



**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ФАНТАСТИКА**



---

**Вячеслав Сизов**

---

# **МЫ ИЗ БРЕСТА**

**Путь на запад**



УДК 821.161.1-312.9  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
С34

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника *И. Варавина*

**Сизов, Вячеслав Николаевич.**  
С34 Мы из Бреста. Путь на запад / Вячеслав Сизов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 416 с. — (Военно-историческая фантастика).

ISBN 978-5-04-091663-4

НОВЫЙ военно-фантастический боевик от автора цикла бестселлеров «Мы из Бреста». Наш современник, боевой офицер, снова меняет историю Великой Отечественной войны.

Зима 1942/1943 года. Войска 1-й танковой армии Клейста рвутся к Грозному, Нальчику и Владикавказу. Однако их ждет неприятный сюрприз. Подразделения Брестской штурмовой бригады вновь высаживаются в тылу врага, чтобы лишить гитлеровцев последних шансов завоевать Кавказ.

От Кавказских гор начинается долгий путь бригады на Запад, к нашей Победе...

**УДК 821.161.1-312.9**  
**ББК 84(2Рос=Рус)6-44**

ISBN 978-5-04-091663-4

© Сизов В.Н., 2018  
© ООО «Издательство «Яуза», 2018  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

*Хочу вернуться в те года,  
Где была смерть и шла война.  
Хочу увидеть всех друзей,  
Обнять как можно их сильней.  
Хочу пройти весь путь опять,  
Я так устал не воевать.  
Тоска съедает, боль в груди,  
Прошу судьбу: меня верни.  
Любую цену заплачу,  
Пусть даже сразу я умру,  
Но только дай мне автомат,  
Патронов больше и гранат.  
Я каждый день хочу туда,  
Где грозовые облака,  
Где вольно дышит океан,  
Где ветер дует из-за скал.  
Хочу ребят своих найти  
И в первый рейд опять уйти.  
В засаду мы не попадем,  
Всех пятерых домой вернем.  
Хочу обратно на войну.  
Серегга, друг, к тебе иду.  
Хочу увидеть я тебя,  
Хочу взглянуть в твои глаза.*

В одном из послевоенных интервью И.В. Тюленев так определил особенности кавказского театра военных действий: большая (около 1 тыс. км) протяженность фронта; сильно пересеченная горами и ущельями местность; наличие трех оперативных направлений — Грозненско-Бакинского, Туапсинского и участка Главного Кавказского хребта; наличие морей по флангам; резкие смены климатических поясов в зависимости от высоты; изолированность фронта от центра страны. В конце июля 1942 г. кавказская группировка врага (группа армий «Б») насчитывала 167 тыс. солдат и офицеров, 1130 танков, 4540 орудий и минометов, до 1 тыс. самолетов. Между тем Закавказский фронт в 1941—1942 гг. уже отправил из Закавказья в Действующую армию десятки готовых частей и соединений, сотни маршевых подразделений и к лету 1942 г. располагал лишь незначительным количеством готовых соединений (20 стрелковых дивизий и бригад, 3 кавалерийские дивизии, 3 танковые бригады), прикрывавших по периметру все Закавказье. Бронетанковые силы насчитывали 202 танка, в большинстве своем — архаичные модели типа «Т-26», «Т-60». Фронт располагал 164 исправными самолетами, а также около 250 самолетов разных типов в запасных авиаполках и авиашколах. Артиллерия насчитывала 922 орудия и 746 минометов (калибром свыше 50 мм). Тем не менее огромным напряжением сил уже ко второй половине августа 1942 г. удалось создать устойчивый фронт обороны в предгорьях Кавказа и на Грозненско-Бакинском направлении.

---

## ГЛАВА 1

*Из книги воспоминаний Героя Советского  
Союза генерала-майора авиации в отставке  
Паршина Григория Ивановича  
«Огненное небо» (альт. ист.)<sup>1</sup>*

На встречах меня часто спрашивают — какой год на войне был самым тяжелым? Могу с уверенностью сказать, что 1942 год. В этом, безусловно, меня поддержат большинство фронтовиков. Каким бы тяжелым ни был первый год войны, 1942 год был в несколько раз хуже. После победы под Москвой, освобождения значительной части Белоруссии, в 1942 году были наши поражения под Брянском и Курском, тяжелейшие бои под Харьковом, Ростовом, Воронежем, в Крыму и на Кавказе. Наша авиадивизия принимала самое активное участие в этих сражениях. Снабжали наши соединения, сражающиеся в полном окружении врага в Белоруссии и под Брянском. Доставляли подкрепления и вывозили раненых, высаживали десанты и диверсионные группы в тылу врага. Очень многих боевых товарищей мы потеряли в том грозном 1942 году.

К марту 1942 года в строю обоих транспортных авиаполков оставалось лишь 20 исправных самолетов «Ю-52». Еще 12 были повреждены зенитным огнем

---

<sup>1</sup> *Начало см. «Мы из Бреста. Рейд выживших», «Мы из Бреста. Штурмовой батальон», «Мы из Бреста. Ликвидация».*

противника и требовали средней категории ремонта корпуса и двигательной группы, а 7 самолетам, совершившим вынужденную посадку под Минском, требовался капитальный ремонт. В истребительном авиаполку положение было еще хуже. Его потери в технике составили более 70%, а в личном составе 50%. Серьезные потери в людях и технике понесли бомбардировочный и разведывательные полки.

Ставка ВГК оперативно отреагировала на сложившиеся в авиадивизии положение с авиапарком. В ущерб другим авиасоединениям нам были увеличены поставки самолетов «Ли-2», которые стали заменять донельзя изношенные трофейные борта транспортников и бомбардировщиков. По мере насыщения авиаполков новыми типами отечественных самолетов, а также закупленными в США и поставленными по «Алсибу»<sup>1</sup> захваченные у врага самолеты передавались в учебные части, где использовались для обучения летчиков-истребителей: к примеру, с немецкими машинами вели учебные бои слушатели знаменитой «вошебойки» — Высшей офицерской школы воздушного боя (ВОШВБ) в подмосковных Люберцах. Естественно, испытывались трофеи и для получения объективных тактико-технических характеристик, необходимых для совершенствования отечественных самолетов. Часть самолетов была передана в ГВФ<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 16 ноября 1942 года в Красноярске приземлилась первая группа перегоняемых американских самолетов по трассе «Алсиб». Авиалиния «Алсиб» начиналась в г. Грейт-Фолс штата Монтана до Красноярска и далее, через Сибирь и Урал в Москву, общей протяженностью 14 тысяч километров; за 1942—1945 годы было переправлено 7926 боевых самолетов.

<sup>2</sup> Гражданский воздушный флот.

Наиболее остро стоял вопрос с летным и техническим персоналом авиаполков. Кроме боевых потерь были другие. Так, значительная часть пилотов и членов экипажей авиаполков состояла из числа штрафников. У большинства из них в конце марта истек срок нахождения в штрафной эскадрилье, и они убыли для дальнейшего прохождения службы в части ВВС КА. При этом с авиадивизии никто не снимал ответственности за снабжение Минской группы войск. Эта проблема была решена за счет большего привлечения женского персонала. На нашем базовом аэродроме в Подмосковье к тому времени переучивалось более сорока пилотов-женщин. Именно они и заменили убывших в свои части штрафников. Уже к лету 1942 года половина экипажей транспортных авиаполков, действовавших на Минском и Брянском направлениях, состояла из женщин, а осенью практически все они были полностью укомплектованы женскими или смешанными экипажами.

Обеспокоенное все увеличивающимися нашими поставками на Белорусский фронт, немецкое командование ранней весной 1942 года значительно усилило свои силы ПВО на основных маршрутах, которыми мы пользовались. В районах Полоцка, Витебска, Орши, Смоленска и Могилева были размещены переброшенные с запада ночные истребители и станции радиолокационного обнаружения. Это стало возможным благодаря бездействию на фронте наших «союзников» по антигитлеровской коалиции. Практически сразу же возросли наши потери транспортных самолетов и бомбардировщиков. Только за одну ночь марта 1942 года на свою базу под Калинином не вернулось пять транспортных бортов, на

следующую ночь еще шесть, и это несмотря на то, что их на всем протяжении маршрута прикрывали истребители сопровождения.

В связи с этим был поставлен вопрос об изменении тактики полетов в Белоруссию — с наступлением темноты наши самолеты стали прорываться поодиночке и на малой высоте.

Кроме того, перед партизанскими отрядами и диверсионными группам НКВД, действовавшими в тылу врага, была поставлена задача обнаружения позиций РЛС и аэродромов базирования ночных истребителей противника. Скоро эта задача была выполнена. Было установлено, что люфтваффе использует специально разработанную сеть, которая состояла из ряда квадратов под кодовым названием «Himmelbett»<sup>1</sup>, аналогичная тому, что была создана немцами в Германии и Западной Европе. Каждый такой квадрат имел размеры около 45 км в ширину и 30 км в глубину. В центре квадрата размещались радар, несколько прожекторов и дежурный ночной истребитель.

Партизанам в районе Полоцка и Смоленска удалось уничтожить несколько таких квадратов вместе с радарами и самолетами, а главное — с летчиками и операторами РЛС, что на некоторое время снизило потери нашей транспортной авиации, но не решило проблему полностью.

Наши конструкторы были заинтересованы в изучении новейшей вражеской техники. С этой це-

---

<sup>1</sup> «Химмельбетт», или «четырёхслойка» (название отражало четыре компонента системы — радар раннего оповещения «Freya» («Фрейя»), два контрольных радара «Würzburg» («Вюрцбург») и планшетный стол «Зеебург».

лью в тыл противника была заброшена специальная группа диверсантов и специалистов НКВД, которая во взаимодействии с партизанами смогла под Витебском захватить немецкий аэродром, на котором располагалась так заинтересовавшая нас техника врага. Захват был произведен так профессионально и тихо, что немецкая комендатура в Витебске узнала об этом только после завершения операции, уничтожения аэродрома, эвакуации захваченных трофеев за линию фронта и удара партизан по городу.

Среди захваченных трофеев оказались планшетный стол «Зеебург», радары «Würzburg» и «Freya», техническая документация на них, обслуживающий персонал радаров и самолетов, ночные истребители «Ju 88С-6» и «Мессершмитт Bf.110E-1/U1».

При этом «Ju 88С-6» был оборудован новейшим на тот момент радаром FuG 202 «Lichtenstein» ВС, который работал на частоте 490 МГц и имел радиус действия до 2 км. В связи с высоким уровнем секретности этот радар оснащался управляемыми из кабины пилота взрывателями для самоуничтожения в случае аварии самолета. Тем не менее специалистам НКВД удалось обезвредить заряд и перегнать самолет за линию фронта.

«Мессершмитт Bf.110E-1/U1» был оборудован инфракрасным детектором (т. н. Spanner-Anlage). Такой прибор, установленный в верхней носовой части самолета, позволял обнаружить вражеский бомбардировщик по тепловому излучению, наиболее интенсивному в области выхлопных патрубков двигателей. Индикатор — т. н. Q-Rohr — находился перед кабиной экипажа и представлял собой небольшой круглый экран, на котором обнаружение вражеского са-

молета отмечалось светящейся полосой. Естественно, до полноценного прибора ночного видения такому устройству было еще далеко, но до внедрения в авиацию радиолокационных станций *Spanner-Anlage* оставался единственным в люфтваффе средством, помогающим обнаружить вражеские самолеты в темное время суток.

Наша авиадивизия принимала самое активное участие в этой операции: мы предоставляли транспортные самолеты, экипажи и техперсонал для эвакуации захваченной авиатехники, документации, вооружения и пленных. Все принимавшие активное участие в данной операции были награждены орденами боевого Красного Знамени, остальные — медалями «За боевые заслуги».

Изучение захваченных трофеев помогло советским конструкторам в совершенствовании стоящих с 1937 года на вооружении РККА станций радиообнаружения самолетов. Таких, как РУС-2 «Редут», РУС-2с «Пегматит»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> В 1936 году в ЛФТИ начались работы по наземной радиолокационной установке «Редут». В отличие от РУС-1 (система радиообнаружения линейного типа для охраны государственных границ — система «Ревень». В основу системы была положена разработка ЛЭФИ «Рапид», испытанная в 1934 году. Система состояла из одной передающей машины и пары приемных, которые должны были располагаться на удалении 30—40 км от передающей. Передающая станция создавала в стороны приемных направленное излучение в виде сплошной завесы, при пересечении которой самолеты обнаруживались приемными станциями по биениям прямого и отраженного сигналов. В 1937—1938 годах НИИС КА получил заказ на изготовление 16 комплектов «Ревень». В сентябре 1939 года система «Ревень» была принята на вооружение войск ПВО

Летом 1942 года конструкторы возобновили работы по станциям РЛС обнаружения «Река» и наведения «Рассвет», разработка которых началась еще в 1939 году, но из-за начала войны так и не была закончена. Кроме этих станций, были разработаны станции «Редут-Д» с дальностью обнаружения до 300 км.

В Мурманске усилиями местных инженеров была создана РЛС «Роза», которая была построена с использованием блоков от станции орудийного наведения СОН-2, РЛС «РУС-2с» и элементов радиоаппаратуры, снятых с трофейных «Ju-88», «Роза» обнаруживала самолеты противника на удалении до 160 км.

В 1943 году установки РУС-2М стали комплектоваться системой опознавания «свой — чужой». После

---

под названием РУС-1. Первое боевое применение РУС-1 произошло в ходе советско-финской войны в ПВО Ленинграда. Всего было выпущено 45 комплектов РУС-1. Они были размещены в Закавказье и на Дальнем Востоке. Новая установка должна была выявлять факт наличия самолета, определять его азимут, скорость и дальность. Весной 1937 года опытный экземпляр установки обнаружил самолет на удалении 10 км. В 1939 году дальность обнаружения была доведена до 95 км. 26 июля 1940 года РУС-2 «Редут» был принят на вооружение. РУС-2 выпускался в мобильном варианте и состоял из 3 фургонов, установленных на автомобильном шасси: электрогенератора и приемника, смонтированных на шасси ГАЗ-ААА, и передатчика на шасси ЗиС-6. Приемная и передающая кабины были оснащены синхронизированным приводом вращения. В период 1940—1945 годов было выпущено более 600 станций РУС-2 различных модификаций. Помимо автомобильной установки выпускался также вариант РУС-2с «Пегматит», размещенный на двух прицепах. В 1940 году из за дефицита автомобилей был разработан одноантенный вариант РУС-2 «Редут-41», в котором передатчик и приемник помещались на общем шасси.

модернизации РЛС получили обозначения «П-1», «П-2» и «П-2М» соответственно. В 1943 году была инициирована разработка станции раннего предупреждения и наведения перехватчиков «П-3». При мощности 100 кВт на волне 4,15 м новая станция должна была обеспечивать дальность обнаружения не менее 130 км, а дальность определения координат для наведения перехватчиков — не менее 70 км.

Говоря о наземных радиолокационных станциях, нельзя не рассказать и о РЛС авиационного базирования. В начале 1941 г. в НИИ радиопромышленности по заказу ВВС начинается разработка авиационной РЛС сантиметрового диапазона «Гнейс-1». Станция планировалась к размещению на «Пе-2» и должна была обеспечивать дальность обнаружения не менее 5 км. Из-за эвакуации возникли проблемы с генераторными лампами и было принято решение разрабатывать РЛС метрового диапазона, получившую индекс «Гнейс-2». РЛС работала на волнах длиной 1,5 м при мощности передатчика 10 кВт. Летом 1942 года РЛС «Гнейс-2» была установлена на 15 самолетов «Пе-2» и «Пе-3», которые были переданы в войсковые части. К 1944 году было выпущено более 200 станций «Гнейс-2». Значительная часть их была установлена на самолеты нашей авиадивизии и АДД. Только слабость нашей радиоэлектронной промышленности не позволила обеспечить установку таких радаров на все боевые самолеты. Эта задача была решена уже после войны с введением в строй нескольких радиозаводов.

Для противолокационной борьбы в годы войны конструкторами были разработаны специальные установки, которые имитировали отраженные сигналы, что снижало эффективность радаров. Исполь-

зовались и системы постановки помех, которые шумовым излучением «забивали» частоты работы РЛС противника.

Мой рассказ был бы неполным, если бы я не упомянул и разработки в области авиастроения, получившие толчок после изучения трофейной техники.

Специалисты НИИ ВВС, других научных центров смогли изучить основные типы самолетов гитлеровских люфтваффе. Военные инженеры отметили основную тенденцию развития самолетостроения Германии в то время — увеличение мощности двигателей. Истребители оборудовались бомбодержателями, а на бомбардировщиках и разведчиках заметно возросло количество огневых точек и была усилена бронезащита экипажа по сравнению с закупленными перед войной моделями. Наряду с этим отмечались некоторые технические особенности, например приспособление для быстрого слива горючего на случай вынужденной посадки на «Ju 88»-разведчике, неподвижный дистанционно управляемый пулемет в хвостовом коке и полуподвижная пушка в шкворневой установке на «He-111», устройство для выпуска отравляющих веществ с корректировщика «Hs-126» и другие «изюминки».

Значительный вклад в изучение трофейного имущества противника внесли инженеры ВВА им. Н.Е. Жуковского, которые выполняли специальное задание штаба ВВС Красной Армии. Команда специалистов, возглавляемая бригаинженером В.А. Семеновым, отбирала наиболее интересные технические новинки немцев и определяла возможность использования их в наших условиях. Особое внимание уделили тем мероприятиям, которые германское командование