалось установить в Советском Союзе. С ней и был подписан договор о проектировании и постройке «быстроходного разведчика» – лидера эскадренных миноносцев и об оказании технической помощи при строительстве серии таких же кораблей в Советском Союзе.

В начале мая 1939 года Лидер «Ташкент» был передан советским морякам. Предстоял непростой переход в Одессу, поскольку Турция запрещала проход военных кораблей через Босфор.

Корабль замаскировали под пассажирский теплоход, над палубой натянули брезент с нарисованными на нем окнами и другой атрибутикой «пассажира». После такой подготовки переход прошел успешно. Корабелы Николаева завершили строительство и установили временное вооружение, 22 октября 1940



**Лидер "Ташкент"**

Водоизмещение 4175 т, длина - 139,7 м, ширина - 13,7 м, осадка - 4 м. Скорость (макс.) - 43 узла.  
Дальность плавания: 5030 миль при скорости 20 узлов. Экипаж 250 человек.  
Вооружение: три двухорудийных башни 130-мм орудий, одна спаренная 76-мм артиллерия, 6 одноствольных 37-мм автоматов, 12,7-мм пулеметы, три трехтрубных торпедных аппарата.

года лидер «Ташкент» вступил в строй, а в феврале 1941 года командиром лидера был назначен капитан 3 ранга В.Н.Ерошенко.

Этот корабль называли «Голубым крейсером» и «Героем Севастополя». Голубоватый оттенок его бортов и надстроек придавал кораблю нарядный, несколько щеголеватый вид, который всегда радует глаз моряка. Он был действительно красив своим острым форштевнем, плавными обводами, слегка откинутыми назад трубами и мачтами. Однако, как выяснилось в процессе эксплуатации лидера, его корпус, не имевший бронирования и противоминной защиты, обладал недостаточной прочностью, что представляло большую опасность во время сильных штормов. Слабым было и зенитное вооружение корабля.

22 октября 1939 года после достройки и вооружения лидер вступил в строй и был определен в состав ЧФ. Поврежден немецкой авиацией возле Одессы 30 августа 1941 года. Находился в ремонте с сентября по октябрь 1941 года.

27 июня 1942 года тяжело поврежден при переходе из Севастополя в Новороссийск, однако дошел своим ходом и встал в док на ремонт.

Потоплен 2 июля 1942 года авиацией у стенки причала Новороссийского порта. 30 августа 1944 года поднят АСС ЧФ, в 1946-1948 годах разобран на металл.

#### *Боевая служба лидера с 22 июня по 29 августа 1941 года*

Война застала «Ташкент» в Николаеве, в доке завода имени 61 коммунара. В июле 1941 года лидер, ещё не полностью укомплектованный личным составом, был включён в состав второго дивизиона эсминцев эскадры Черноморского флота. В середине июля лидер совершил переход из Николаева в Севастополь. Во время перехода зенитчикам лидера дважды приходилось открывать огонь по самолётам противника. К Севастополю шли медленно, так как на подходе к главной базе в это время ставили минные заграждения.

В конце июля, по приходу корабля в Севастополь, на нём была произведена установка размагничивающего устройства. К середине августа 1941 года лидер «Ташкент» был готов к несению активной боевой службы.

19 августа 1941 года лидер, совместно с эсминцами «Безупречный», «Бодрый» и «Беспощадный», был включён в группу для поиска и уничтожения кораблей и транспортов врага в западной части Чёрного моря. Поиск оказался безрезультатным, но при возвращении из похода группа произвела обстрел войск противника в районе деревень Мещенка, Михайловка и Визария. С дистанции 90 кабельтовых кораблями группы было выпущено 450 фугасных 130-мм снарядов, после чего в полном составе группа покинула район стрельб и ушла полным ходом в Севастополь.

На рассвете 29 августа 1941 года лидер «Ташкент» в составе группы из 6 боевых кораблей (крейсера «Червона Украина», эсминцев «Фрунзе», «Шаумян», «Смышлёный» и быстроходного тральщика №27), 7 торпедных катеров, транспорта «Абхазия» и танкера «Москва» прибыл в осаждённую Одессу. С внешнего рейда Одессы боевыми кораблями был произведён обстрел



войск противника в районе деревень Ильинка, Чебанка, Новая Дофиновка, Гильдендорф. К 17:03 того же дня лидеру удалось подавить батарею противника, обстреливавшую эсминец «Фрунзе» и крейсер «Червона Украина», при этом расход боекомплекта на лидере составил 120 снарядов. После успешного выполнения боевой задачи «Ташкент» вошёл в Одесский порт и отшвартовался к причалу «холодильника».

1 ноября 1941 года лидер совершил переход из Севастополя в Батуми. 21 ноября доставил в Севастополь боезапас. С 25 по 29 ноября вместе с эсминцами «Сообразительный» и «Способный» выполнял конвоирование от Батуми к Босфорудеколу «Анастас Микоян», танкеров «Туапсе», «Сахалин» и «Варлаам Аванесов», направляющихся с Чёрного моря на Дальний Восток. Во время операции суда попали в тяжёлый шторм. На лидере от ударов волн треснула верхняя палуба по обоим бортам в районе миделя.

В декабре 1941 года командование решило использовать «Ташкент» для оказания помощи Севастополю. «Голубой крейсер» помнят и бойцы морской пехоты, которых он доставлял в Севастополь, и воины Приморской армии, не раз ощущавшие могучую поддержку артиллерии лидера, и раненые бойцы, эвакуированные на нем в госпитали Новороссийска. «Ташкент» мог принимать на борт до 2500 бойцов. Каждый раз он оставлял Севастополю большое количество горючего, а в одном из рейсов в кубриках корабля разместили около тридцати железнодорожных вагонов боеприпасов.

Ночью 27 июня 1942 года, приняв на борт свыше 2100 раненых и жителей города Севастополь, а также 86 уцелевших частей панорамы «Оборона Севастополя 1854-1855 гг.» лидер «Ташкент» последним из надводных кораблей флота покинул город. Моряки понимали, что возвращение будет очень трудным. Экипаж «Ташкента» отдавал дань вековой традиции русских моряков – идя в решительный бой, одеваться, как на парад.

Восемьдесят шесть гитлеровских самолетов преследовали корабль в течение четырех с лишним часов, сбросив на него более 300 авиабомб. Умелыми маневрами командир «Ташкента» удалось избежать прямых попаданий, но от близких взрывов возникли трещины и разрывы корпуса, внутрь корабля поступило свыше 1700 тонн воды. Находившиеся в первом котельном отделении моряки, пожертвовав собой, предотвратили взрыв котла и спасли корабль от неминуемой гибели.

Израженный, но непобежденный корабль был встречен нашими самолетами и кораблями. С их помощью он пришел в Новороссийск. Подвиг «Ташкента» восхитил советских людей даже в те героические дни, когда они уже, казалось, перестали удивляться мужеству наших моряков. Девизом и клятвой экипажа лидера «Ташкент» были слова: «Мы прорвемся в Севастополь, чего бы нам это ни стоило». За массовый героизм, проявленный в этом походе, весь личный состав лидера был удостоен высоких правительственных наград, а корабль был представлен к гвардейскому званию.

Однако гвардейский Военно-морской флаг не был поднят на «Ташкенте». В полдень 2 июля 1942 года корабль, ремонтировавшийся у

причала, был внезапно атакован большой группой фашистских самолетов и, получив два прямых попадания бомб, лег на грунт. Так погиб легендарный «Голубой крейсер». Но он не пропал в забвении. Он занял свое место в историческом строю таких прославленных кораблей Российского флота как линейный корабль «Азов», бриг «Меркурий», пароходофрегат «Владимир» и миноносец «Стерегущий», подвиги которых всегда будут вдохновлять наших моряков.

Короткий, но необычайно яркий путь, насыщенный дальними походами, героическими эпизодами и жестокими боями с врагом, прошел этот удивительно красивый корабль, главным подвигом которого стала доставка пополнения, боеприпасов и горючего в осажденный Севастополь, поддержка его защитников огнем своей артиллерии и эвакуация раненных. Семнадцать раз прорывался он в осажденный Севастополь и заслуженно стал легендарным кораблем Черноморского флота.

Всего 375 военных дней пришлось служить «Ташкенту» – с 22 июня 1941 по 2 июля 1942 года. Но за этот короткий срок «голубой крейсер» – так называли его черноморцы – оставил за кормой 27 тысяч огненных миль, отконвоировал 17 транспортов, перевез 19 300 человек и 2538 т грузов, сбил 9 и повредил 4 фашистских самолета, провел около сотни стрельб по береговым позициям противника. Лидер «Ташкент» стал одним из тех героических кораблей.



Советский Военно-Морской Флот сокрушил морскую мощь врага на Баренцевом, Балтийском и Черном морях, а также обеспечил поддержку наших войск на приморских направлениях. ВМФ внес достойный вклад в достижение победы над фашистской Германией. Но это было достигнуто огромной ценой. Вечная память морякам, погибшим на фронтах Великой Отечественной войны.