

**Marchenko I.Y.**

National Center for Monument Studies under NAS  
and Ukrainian Association for Protection of Historical and Cultural Monuments

## THE HISTORY OF THE USE OF CERTAIN ANIMAL GLUES IN THE RESTORATION OF EASEL PAINTING

### Summary

The article deals with the history of the use of different hide-and-bone (animal) glues, including cod-liver and leather glue, in the restoration of easel paintings. The evolution of some restoration techniques connected with the use of the mentioned adhesives has been examined. Special attention has been paid to the advantages and disadvantages of adhesives.

**Keywords:** cod-liver glue, leather glue, adhesives, plasticizers, moisture capacity, duplication.

УДК (100) «1939/1945»

## ШТРАФНІ ЕСКАДРИЛІ: МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ

**Петрухін С.В.**

Криворізький педагогічний університет

У статті аналізується особливості формування особового складу штрафних авіаескадриль, їх кількісний склад та бойове використання в Радянському Союзі в період Другої Світової війни. Особливу увагу, приділено положенню «формування штрафних ескадриль» в Червоній армії його суворості, що до принципів перебування та достроково-го звільнення із лав льотчиків-штрафників. Крім того, висвітлюється роль органів правосуддя у цій справі, а також приділено увагу стосовно часу та місця створення штрафних ескадриль під час радянсько-німецької війни.

**Ключові слова:** штрафна ескадрилья, 8-а повітряна армія, Сталінградський фронт.

**Постановка проблеми.** Серед проблем, пов'язаних із Другою Світовою війною, уважного ставлення дослідників останнім часом привертає існування штрафних підрозділів в Червоній армії. Їх формування та специфічні аспекти і досі мають більше питань ніж відповідей. Це пов'язано з тим, що за часів СРСР про ці підрозділи воліли не згадувати зовсім адже сам факт їх існування не вписувався в радянську версію війни. Після розпаду Радянського Союзу виходило дуже мало розвідок присвячених штрафникам і вони здебільшого носили публіцистичний характер. І лише коли в 2004 році був знятий гриф секретності з деяких архівних документів, що стосується вивчення діяльності штрафних ескадриль ці дослідження перейшли у наукову площину [7, с. 206].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** В сучасній зарубіжній історіографії проблема формування штрафних ескадриль в Червоній армії в роки радянсько-німецької війни набуває все ширшого розгляду. У своїх роботах автори спираючись на існуючий на сьогодні фактологічний матеріал, відтворюють процес формування та використання цих підрозділів в роки Другої Світової війни з боку радянського керівництва. Зокрема, наголошується на принципах формування, чисельності особового складу та на особливостях використання цих підрозділів на фронтах Другої Світової війни.

Приміром, полковник юстиції А. Морозов у своїх статтях висвітлює принципи формування та особливості перебування штрафників в цьому підрозділі, а А. Медведь зосереджує свою увагу на різновидах штрафних формувань, які були створені у ВПС (Військово-повітряних сил) СРСР і брали безпосередню участь в повітряних битвах на Сталінградському фронті.

**Метою нашої розвідки** є висвітлення мало дослідженої сторінки формування та використання

штрафних ескадриль у складі Військово-повітряних сил Червоній армії.

**Виклад основного матеріалу.** Штрафні авіаескадрильї (ШАД) – це один із різновидів штрафних підрозділів Червоній армії, які були створені в роки радянсько-німецької війни. У цих підрозділах льотчикам, авіамеханікам, стрількам – бомбардирам давалась можливість спокутувати свою провину перед Батьківщиною. Як і інші штрафні ескадрильї використовувалися виключно на важких ділянках фронту.

Особливістю цих підрозділів було те, що в тексті наказу № 227 нічого не було сказано про штрафні підрозділи у складі ВПС. Вперше таку ініціативу висунуло керівництво 8-ї повітряної армії Сталінградського фронту. Проект положення про «штрафні ескадрильї» готував майор Я. С. Шкурін, який був на той час першим командиром штабу 8-ї повітряної армії. 6 вересня 1942 р. це положення було затверджено генерал-майором авіації Т. Хрюкіним та бригадним комісаром А. Вихоревим і стало обов'язковим до виконання [3].

На думку самого А. Морозова це положення вишло більш суворим ніж інші накази про створення штрафбатів. Доказом цього є те, що сам документ фактично підтверджував жорсткі міри запровадженні в авіації сталінським керівництвом. Про це свідчать такі основні пункти цього положення:

По-перше, термін служби в штрафних ескадрильях міг сягати від 5 до 8 місяців. Основним критерієм звільнення льотчиків та авіамеханіків раніше зазначеного терміну було не перше поранення під час бою, а чітко визначена кількість бойових вильотів та результативність виконання поставлених завдань. Крім того, якщо льотчик отримував під час бою поранення то це не розглядалось радянським керівництвом як вияв спокути штрафником своєї провини [3].

По-друге, не передбачалося офіцерському складу надання розширених дисциплінарних повноважень, а також пільг щодо відслуги років. І паралельно з цим, положення забороняло нагороджувати льотчиків державними нагородами, вони позбавлялися права отримувати грошові премії за визначену кількість збитих ворожих літаків або за вдало проведені військово-повітряні операції [5, с. 18].

По-третє, за день штрафні авіаескадрильї мали виконувати в два рази більше бойових вильотів ніж звичайні ескадрильї регулярної армії від 5 до 7 вильотів на день [1, с. 270].

Згідно цього положення в межах 8-ї повітряної армії створювалися штрафні ескадрильї трьох типів:

- а) винищувальні на літаках Як-1 і Лагг-3;
- б) штурмові на Іл-2;
- в) легкомобильні літаки на У-2 [4].

Ці підрозділи 6 вересня 1942 року очолили такі командири як: старший лейтенант Г. Е. Буренков (очолив ескадрилью винищувачів Як-1 і Лагг-3), капітан П.Ф. Забавський (став командиром штурмовиків), старший лейтенант І. М. Семергей (очолив бомбардувальну групу штрафбату) [5, с. 18].

Формування штрафних авіаескадрильї нічим не відрізнялося від структури звичайних регулярних ескадрильї. Штат штрафних ескадрильї включав в себе 10 бойових літаків, 11 льотчиків та 8 авіамеханіків [8].

Командні посади займали виключно офіцери з регулярної армії, постійний склад штрафної ескадрильї включав себе командира, військового комісара, зам. командира, старшого ад'ютанта та старшого техника. Всі інші посади командного, рядового, льотного і технічного складу формувалися виключно за рахунок штрафників [4]. До тимчасового складу штрафників ескадрильї могли потрапити льотчики, стрільки – бомбардири, техніки та механіки незалежно від звання і раніше займаної посади [5, с. 18]. З іншого боку, у випадку якщо під час комплектування льотного персоналу бомбардувальних штрафних ескадрильї не вистачало стрільків, то дозволялося ці бойові одиниці доукомплектовувати за рахунок льотчиків із регулярної армії [4].

Провини за які льотчики потрапляли до складу штрафників були різні. Зокрема, зловживання механіками своїм положенням, порушення техніки безпеки, що в результаті призвело до знищення літака або до зриву бойових вильотів. Так, молодий механік охороняючи склад з боеприпасами, занудгував і на посту вирішив постріляти по горобцям. В результаті це привело до вибуху складського приміщення [3].

Льотчики ставали штрафниками за проявлене боягузтво під час повітряного бою, за пошкодження літака при посадці. В штрафні підрозділи потрапляли і за порушення дисципліни. Приміром в Астрахані двом льотчикам було наказано відправитися 5 червня 1943 року на аеродром Началова

та прийняти літак Як – 1 і повернутися в полк. Згодом з'ясувалося, що льотчики не повернулися в конкретно визначений термін, а причиною було те, що вони вирішили самовільно полетіти у Кизляр за вином. А коли вони збиралися повертатися при вильоті з пустиря зламали літак [3]. Також, до рядів штрафників можна було потрапити за невдале виконання завдання, пияцтво, бійку тощо [9].

Отже, до складу штрафних ескадрильї можна було потрапити за різні провини. А це створювало додаткові важелі, з одного боку, для укріплення дисципліни, а з іншого – давало можливість командирам через свою особисту неприязнь до того чи іншого бійця відправляти його до штрафних підрозділів.

Як підкреслював Г. Савицький, «де перемога там і поразка, де відвага і сміливість – там боягузтво і підлість [9]». Тому у ШАД разом з відважними штрафниками могли бути і негідники. Але слід пам'ятати, що їх кількість в штрафних підрозділах була невеликою. З іншого боку, радянську владу мало турбувало винний чи невинний солдат чи офіцер. Штрафні підрозділи, як правило, використовувались на власний розсуд командуванням на важких ділянках фронту. Так, за свідченнями А. Кроткова, льотчиків штрафників «кидали» то під Харків та Сталінград у 1942 р., то на Курську дугу у 1943. Не кожному вдавалося повернутися. Після першого бою основна частина льотчиків-штрафників гинула в повітрі [2].

Але деяким вдавалося під гідним керівництвом їхніх командирів повернутися живими з цих запеклих повітряних боїв. Наприклад, 206 штрафна авіаескадрилья 807 штурмового авіаційного полку під командуванням П. Ф. Забавського починаючи з 9 вересня 1942 року здійснила 86 успішних бойових вильотів на Сталінградському фронті. В результаті 206 ШАД було знищено 12 танків, 79 автомашин, 12 артилерійських батарей, 48 візків з вантажем, 2 прожектори і живої сили 500 солдатів та офіцерів. Безпосередню допомогу льотчикам штрафникам надав штрафний технічний склад, який за короткий час привели літаки в повну бойову готовність. З нагородного листа П. Ф. Забавського довідуємося, що технічним складом 206 ШАД було виконано нелюдську роботу. Вони змогли обслужити 52 бойових вильоти, замінити 13 старих авіамоторів на нові, евакуювати з місць примусових посадок 4 літаки та ін. [8]. Проіснувала 206 штрафна авіаескадрилья до 30 жовтня 1942 року після чого була розформована, а її особистий склад був переведений до регулярної армії [6, с. 36].

**Висновок.** Отже, штрафні ескадрильї реально існували в Червоній армії під час радянсько-німецької війни і були однією із форм репресивної політики Й. Сталіна. Проте, з погляду сучасних дослідників значення цих підрозділів було незначним, навіть мізерним, що в результаті привело до їх ліквідації. Сьогодні свідків існування цих підрозділів майже не залишилося, а ті хто все таки дожив до перемоги ніколи не згадували про своє «штрафне» минуле.

### Список літератури:

1. Дайнес В. О. Штрафбаты выиграли войну? Мифы и правда о штрафниках Красной Армии / Владимир Дайнес. М.: Яуза: Эксмо, 2011. – 448 с.
2. Кротков А. П. Тайная война воздушного штрафбата [Електронний ресурс] / А. П. Кротков. – Режим доступу до ресурсу: [http://4itaem.com/book/taunaya\\_voyna\\_vozdushnogo\\_shtrafbata-365557](http://4itaem.com/book/taunaya_voyna_vozdushnogo_shtrafbata-365557)
3. Мороз А. Штрафной удар с неба [Електронний ресурс] / Андрей Мороз // Красная Звезда 2008. 16 января – Режим доступу до ресурсу: [http://old.redstar.ru/2008/01/16\\_01/4\\_01.html](http://old.redstar.ru/2008/01/16_01/4_01.html)
4. Мороз А. Обожженные небом. Крылатые штрафники: быль и легенды. [Електронний ресурс] / Андрей Мороз. – Режим доступу до ресурсу: [http://old.redstar.ru/2009/06/03\\_06/3\\_04.html](http://old.redstar.ru/2009/06/03_06/3_04.html)
5. Медведь А. Штрафные эскадрильи ВВС Красной армии / Александр Медведь // Крылья Родины. – № 5. – 2006. – С. 15-19.
6. Медведь А. Штрафные эскадрильи ВВС Красной армии / Александр Медведь // Крылья Родины. – № 6. – 2006. – С. 37-40.
7. Мединский В. Р. Война. Мифы СССР. 1939-1945./ В. Р. Мединский – М.: ЗАО ОЛМА Медиа Групп, 2011. – 656 с.
8. Наградной лист. Командира 807 штурмового авиационного полка П. Ф. Забавского. 29 мая 1943 г. [Електронний ресурс] / Режим доступу до ресурсу: <http://forum.patriotcenter.ru/index.php?topic=2066.0>

9. Савицкий Г. Крылатый штрафбат. Пылающие небеса [Электронный ресурс] / Георгий Савицкий. – Режим доступа до ресурсу [http://4itaem.com/book/kryilatyy\\_shtrafbat\\_pyilayuschie\\_nebesa-406891](http://4itaem.com/book/kryilatyy_shtrafbat_pyilayuschie_nebesa-406891)

**Петрухин С.В.**

Криворожский педагогический университет

## ШТРАФНЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

### Аннотация

В статье анализируются особенности формирования личного состава штрафных эскадрилий, их количественный состав и боевое использование в Красной армии в период Второй Мировой войны. Особое внимание, уделено положению «формирование штрафных эскадрилий» в Красной армии его строгости, о принципах пребывания и досрочного освобождения из рядов летчиков-штрафников. Кроме того, освещается роль органов правосудия в этом деле, а также уделено внимание относительно времени и места создания штрафных эскадрилий во время Великой Отечественной войны.  
**Ключевые слова:** штрафная эскадрилья, восьмой воздушная армия, Сталинградский фронт.

**Petrukhin S.V.**

Kryvyi Rih Pedagogical University

## PENAL SQUADRON: MYTH OR REALITY

### Summary

In the article analyzes the features of formation personnel penal air squadron, their quantitative composition and combat using in the Red Army during World War II. Particularly attention allot to the positions to the formations of penalty squadron Red army its strict, what to the principles sojourn and parole with the ranks pilot – penalty. In addition, highlights the role of justice in this case and paid attention regarding the creation penalty units.

**Keywords:** penal air squadron, 8-th air army, Stalingrad front.

УДК930.253:94 (477)

## ОСОБЛИВОСТІ ПРОПАГАНДИ ПІД ЧАС НАБОРУ ДО 14-ОЇ ДИВІЗІЇ ВАФФЕН СС «ГАЛИЧИНА» (КВІТЕНЬ-ЧЕРВЕНЬ 1943 РОКУ)

**Хом'як О.В.**

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

У статті розглянуто особливості пропагандистської кампанії на початку набору до 14-ої дивізії Ваффен СС «Галичина» у квітні-червні 1943 року. Встановлено, що антирадянська риторика та потреба вишколеного українського військового формування стали основними гаслами пропаганди та були висловлені тими, кого громадськість поважала: священиками, вчителями, учасниками подій Української революції 1917-21 років тощо. Для багатьох добровольців саме це стало вирішальним чинником у їхньому рішенні вступати до дивізії, які, відтак, свідомо чи несвідомо стали жертвами пропаганди.

**Ключові слова:** дивізія «Галичина», 14-та дивізія Ваффен СС «Галичина», пропаганда.

**Постановка проблеми.** 28 квітня 1943 року у дистрикті «Галичина» офіційно розпочалася кампанія рекрутування добровольців до нової військової формації під німецькою егідою – СС стрілецької дивізії «Галичина» (таку назву мала дивізія на час свого створення та змінюватиметься ще кілька раз). Згідно із звітом Військової управи, що відповідала за набір до дивізії, станом на 2 червня 1943 року на гасло «Усі до дивізії» відгукнулось 81 199 осіб, з яких придатними до військової служби визнано 52 873 [1, с. 97]. Це перевершило усі сподівання як німецької адміністрації, так і представників легальних українських організацій. Що спричинило таку кількість добровольців? Якими інструментами захоували/примували до вступу? Які пропагандистські гасла використовували та як вони сприймалися? Ким були носії таких закликів?

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідження історії 14-ої дивізії Ваффен СС «Галичина»

(далі – дивізія або дивізія «Галичина») представлені у працях Майкла Мельника, Тараса Гунчака, Андрія Боляновського, Романа Колісника [46, 4, 1, 18], які фокусуються на її організаційному становленні та бойових діях, тоді як особистий досвід війни її вояків досі залишається поза увагою дослідників. Розвідки Олеси Хромейчук, Пера Рудлінга та Девіда Марплза [48, 45] аналізують особливості формування наративів про дивізію в Україні та за її межами. В Україні уявлення про дивізію творилося не під впливом академічної літератури, а газетними публікаціями та некомпетентними дискусіями в публічному просторі. Цьому посприяла поляризація трактування її колишніх вояків як «зрадників»/«військових злочинців» [8, 47] та «борців за незалежність України» [27, 31, 35], що вкотре показує потребу дослідженні феномену дивізії «Галичина» в українській історії.

У статті використано матеріали українських архівів, спогади, а також усні історії (*Oral History*) із