

ТАНК НА ПОЛЕ БОЯ

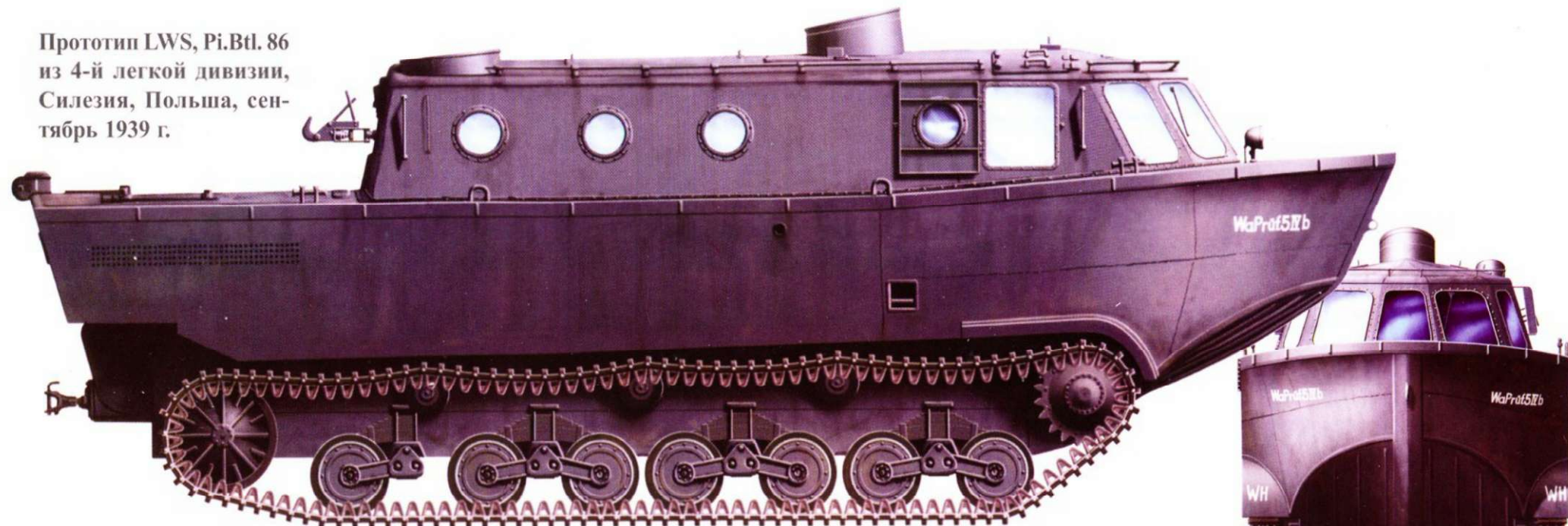
46

LWS

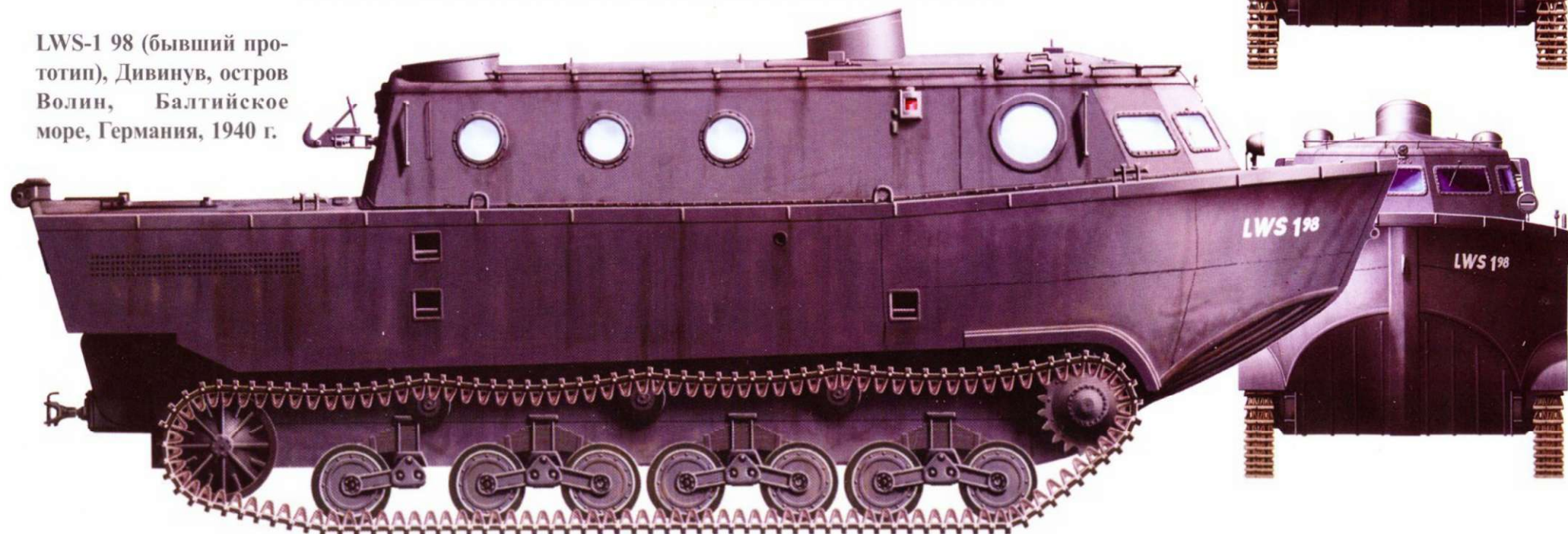
ГЕРМАНСКАЯ ГУСЕНИЧНАЯ АМФИБИЯ



Прототип LWS, Pi.Btl. 86
из 4-й легкой дивизии,
Силезия, Польша, сен-
тябрь 1939 г.



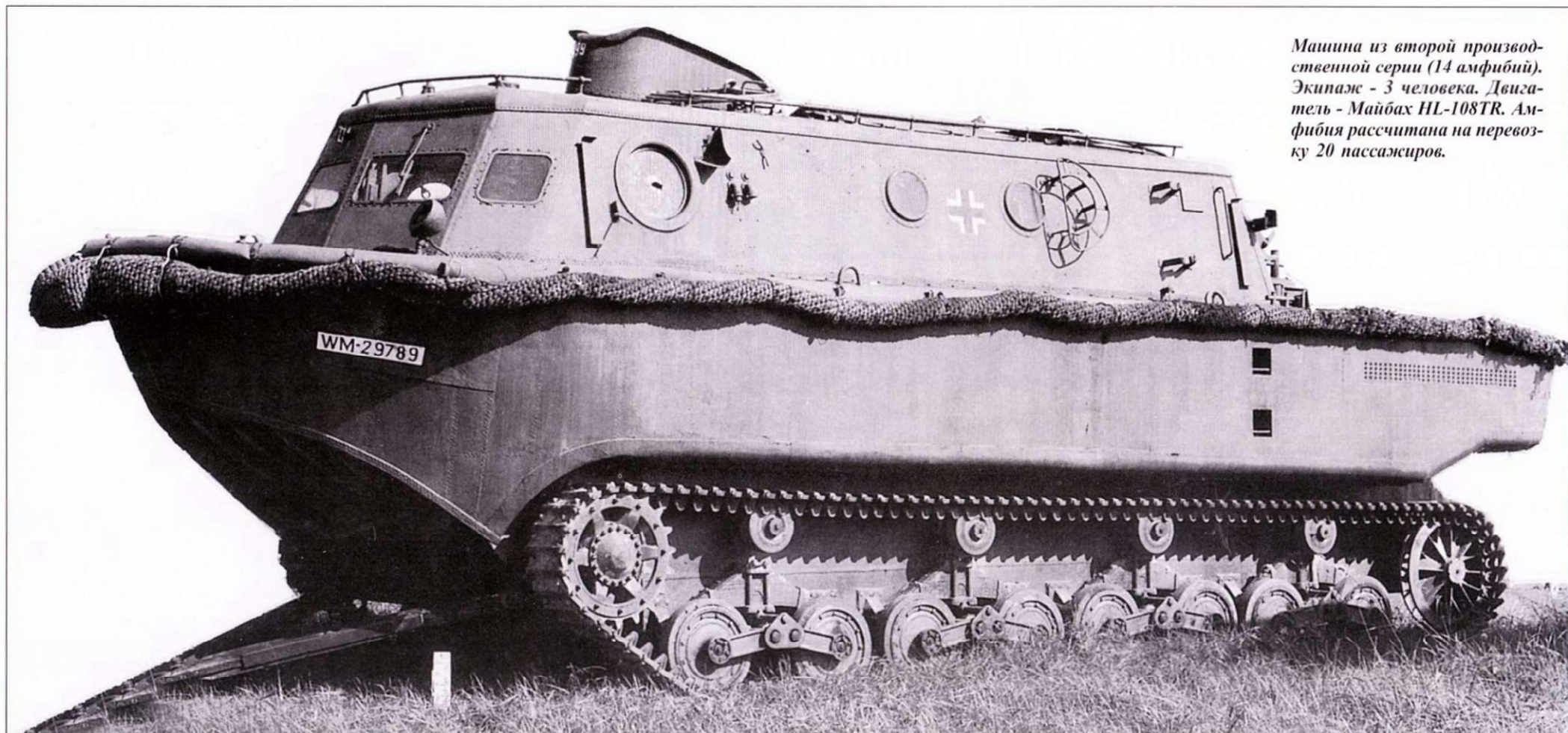
LWS-1 98 (бывший про-
тотип), Дивинув, остров
Волин, Балтийское
море, Германия, 1940 г.



LWS

германская гусеничная амфибия





Машина из второй производственной серии (14 амфибий). Экипаж - 3 человека. Двигатель - Майбах HL-108TR. Амфибия рассчитана на перевозку 20 пассажиров.

LWS, он же Landwasserschlepper является одним из самых малоисследованных образцов германской боевой техники периода Второй мировой войны. Сие неудивительно, ибо машина строилась предельно ограниченной в количественного отношении серий, а военные историки и мастера художественной прозы машине должного внимания не уделили. После нескольких лет эксплуатации первого в мире трактора-амфибии, появился его улучшенный бронированный вариант, так называемый Panzerfahre, попросту Pz.F. Два трактора-амфибии обеспечивали перевозку на специальном понтоне грузов массой до 28 т. Некоторые источники говорят о двух построенных прототипах Panzerfahre, некоторые об одном, но все сходится во мнении, что карьера одной-двух таких машин завершилась в России. После войны русские преуспели в деле разработки гусеничных амфибий. Собственными тракторами-амфибиями обзавелись также американцы.

Истоки

В мае 1935 г. инженерный отдел министерства вооружений (HWaA-WaPruef-5 IV b) подготовил технические требования к машине-амфибии, способной перевозить и/или буксировать прицеп с грузами военного назначения. Два типа плавающих прицепов были разработаны специалистами фирмы Кассбохер из Ульма. Первый был способен выдерживать груз массой до 10 000 кг (танк Pz.Kpfw. II), второй - до 20 000 кг (для танка Pz.Kpfz. IV). Заказ на разработку и постройку прототипа машины под шифром LWS, Landwasserschlepper, получила фирма Рейнметалл-Борзиг из Дюссельдорфа. К работам по данному проекту подключились фирмы Алкетт из Берлина, Шахсенберг АГ из Дессау-Росслау, Хюттенверке Сонтхофен (стальные компоненты корпуса), Занхрадфабрик из Фридрихсхафена (ходовая часть) и Майбах-Моторенбау тоже

из Фридрихсхафена (двигатель). Требованиями предусматривалось наличие у машины водонепроницаемого корпуса и гусеничного движителя. Корпус, гребной винт и руль были спроектированы специалистами фирмы Шахсенберг, данная фирма была широко известна своими скоростными маломерными судами, включая суда на подводных крыльях, такие как легендарный VS-8 (Schell I), способный перевозить груз массой до 28 000 кг - то есть танк. Имей Германия корабли VS-8 в достаточном количестве, проблема снабжения корпуса «Африка» могла бы считаться решенной. Фирмы Рейнметалл-Борзиг и Алкетт сконцентрировали свои усилия на создании ходовой части и движителя.

Проектно-конструкторские работы шли медленно, темп проектирования увеличился только после покорения Франции, когда на повестку дня поставили вопрос об оккупации Английского острова. Презентация первых трех прототипов со-



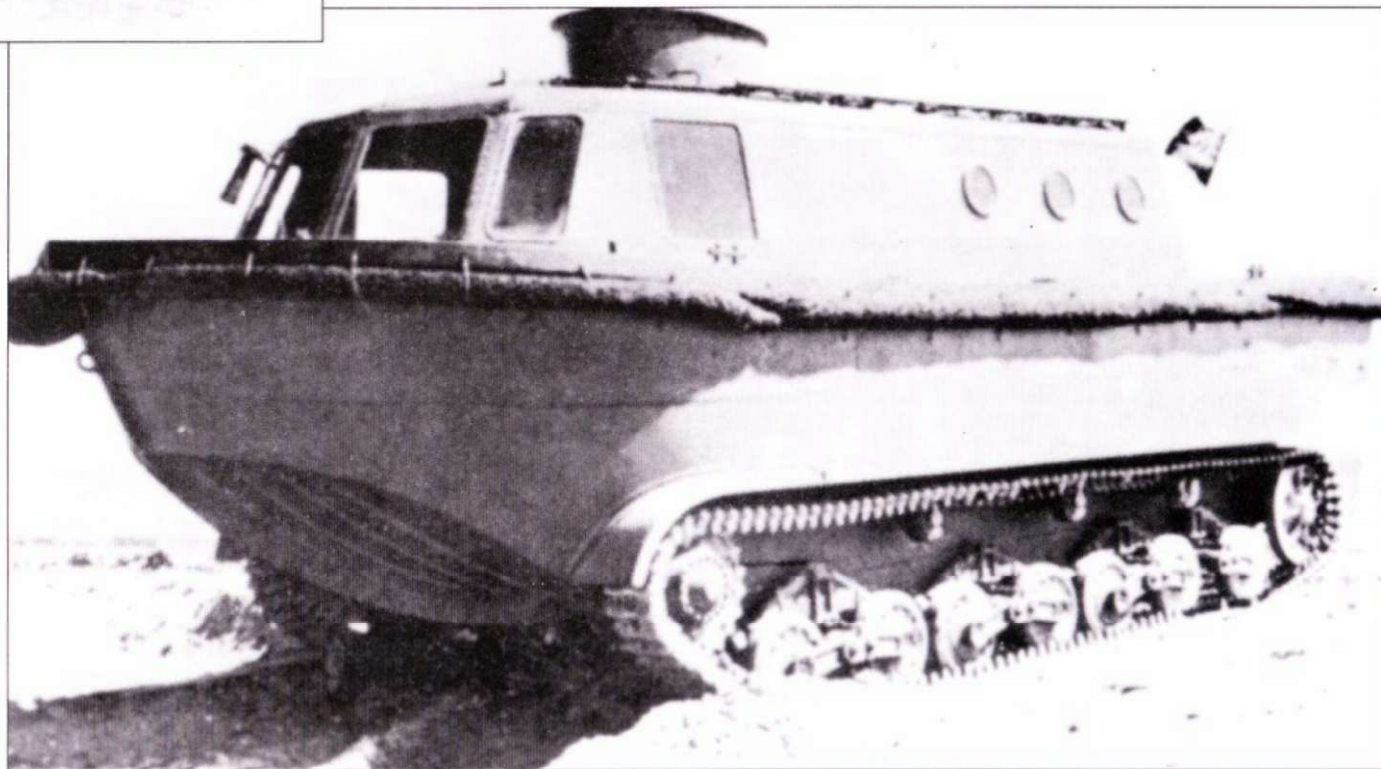
Первый прототип амфибии LWS. Единственная амфибия данного типа с семью опорными катками на борт (остальные машины имели по восемь опорных катков) и подкрылками над ведущими колесами. Под подкрылки набивалась грязь, а на воде они серьезно тормозили движение, поэтому на последующих машинах от подкрылков отказались. Прототип обозначался LWS-1 98.

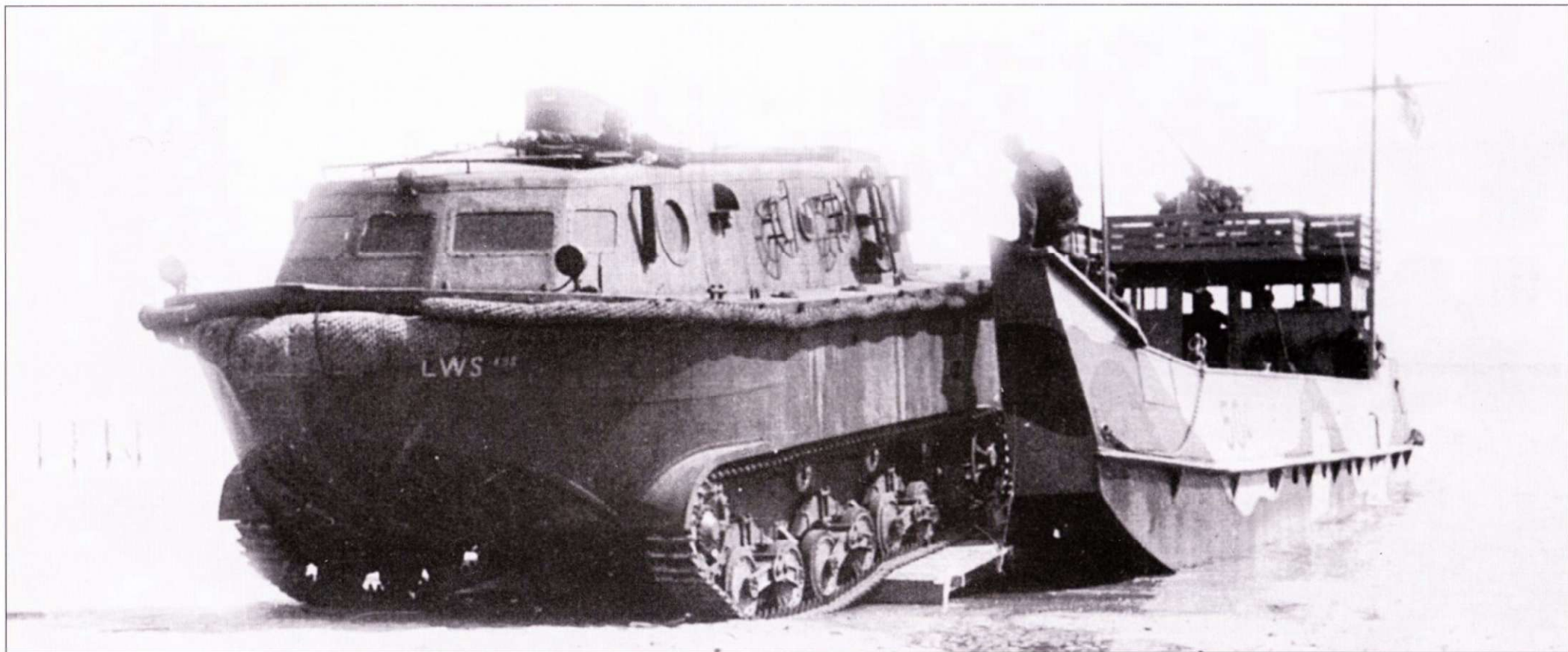
стоялась 2 августа 1940 г. на острове Сильт, за презентацией последовали испытания в морских условиях. Испытания выявили ряд конструкторских ляпов. Низкий борт не позволял амфибии ходить в море при ветре выше 4 - 5 баллов по шкале Бофорта. Сравнительно высокий силуэт делал водяной трактор удобной мишенью для вражеских канониров, из-за чего, по мнению начальника штаба германской армии генерал-полковника Гальдера, исключалась возможность использования амфибии в качестве командно-штабной машины на ранней стадии десантной операции. В то же время ляпы были не настолько серьезными, чтобы вообще поставить крест на разработке.

Все испытательные серийные амфибии (вероятно, включая четвертый и последний прототип, построенный в 1940 г.) были переданы заказчику до конца 1940 г. Согласно данным авторитетного исследователя Рандольфа Кутлера, два трактора Landwasserschlepper были использованы в сентябре 1939 г. для покорения Польши. Источники и авторитеты не дают однозначной даты начала поступления амфибий в войска.

Данные согласно Überblick über den Stand der Entwicklungen beim Heer от августа 1942 г.

Месяц	количество поставленных	количество в эксплуатации	количество в строевых частях	количество вновь построенных
май 1941	3	-	3	3
июнь 1941	0	-	6	0
июль 1941	0	-	6	2
август 1941	0	6	6	1
сентябрь 1941	0	0	0	1
октябрь 1941	0	0	1	2
ноябрь 1941	4	1	1	2
декабрь 1941	0	0	4	0
январь 1942	0	3	9	0
февраль 1942	0	0	6	0
март 1942	0	0	6	0
апрель 1942	0	0	6	0
май 1942	0	0	6	0
июнь 1942	-	-	-	0
июль 1942	-	-	-	0
август 1942	-	-	-	0
сентябрь 1942	-	-	-	0
ноябрь 1942 г.	-	-	-	0
декабрь 1942	-	-	-	0

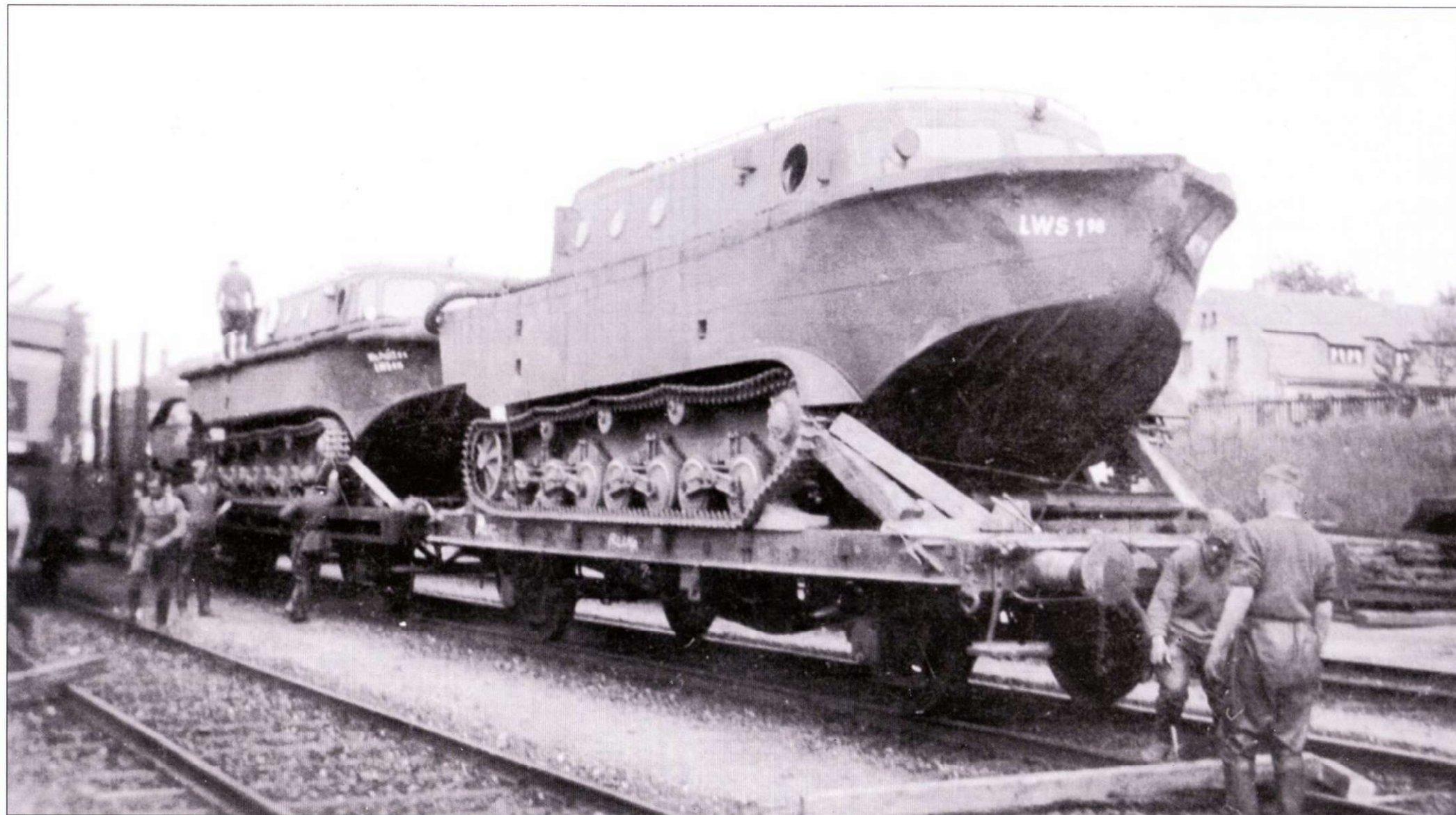




LWS-11 72, K-Fl. 311 (Lshrkdo 300, Kleinkampfverband), Нейштадт, Балтийское море, Германия, сентябрь 1944 г.

Амфибия LWS-1 98 сходит на берег с десантной баржи PiLb-41 (тактический номер «504»). Стилль написания марки и номера - поздний, буквы и цифра «1» - одной высоты. Шасси доработано под ведущие колеса нового типа и гусеницы с поздними траками. Фотография сделана в период с 26 ноября 1942 г. по 5 декабря 1943 г., когда Pi.Lehr-Btl находился в Линдау или после 6 ноября 1943 г., когда амфибия в составе Pi.Ldgs.Ausb.Btl. дислоцировался в Эсьберге.

По мнению одних, в конце 1940 г. вермахт получил только четыре прототипа, в то время как серийная техника поставлялась с июня по август 1941 г. с темпом по две машины в месяц, то есть было поставлено шесть серийных амфибий. По другим данным, на июль 1942 г. вермахт имел в своем распоряжении семь серийных амфибий, некоторые говорят об 11 построенных к ноябрю 1941 г. серийных машинах. В феврале - июне 1942 г. разными подразделениями эксплуатировалось шесть амфибий LWS. В июле - августе 1942 г. были построены еще две серийных машины из 14 заказанных. Согласно официальным данным, приведенным в октябре 1943 г., было заказано в



Амфибии LWS-1 98 и LWS-4 15 на железнодорожных платформах. Амфибия LWS-4 15 сохранила маркировку Ws Pruef 5 Vb, что означает прохождение испытаний, в то время как на LWS-1 98 такая маркировка отсутствует. Хорошо видны деформации носовой части корпуса амфибии LWS-1 98, которые предположительно появились во время морских испытаний. Скорее всего снимок выполнен в Дивенуе на острове Воллин в Балтийском море, где находилась экспериментально-испытательная станция.

общей сложности 30 серийных машин, из которых до мая 1944 г. была построена лишь одна машина. Общее производство до мая 1945 г. оценивается в 21 - 23 машину. Фотографиями подтверждена постройка 19 амфибий.

Техническое описание LWS-1

Амфибия LWS спроектирована вокруг стального клепанного корпуса в форме лодки. Корпус разделен на отсеки четырьмя поперечными перегородками. Заклепки установлены

в два ряда. Все элементы корпуса, по возможности, выполнены округлыми. За передней перегородкой установлены два сообщающихся между собой топливных бака. Еще два топливных бака расположены в задней части корпуса ниже лебедки. Суммарная емкость баков составляет 600 л. На палубе смонтирована рубка с люками в крыше, на машинах LWS-3 - LWS-19 люк имелся также в задней стенке рубки. Обзор экипажу обеспечивают пять прямоугольных иллюминаторов в передней стенке рубки. Ранние машина отличались иллюми-



Для испытания новых амфибий и изучения способов их боевого применения был организован специальный отдел в управлении вооружений вермахта. Маркировка Wa-Prüf-5 хорошо видна на корпусе амфибии. Это машина из первой производственной серии, в которую вошло семь амфибий.

Амфибии LWS-299 и LWS-300 на испытаниях в Остенде, Бельгия, сентябрь 1940 г. Машины несут маркировку Wa Prüf 5 VIb, хотя они уже поступили на вооружение 3-й роты Pz.Abt. 100 (Fl). В период с 26 июля по август 1940 г. рота оперировала как Pz.Kr. «Хорн» и была придана зондерштабу «Куно», подобно зондерштабу Рейнхард, созданному в рамках подготовки операции «Морской Лев». На корпуса машин нанесены эмблемы части - изображения мышки с кубиком на кончике хвоста. На головной машине снят один металлический щит рубки с иллюминатором для лучшего обзора механику-водителю. Щитами закрыты большие застекленные окна рубки.



наторами большей площади, которые в боевой обстановке обычно закрывались стальными ставнями с круглыми отверстиями по центру. По каждому борту рубки сделано по три круглых иллюминатора, один побольше впереди и два поменьше - в средней части борта. Изначально буксирный крюк монтировался непосредственно по центру задней стенки рубки. Справа и слева от крюка сделано еще по одному люку с круглым иллюминатором. Ранние машины отличались от поздних размерами и количеством иллюминаторов. У некоторых амфибий с каждого борта имелось по одному большому иллюминатору в передней части борта рубки и по три меньших по размерам в средней части и в кормовой стенке. Подобно всем боевым кораблям, борта трактора-амфибии украсили зелеными и красными сигнальными фонарями. Якорь крепился в задней части левого борта рубки, здесь же находились крепления буксирного каната. В задней части палубы над двигателем устроены смотровые люки, между люками поставлена лебедка. Экипаж из трех панцерматросов размещался в передней части рубки, всего же в закрытые помещения катер-трактора помещалось до 20 пассажиров, при необходимости пассажиры оккупировали открытые пространства амфибии - палубу, крышу рубки. Механик-водитель размещался в левой части рубки. На твердой поверхности амфибия управлялась рычагами





Амфибия LWS-3 00 входит в воду. Фотографии сделаны через краткий промежуток времени. По черно-белым снимкам крайне сложно установить истинные цвета окраски машины. LWS камуфлирована пятнами средне-серого или зеленого цвета, но камуфляж на фотографиях совершенно не различим. Так как, амфибия принадлежит военно-морскому флоту, то на корме поднят флаг кригсмарине.



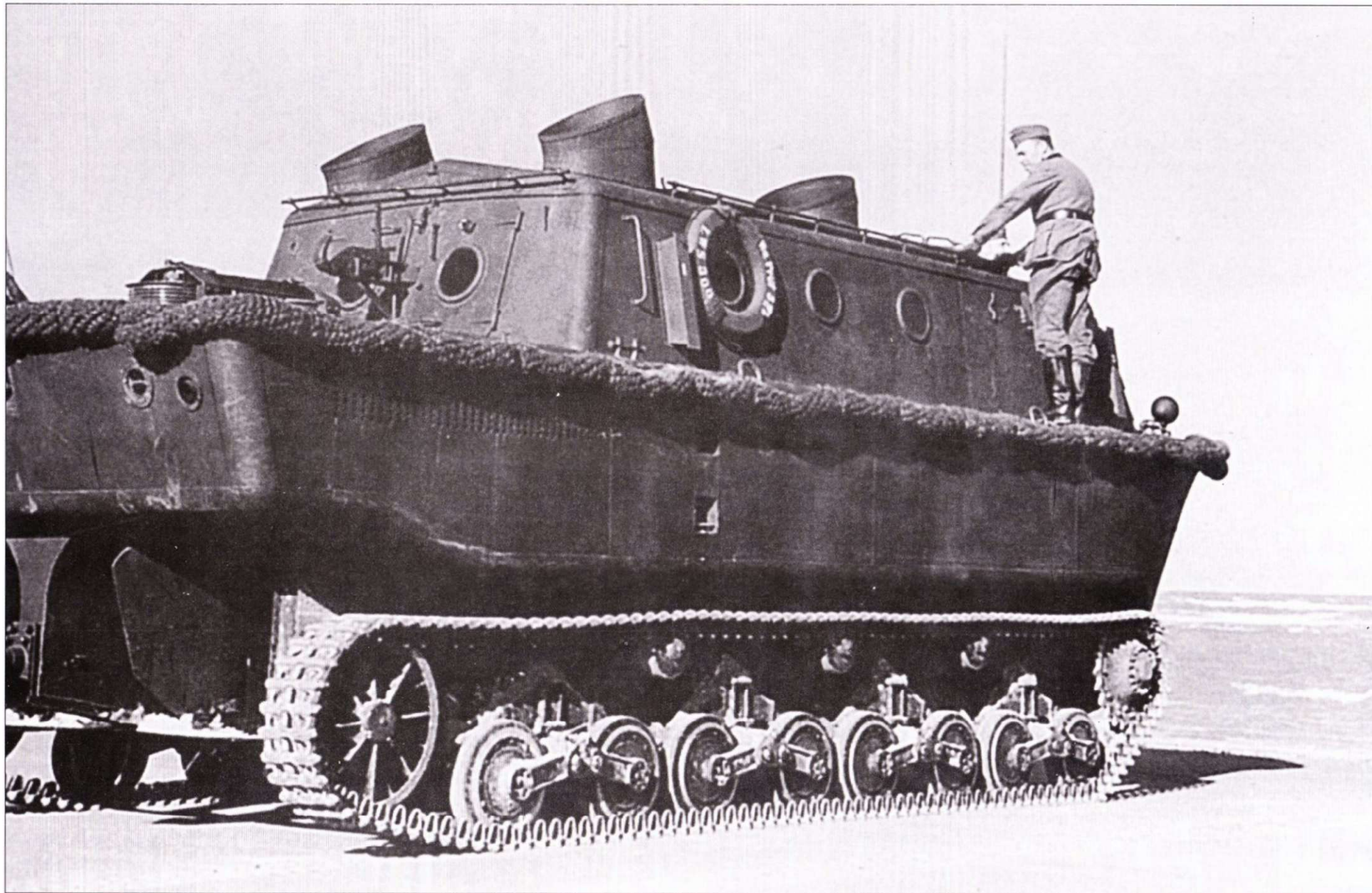
В квадрате на хвосте мышки различима надпись «B5» - Wa Prüf 5 VIb. Дворник на ветровом стекле рубки приводится в действие ручным приводом.

Между гребными винтами установлен буксирный узел, по воде амфибия была способна буксировать груз массой до 18 т. Немцы использовали амфибии Land/Wasserschlepper на Балтике для захвата островов Моон, Оосел и Даго.





На борту рубки подвешен спасательный круг с обозначением амфибии - LWS-3 00. В задней стенке рубки сделано два больших люка, створки которых откидываются к бортам.

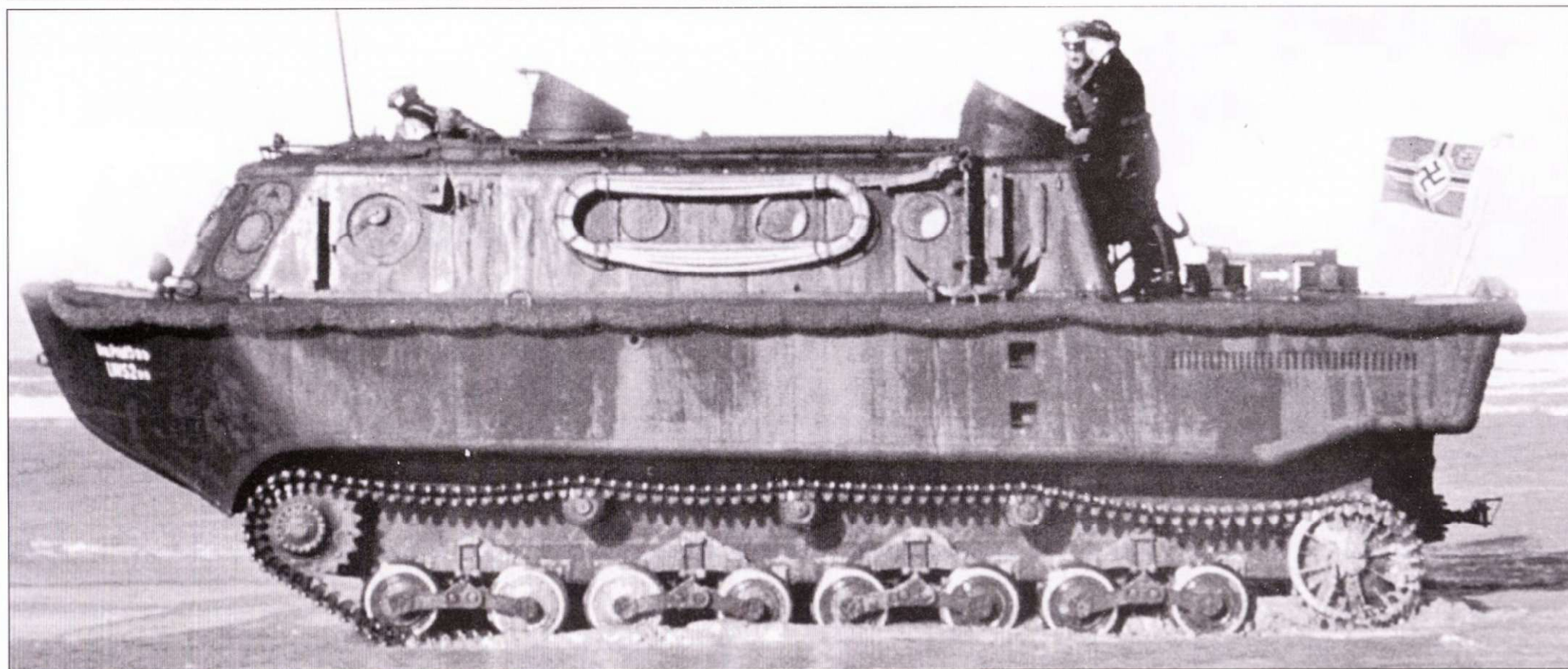
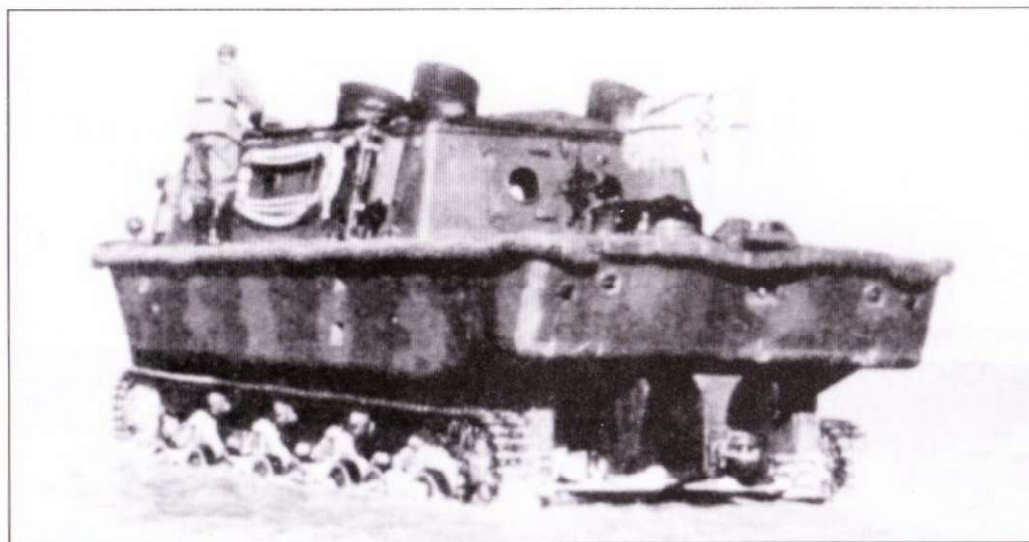


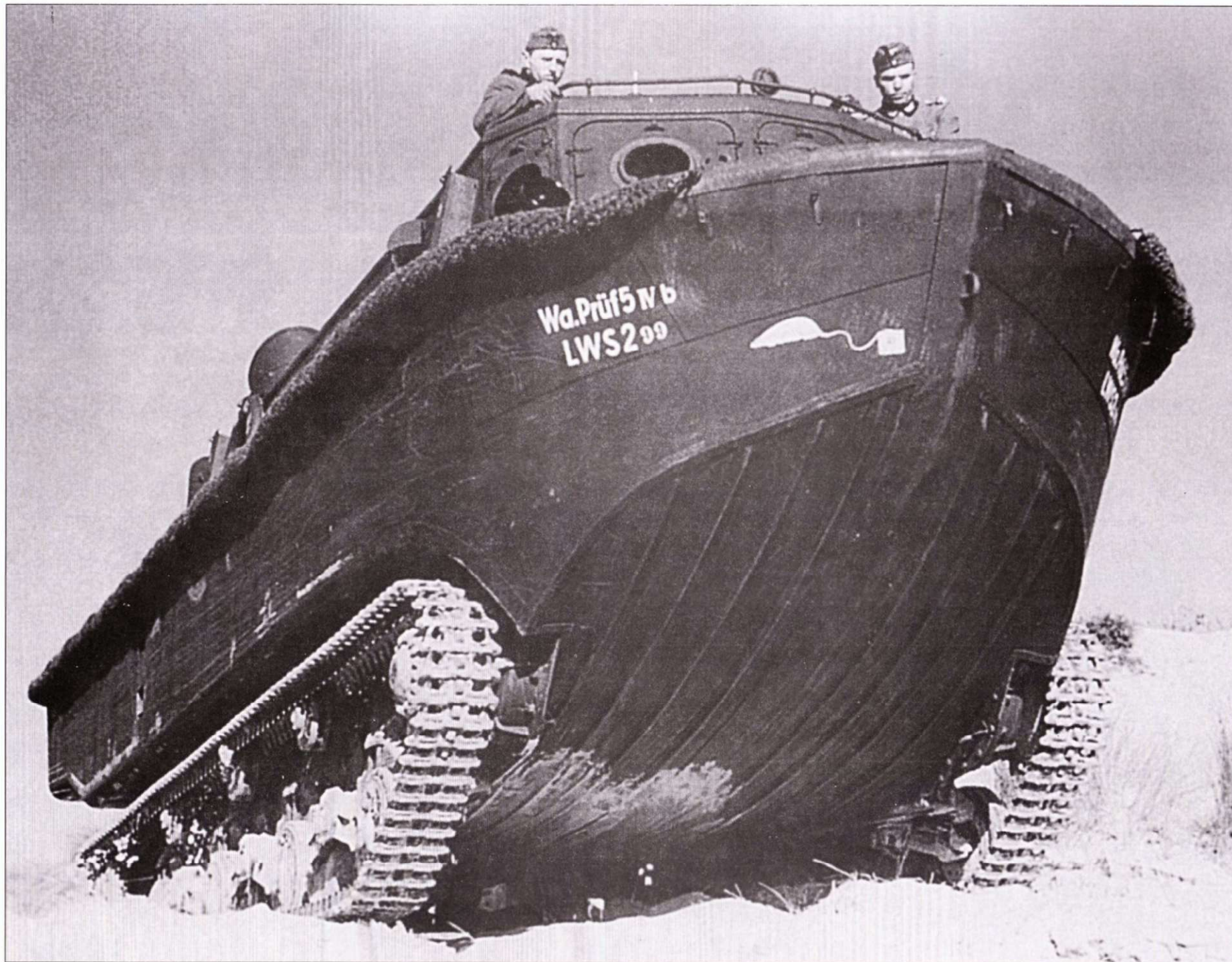
Заказ на разработку гусеничной амфибии фирма Рейнметалл-Борзиг получила в 1936 г. На фото - испытания амфибии Land/Wasserschlepper (LWS) на предмет пригодности к использованию в операции по покорению Великобритании.

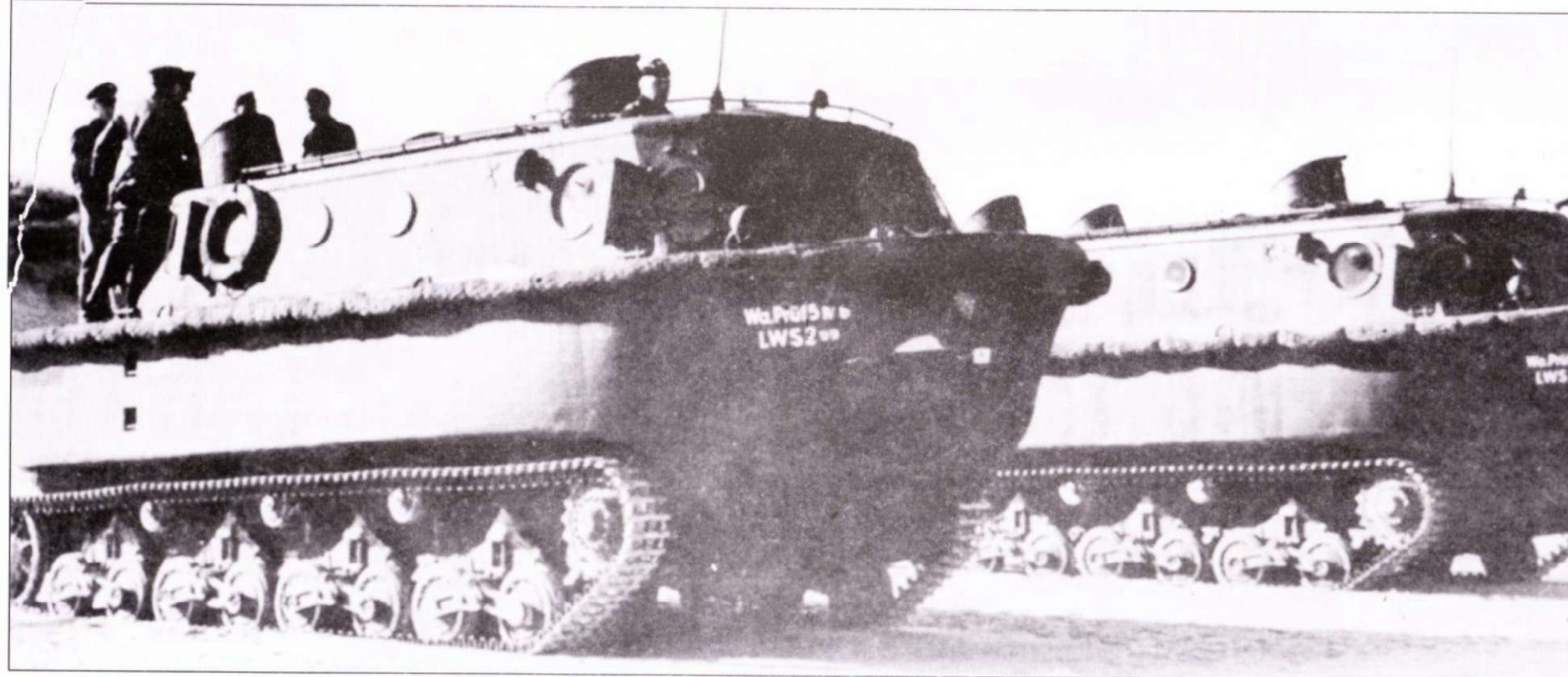


На этих снимках амфибии LWS-3 00 камуфляж различим, но только на бортах, хотя стенки рубки тоже камуфлированы.







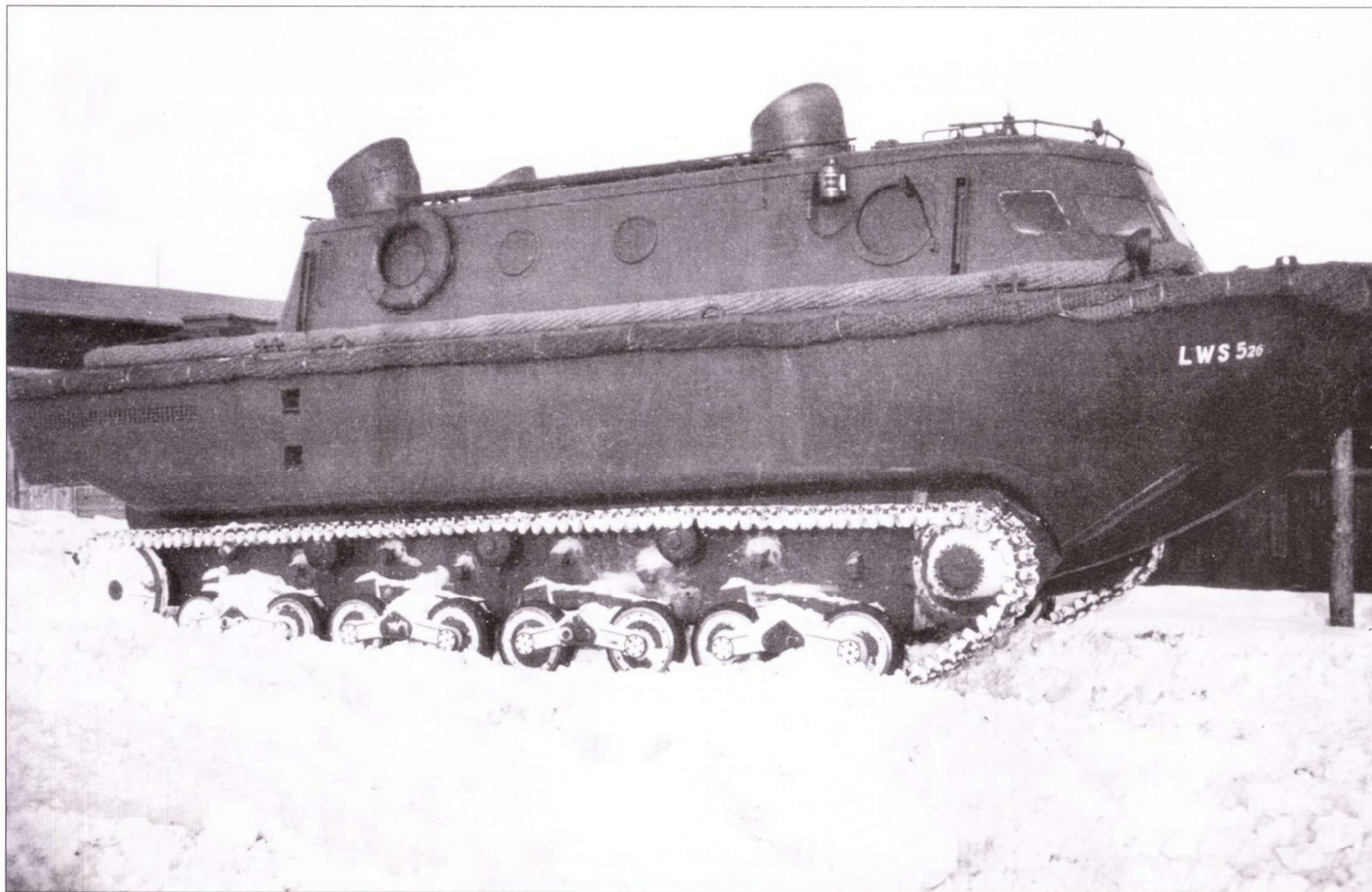


Амфибии LWS-4 15 и LWS-1 98 (справа) имели различное остекление лобовых частей рубок. Фотографии сделаны в Дивенуве на балтийском острове Волен. На оборотах снимков написано «1942», но скорее всего снимки сделаны в 1941 г.



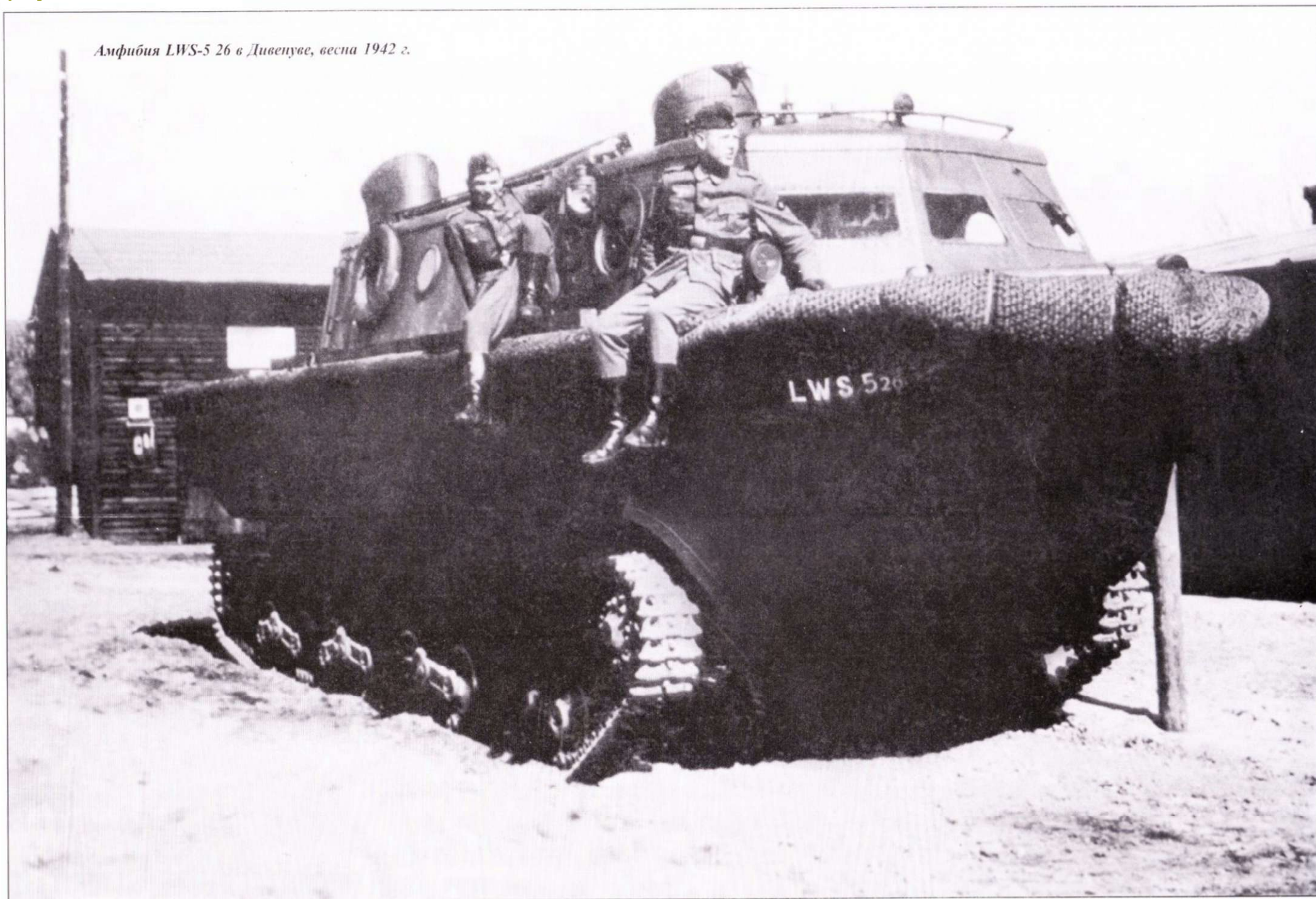


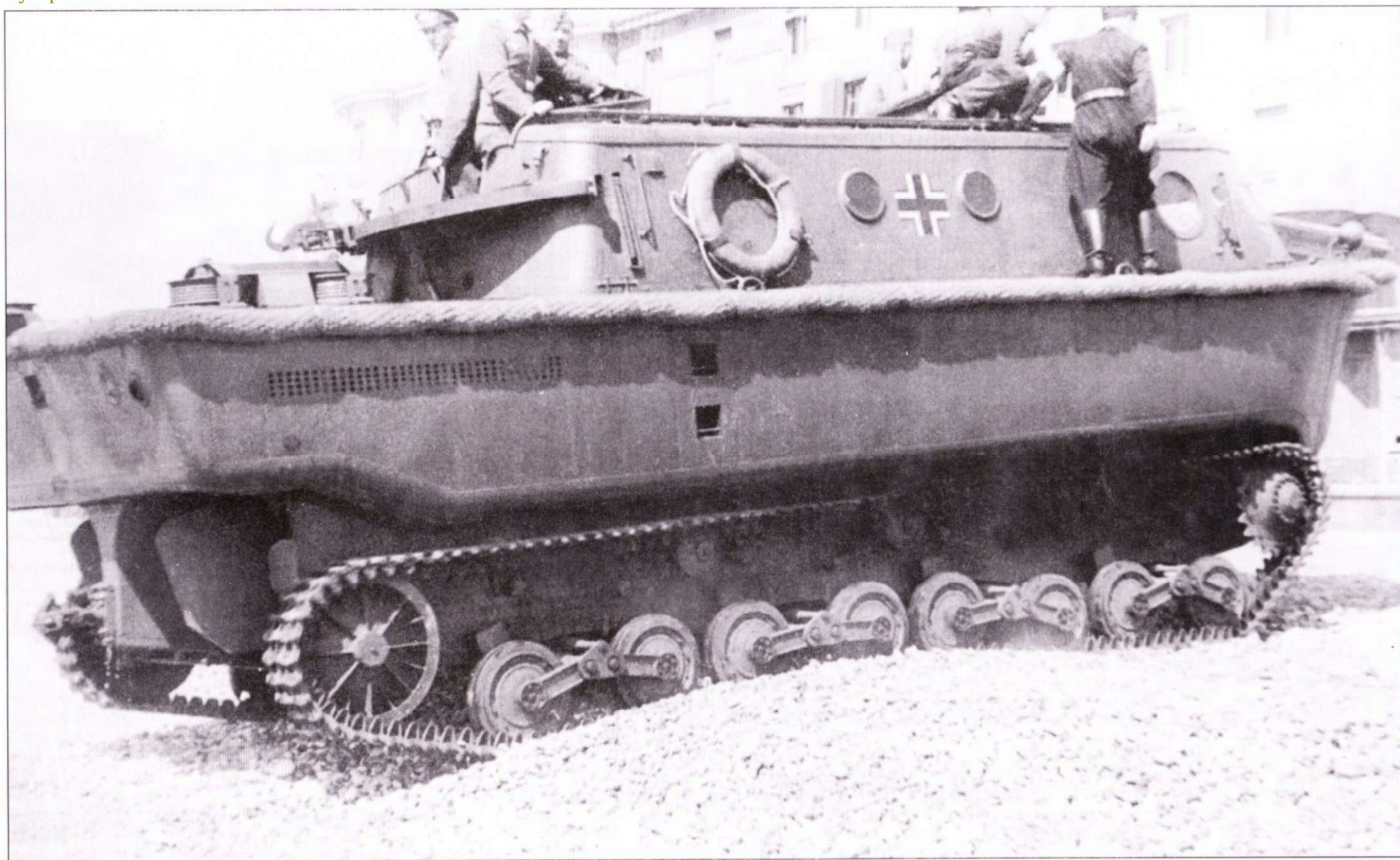
LWS-4 15 на испытаниях, проводимых Wa Prüf 5 VIb. После модернизации на машине установлены ведущие колеса нового типа. Стиль написания «LWS» не встречался ни на одной другой такой машине.



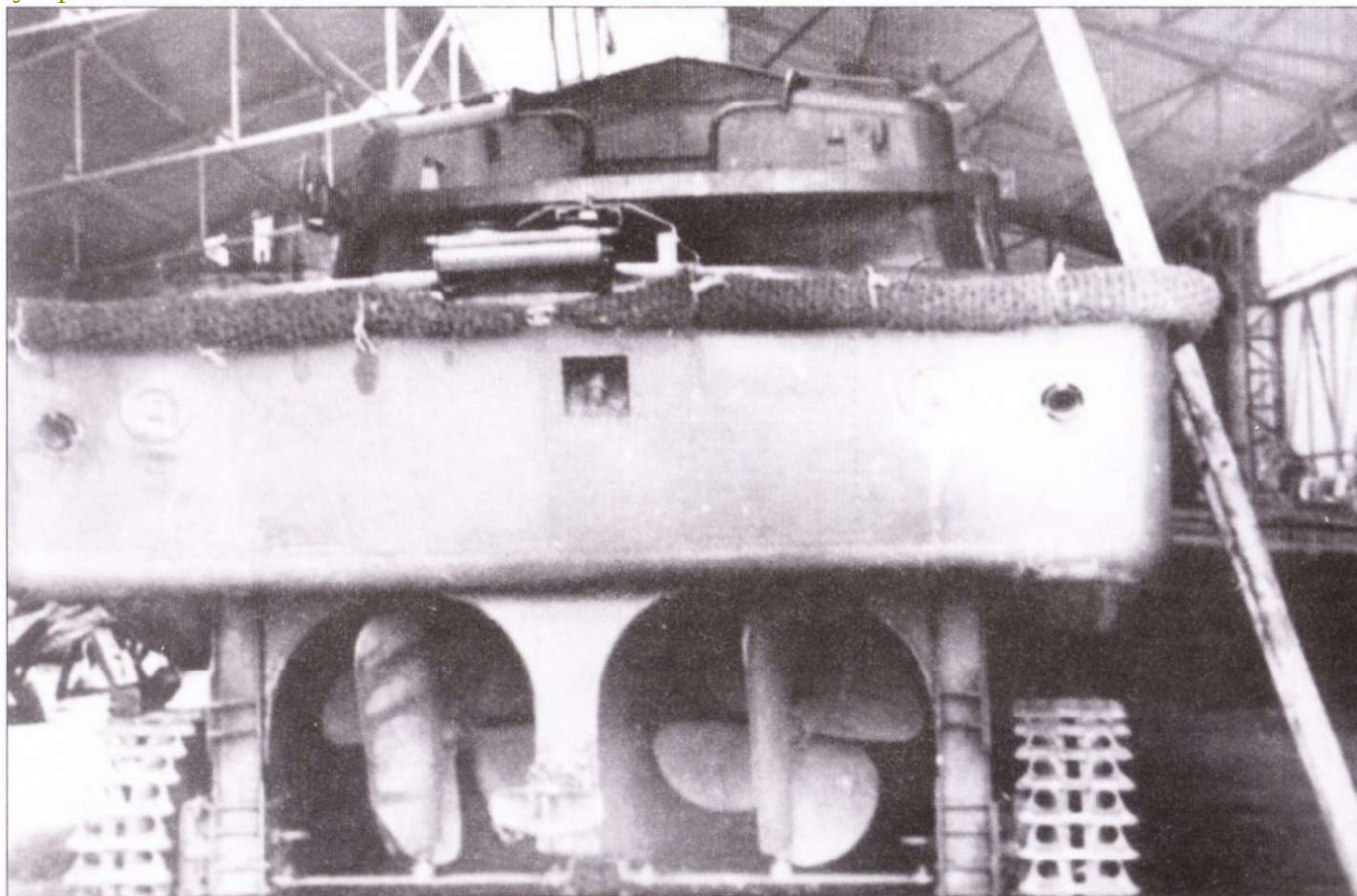
Амфибия LWS-5 26 из 778-й саперно-штурмовой роты, Дивенуве, зима 1941 - 1942 г.г. Машина сочетает в себе черты прототипа (три трубы на крыше рубки и четыре круглых иллюминатора по бортам) и серийной машины (малые лобовые стекла).

Амфибия LWS-5 26 в Дивенуве, весна 1942 г.





Амфибия LWS на испытаниях в Отсенде, Бельгия, август - сентябрь 1940 г. Жаль не видно номера, предположительно - LWS-6 67.



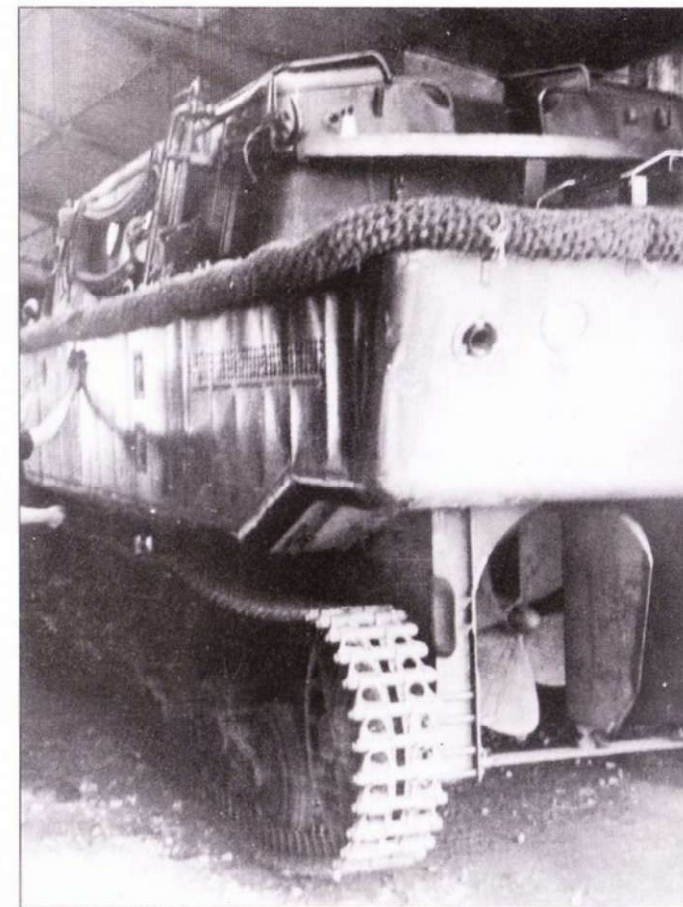
подобно танку, на жидкой - штурвалом, аки судно или корабль. Штурвал был связан с двумя синхронными рулями (высота руля 690 мм, ширина 380 - 660 мм). Аварийный привод рулей установлен в кормовой части палубы.

На приборном щитке размещены указатель температуры масла в двигателе (шкала проградуирована в диапазоне от 30 до 160 град С), указатель температуры охлаждающей жидкости (25 - 115 град), указатель температуры вала левого гребного винта (25 - 115 град С), указатель температуры вала правого гребного винта (25 - 115 град С), указатель температуры промежуточного вала (30 - 160 град. С), указатель давления в маслосистеме двигателя (0 - 12 кг/см²), топливомер (0 - 600 л), аварийная световая сигнализация. Источником электроэнергии служат четыре 12-вольтовые аккумуляторные батареи, установленные в задней части корпуса под лебедкой. Электросистему производила фирма Бош.

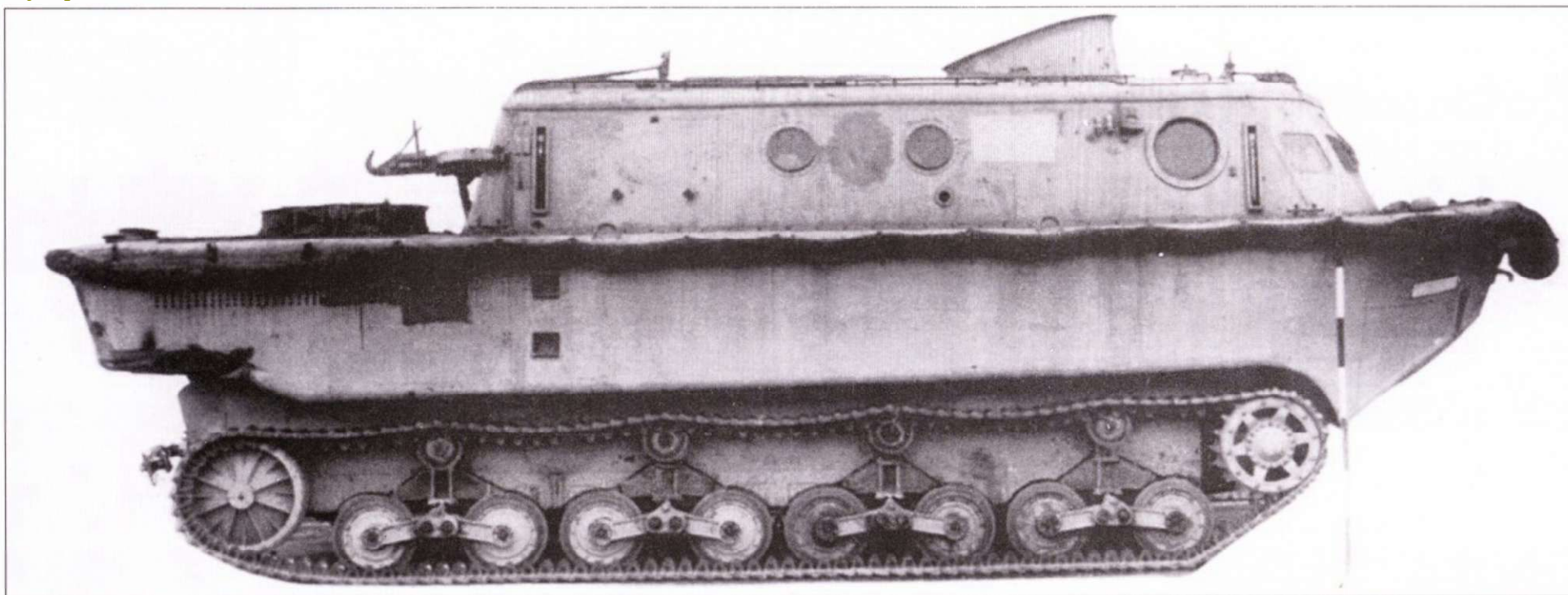
Ходовая часть включает по четыре тележки с двумя обрезиненными опорными катками в каждой на борт. Диаметр опор-

ного катка 520 мм, ширина 80 мм. Подвеска тележек - независимая. Корпус в местах установки тележек изнутри усилен. Рессоры тележек разработаны на основе рессор опорных катков танков Pz.Kpfz. II и Pz.Kpfw. 38(t). Ведущие колеса - как у танка Pz.Kpfz. II, с одним рядом зубцов. На амфибиях поздней постройки использованы ведущие колеса диаметром 660 мм с двумя рядами зубцов. На ранних и поздних амфибиях использовались гусеницы со стальными траками шириной 310 мм, по 143 трака в гусенице. Траки - как у гусеницы танка Pz.Kpfz. II. Судя по сохранившимся фотографиям, на амфибиях чаще использовались ленивцы диаметром 710 мм позднего типа от танков Pz.Kpfz. II. Изначально, с каждого борта монтировалось по три обрезиненных ролика, на машинах поздней постройки ставилось по четыре ролика.

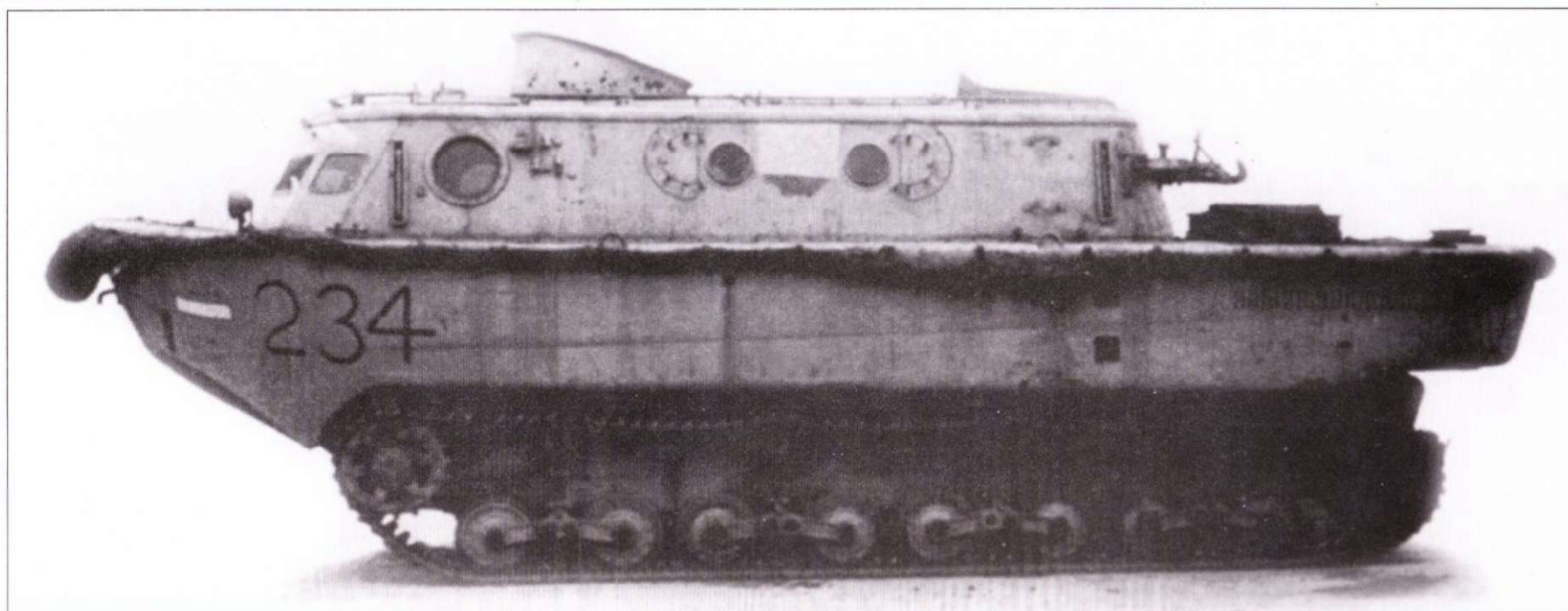
Силовая установка состояла из двигателя Майбах HL-210TRM и других элементов силовой установки танка Pz.Kpfw. IV. Двигатель соединялся валом с трансмиссией SSG-75, установленной за сиденьями экипажа. Имел дополнительный вал для привода

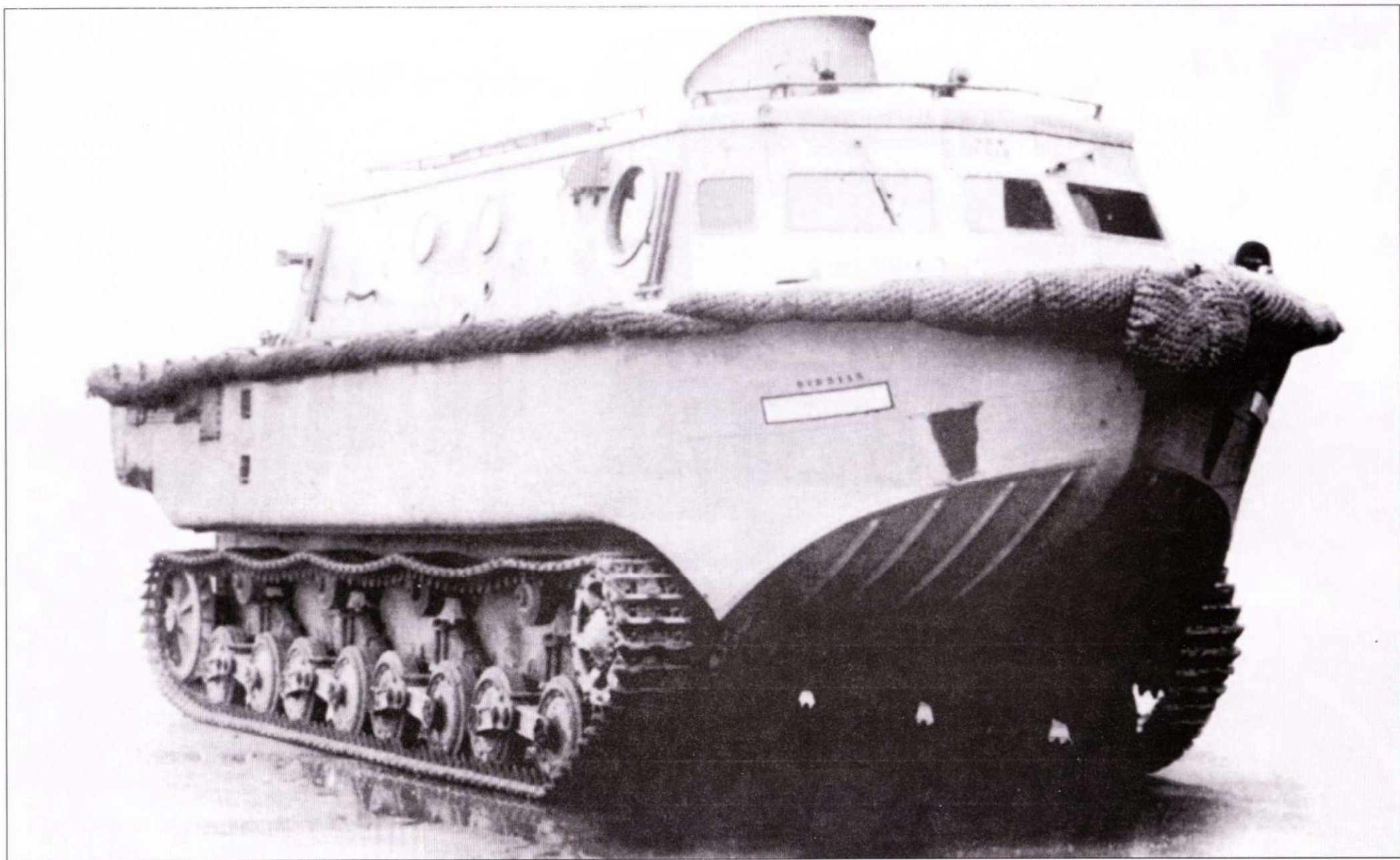


четырехлопастного вентилятора диаметром 610 мм, установленного в трубе диаметром 620 мм, труба выводилась наружу через крышу рубки. На ранних моделях, LWS-3 00 например, имелось два воздухозаборника в задней части рубки. Еще через одну трансмиссию от двигателя отбиралась мощность для привода двух четырехлопастных гребных винтов диаметром 780 мм. Максимальная частота вращения гребных винтов - 600 об/мин. Двухскоростная лебедка разработана фирмой Хауэр-Гетрибеверке из Дрездена. Ширина барабана лебедки 380 мм, диаметр барабана 360 мм, общий диаметр 470 мм. Привод лебедки - от основного двигателя, частота вращения - 8 или 11 оборотов в минуту. Для откачки воды из корпуса установлены помпы. На амфибии размещена радиостанция, предположительно Fu-5, хотя возможно первые катер-трактора радиооборудования не имели, также не исключено, что некоторые машины получили радиостанции образца, используемого в кригсмарине. Члены экипажа имеют возможность общаться между собой посредством внутреннего переговорного устройства.

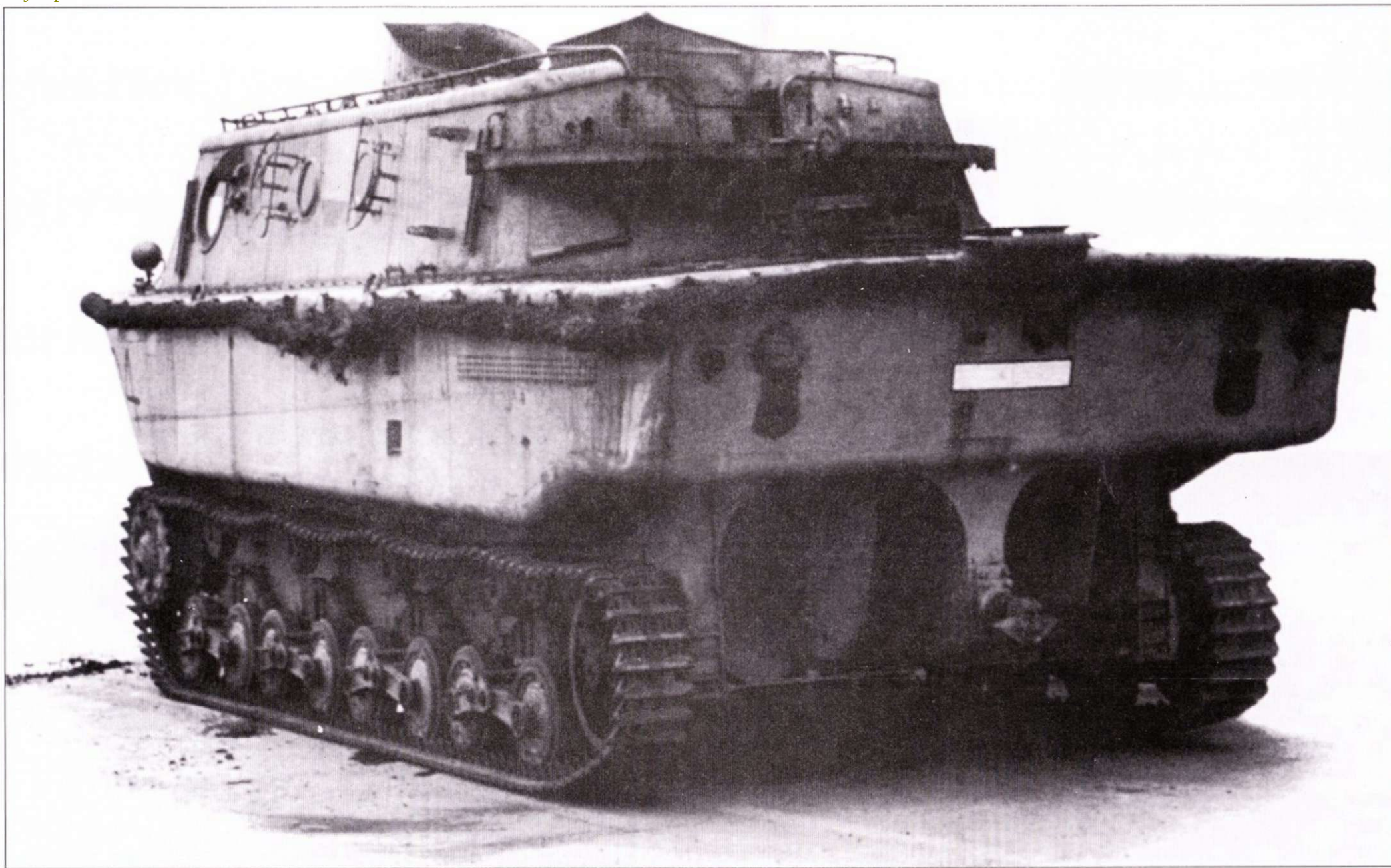


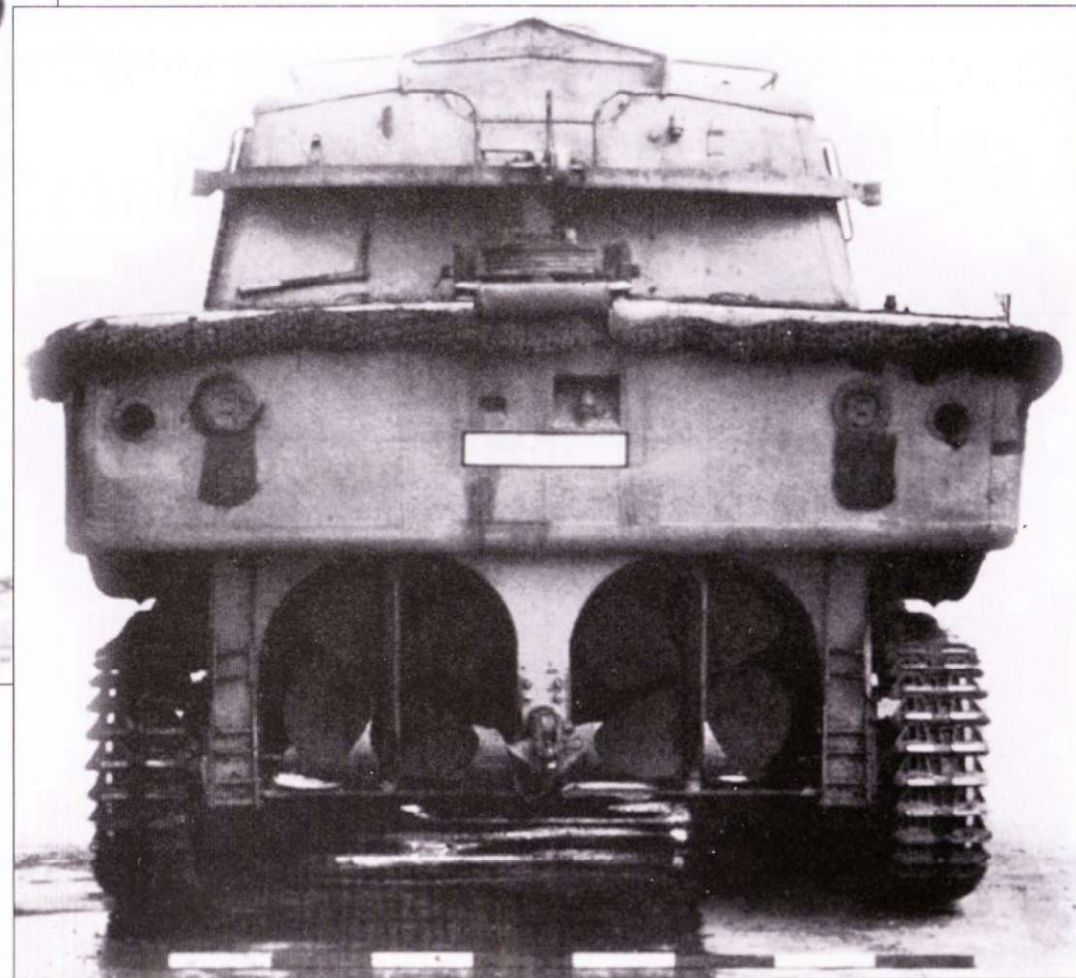
Захваченная англичанами в мае 1945 г. амфибия LWS. Номер «234» написали британцы. Кресты на бортах рубки и вся прочая германская атрибутика закрашены. Возможно, амфибия принадлежала Kleinkampfverband из состава кригсмарине. Задний иллюминатор на правом борту рубки закрыт металлическим листом.

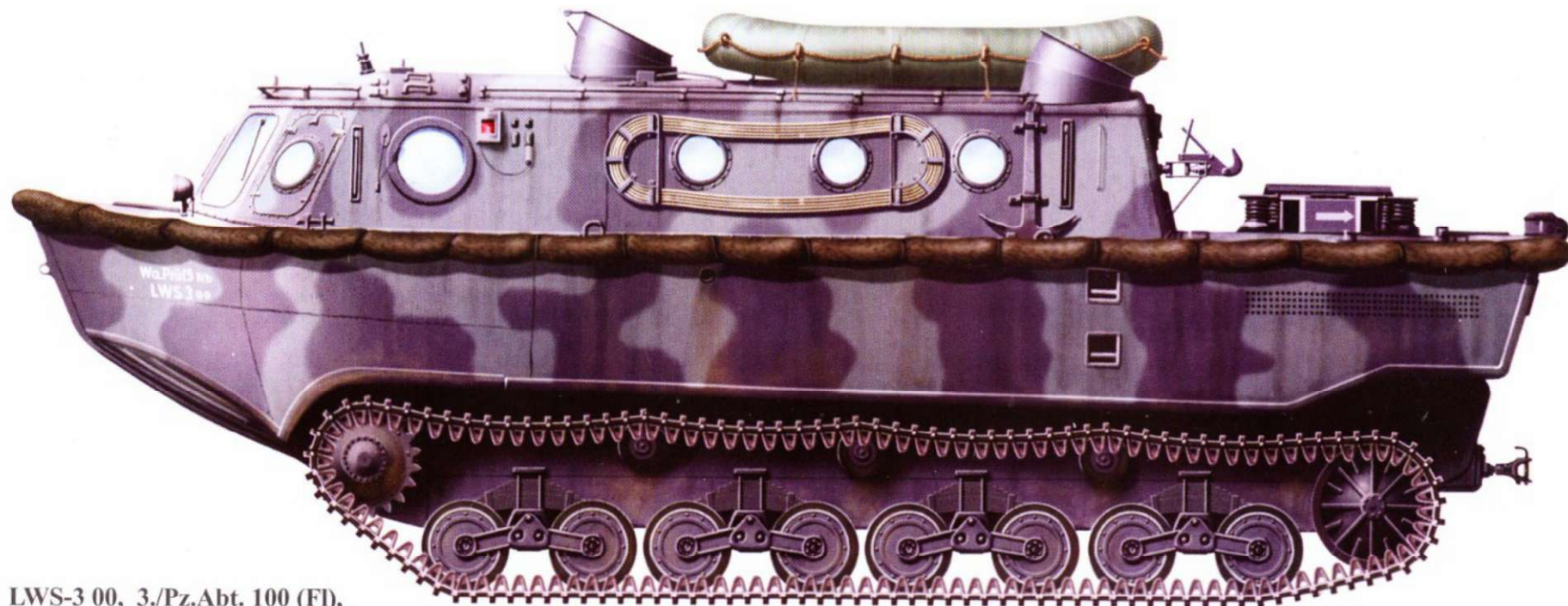




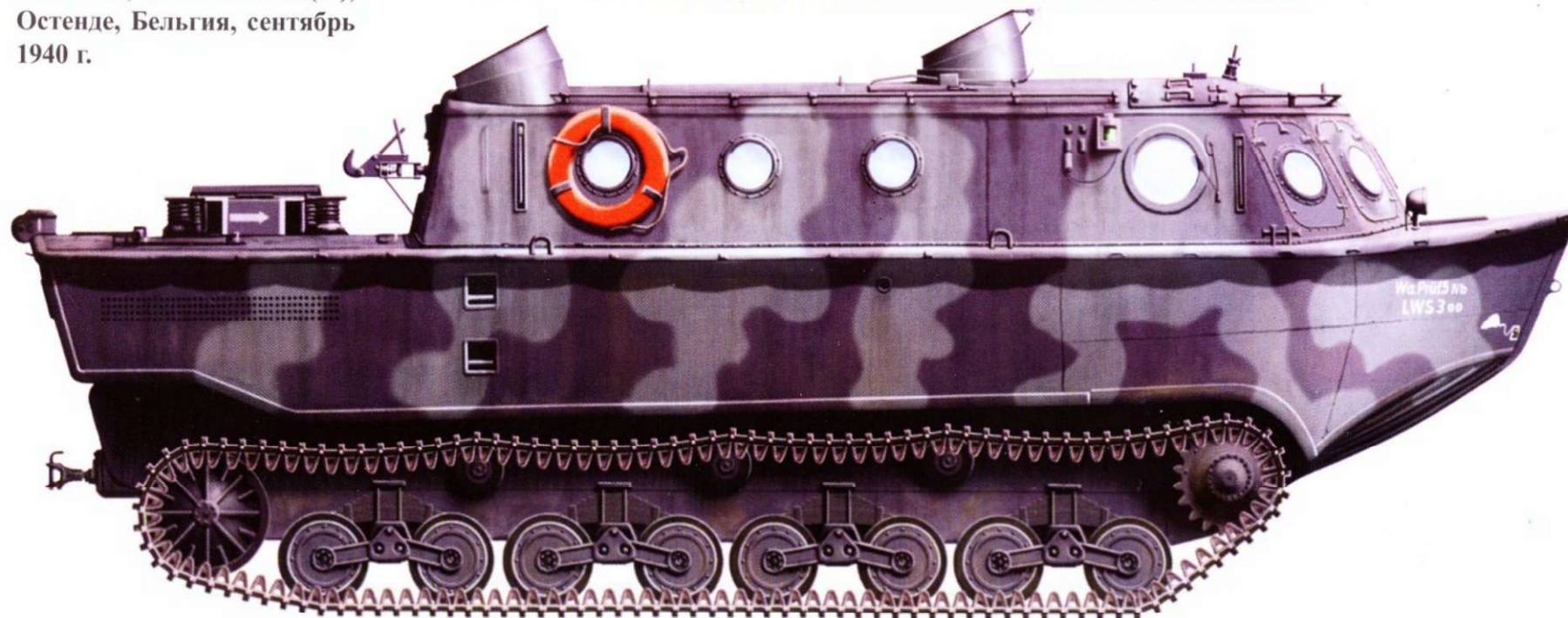
На фото хорошо видны места, где ранее были нарисованы германские кресты. Белый прямоугольник нарисован в преддверии присвоения номерного знака (DYD 5115?), британская работа.

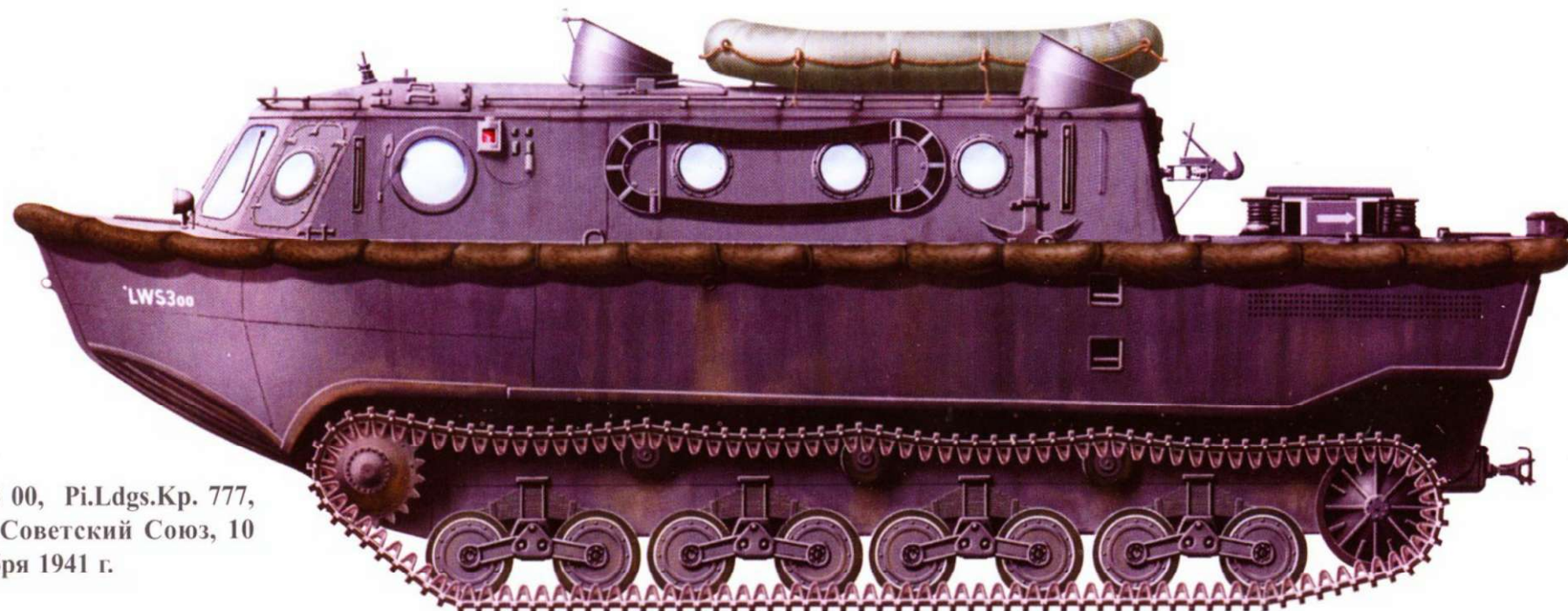




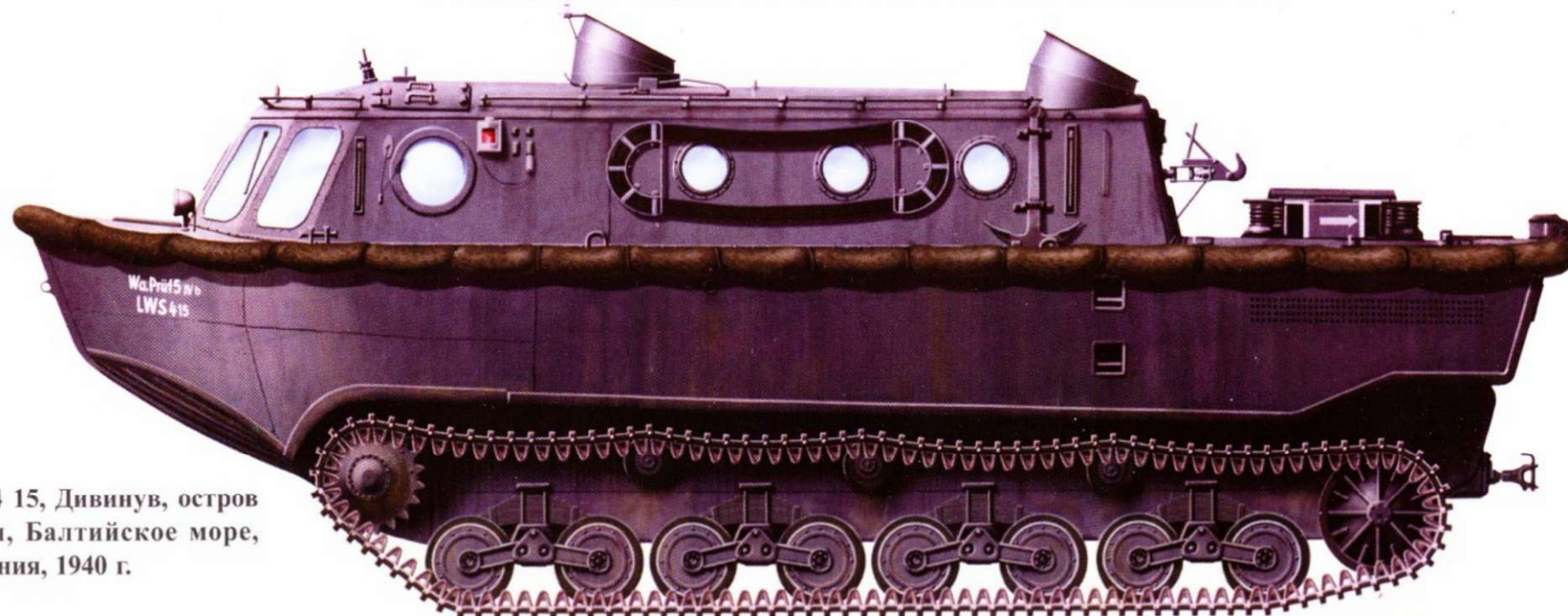


LWS-3 00, 3./Pz.Abt. 100 (FI),
Остенде, Бельгия, сентябрь
1940 г.

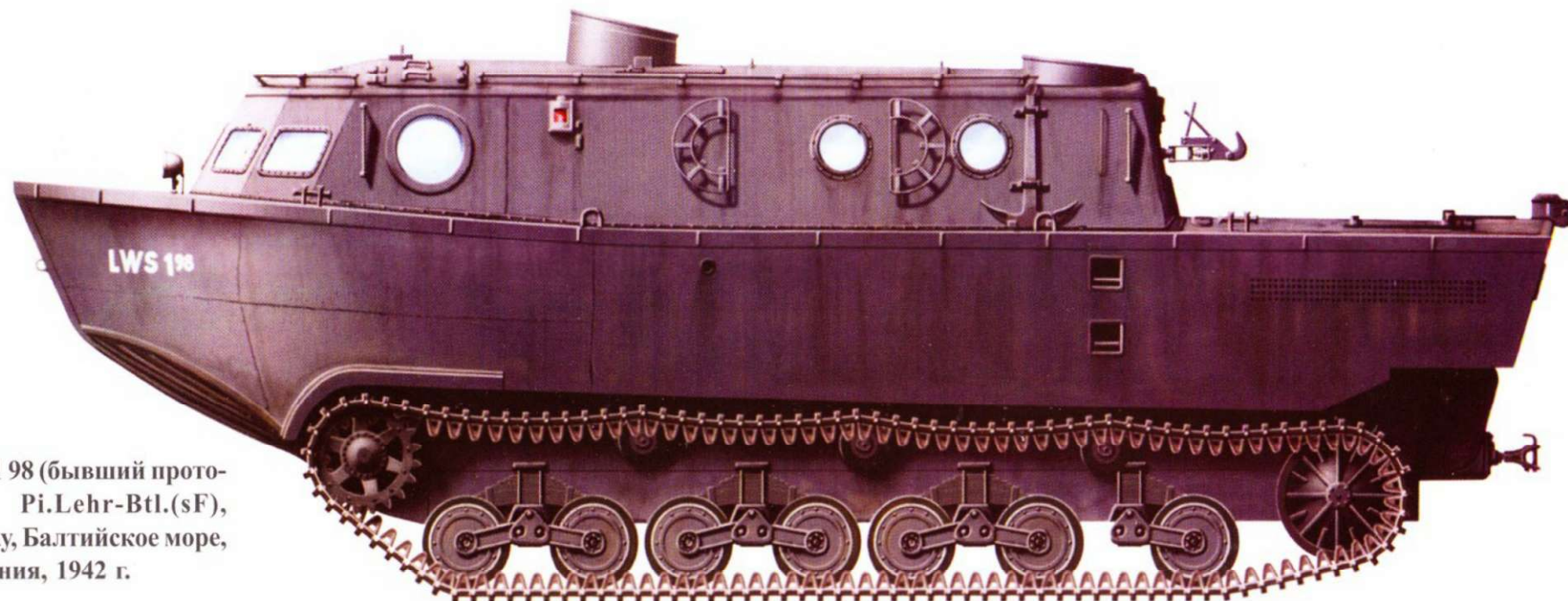




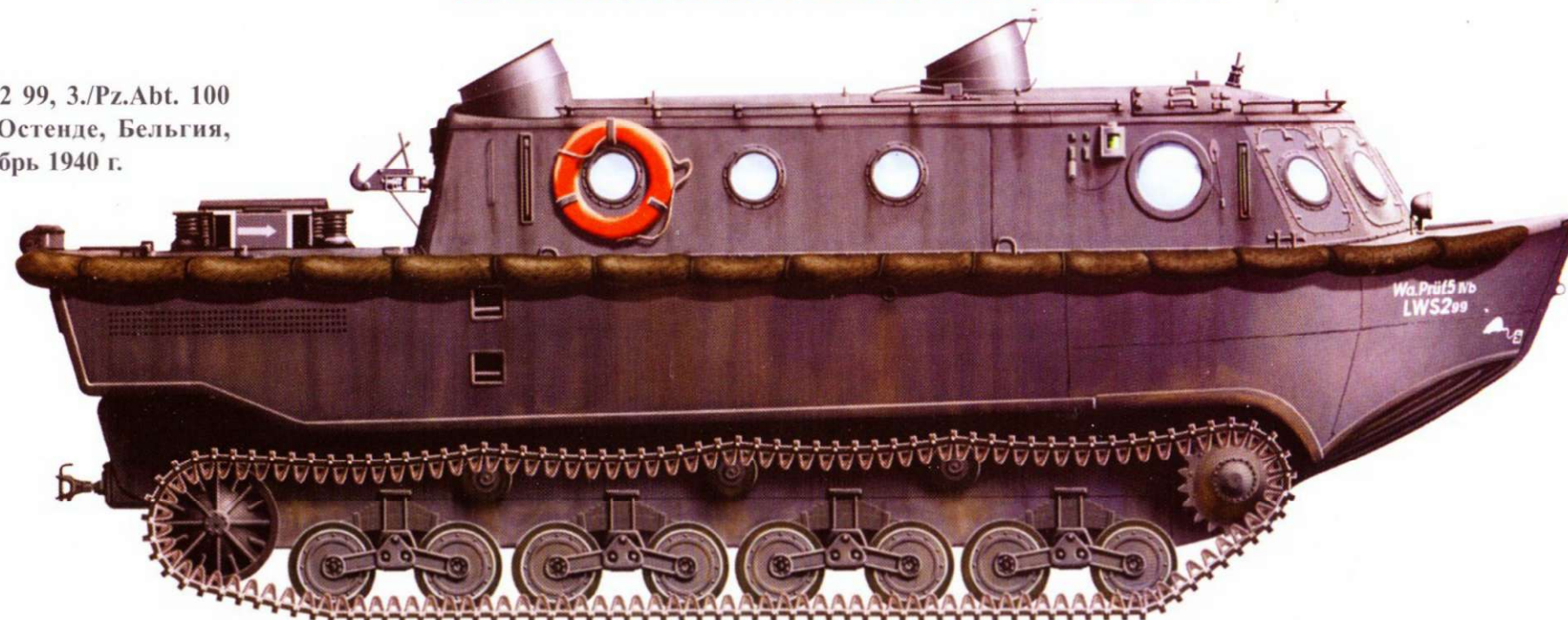
LWS-3 00, Pi.Ldgs.Kp. 777,
Рига, Советский Союз, 10
сентября 1941 г.



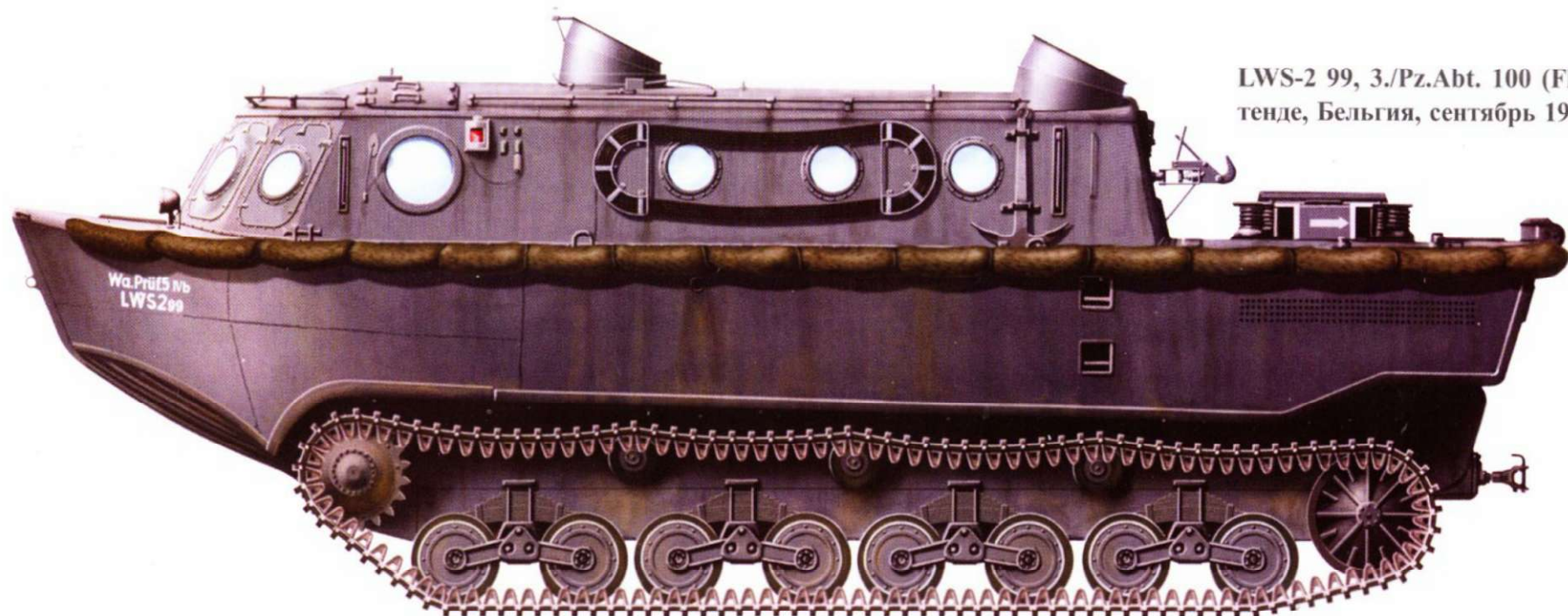
LWS-4 15, Дивинув, остров
Волин, Балтийское море,
Германия, 1940 г.



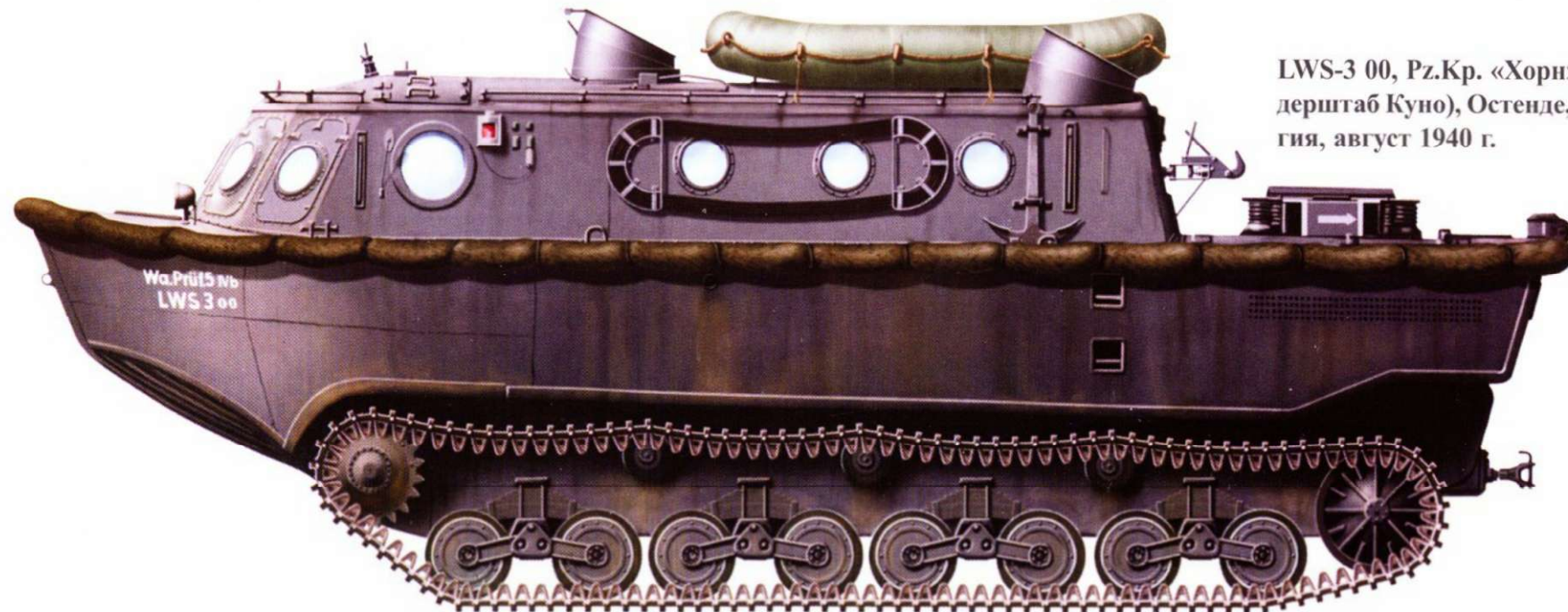
LWS-1 98 (бывший прототип), Pi.Lehr-Btl.(sF),
Линдау, Балтийское море,
Германия, 1942 г.



LWS-2 99, 3./Pz.Abt. 100
(Fl), Остенде, Бельгия,
сентябрь 1940 г.



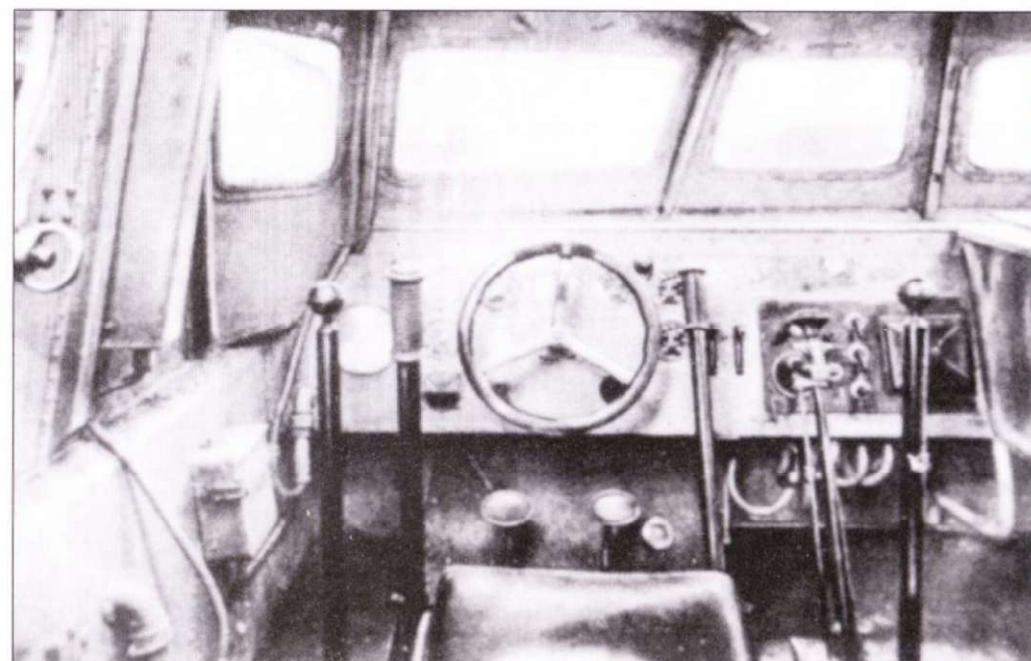
LWS-2 99, 3./Pz.Abt. 100 (FI), Остенде, Бельгия, сентябрь 1940 г.



LWS-3 00, Pz.Кр. «Хорн» (зондерштаб Куно), Остенде, Бельгия, август 1940 г.



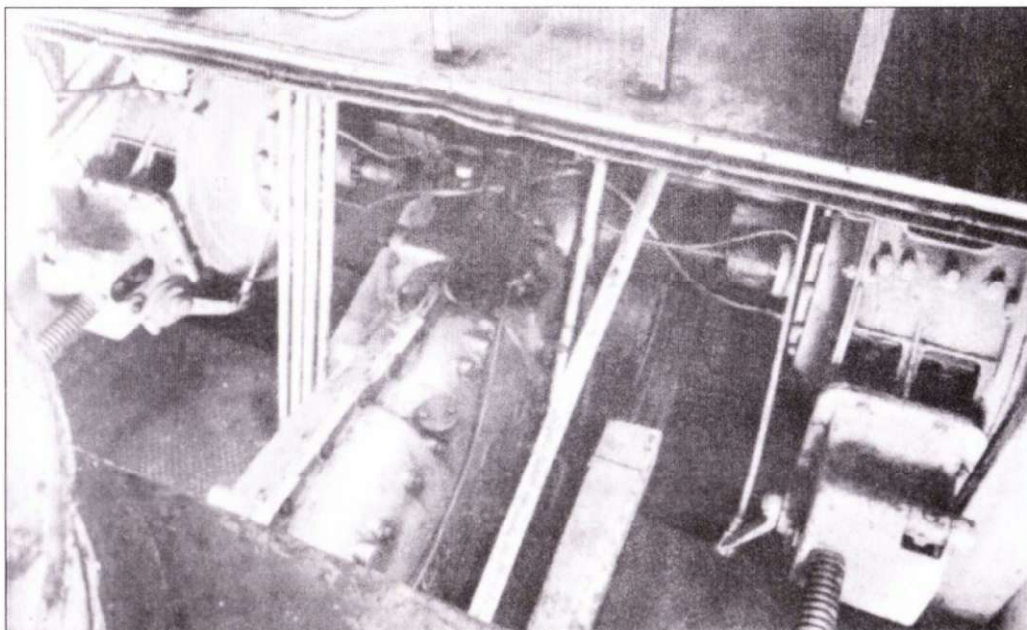
Интерьер амфибии LWS, место механика-водителя.



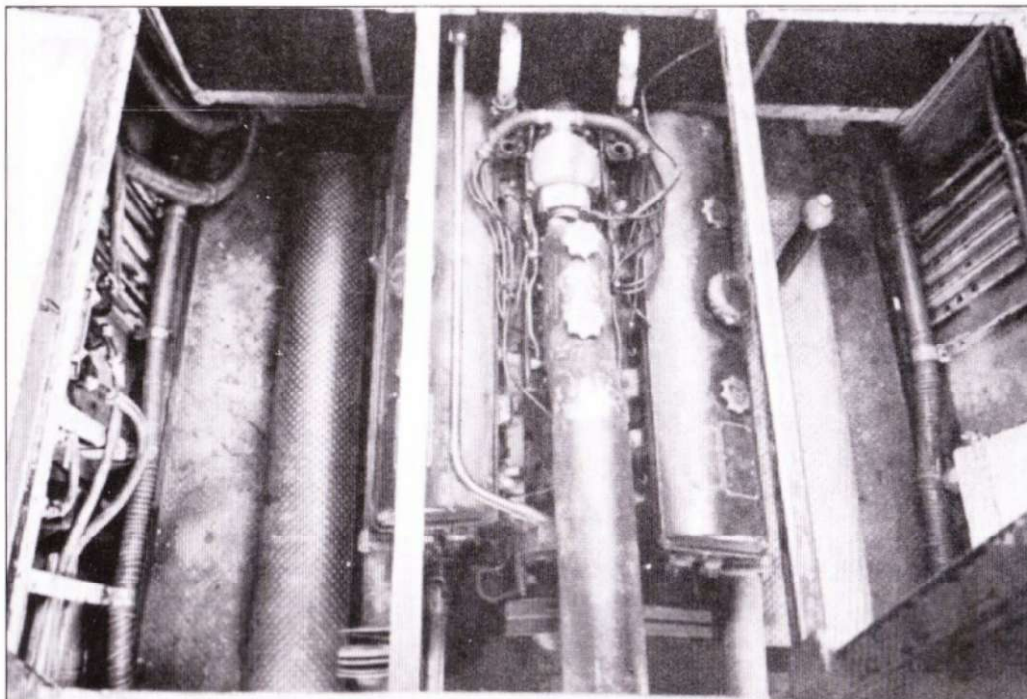
Рабочее место механика-водителя. Два синхронных руля управляются штурвалом.



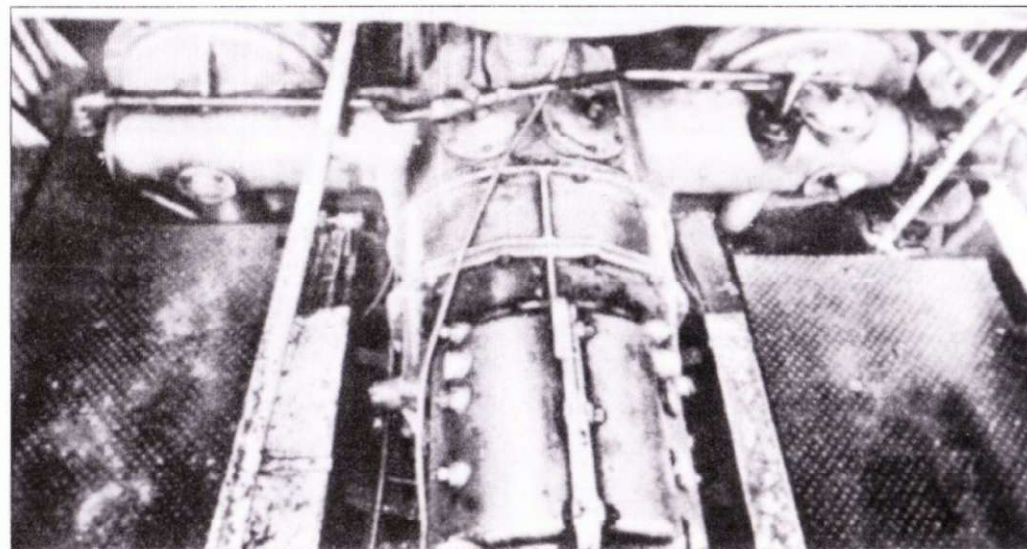
Интерьер рубки, вид от кормы. В передней части находятся места механика-водителя, радиста и командира. На переднем плане - вентиляционная шахта, перед шахтой - ручная лебедка, ниже лебедки - рычаги регулировки топливной и воздушной систем.



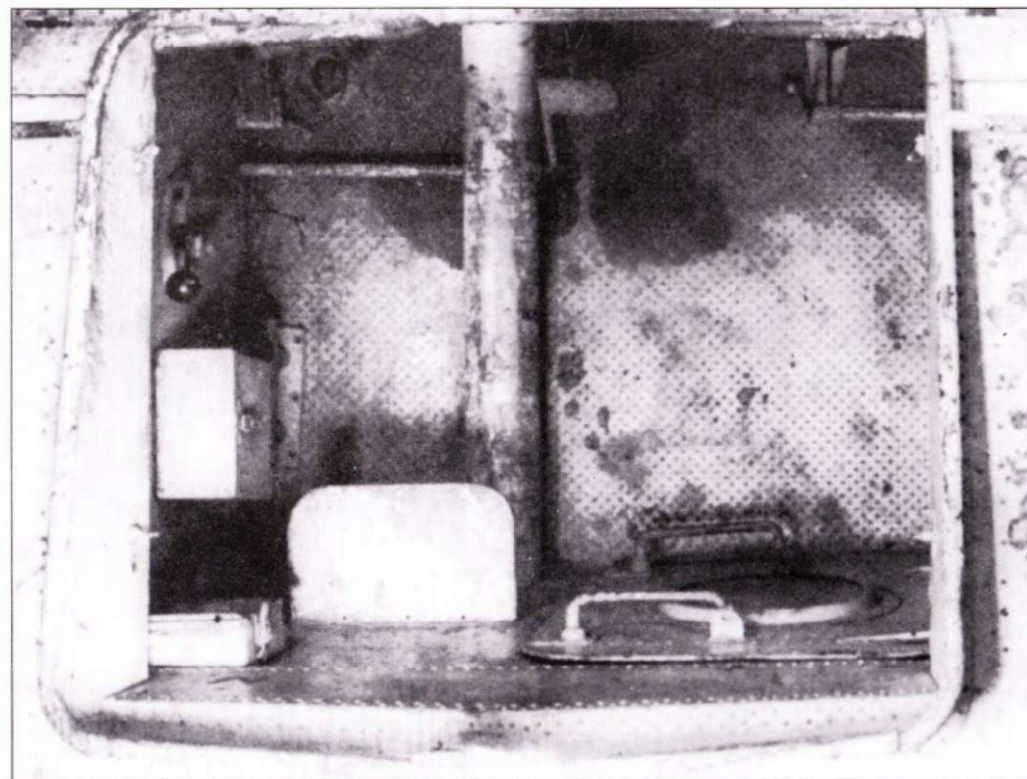
Подполье рубки, вид от носа в корму, видны тормоза гусеничного движителя и кожух трансмиссии.



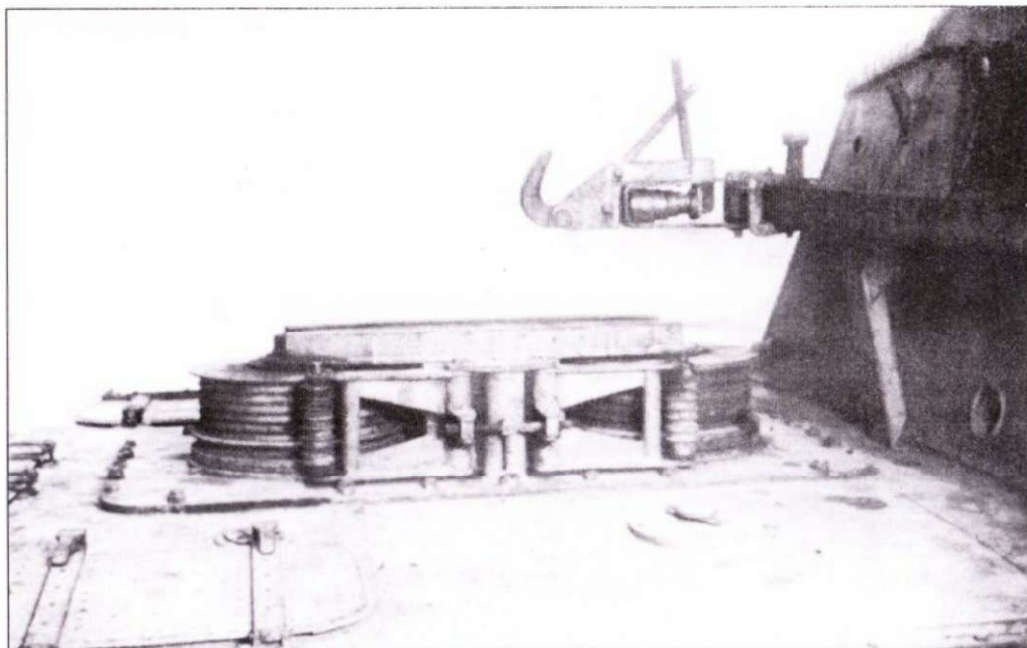
Двигатель Майбах HL-120 TRM.



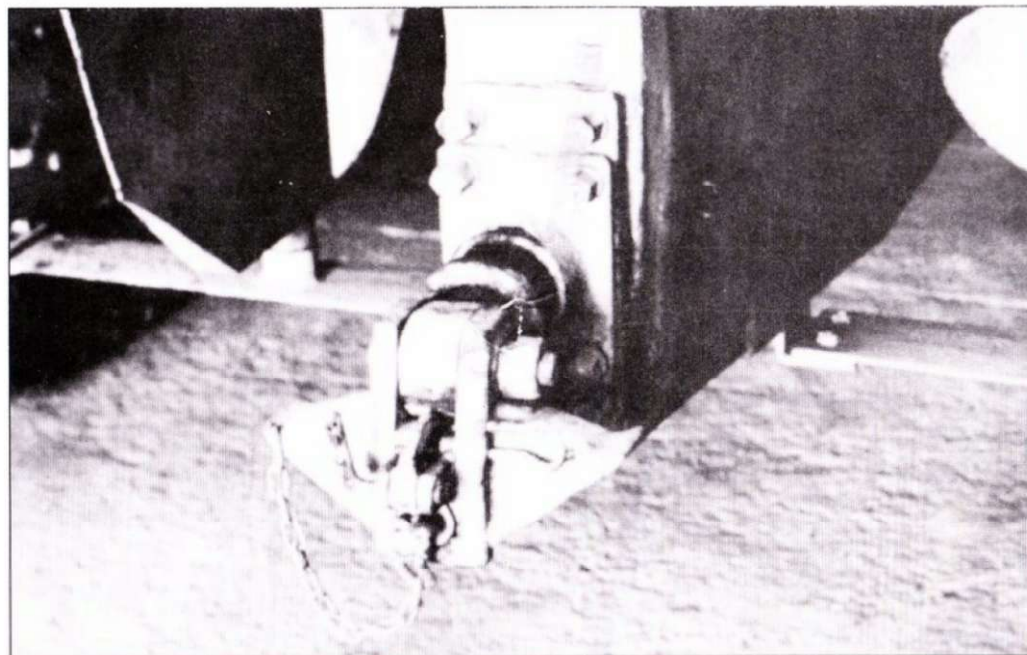
В задней части корпуса установлена трансмиссия с валами гребных винтов, от этой же трансмиссии осуществляется отбор мощности для установленной на палубе лебедки.



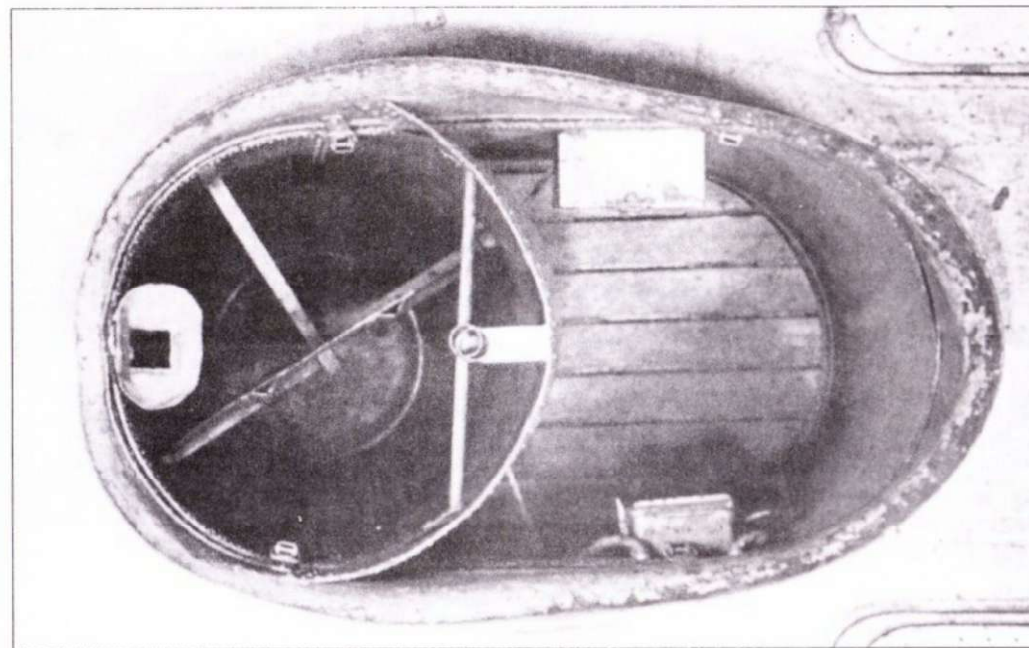
Интерьер отсека оператора лебедки, видны рычаги включения лебедки и педаль сцепления.



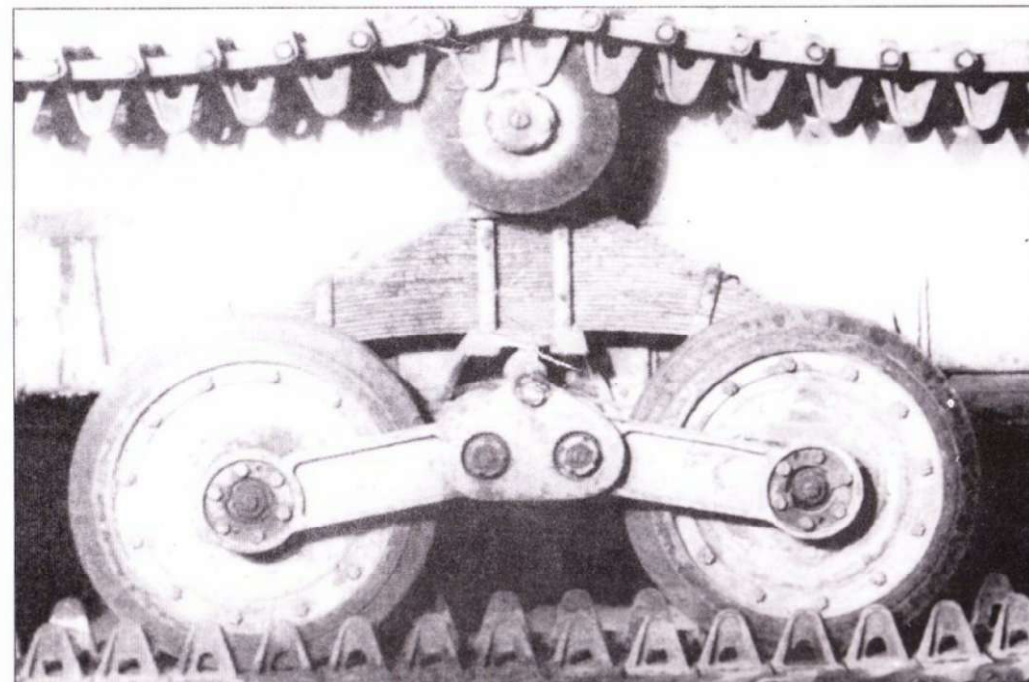
Установленная на верхней палубе лебедка, видны барабаны со стальными тросами. На переднем плане - буксирное устройство, смонтированный на рельсе.



Крупный план буксирного устройства в нижней части корпуса, между двумя гребными винтами.



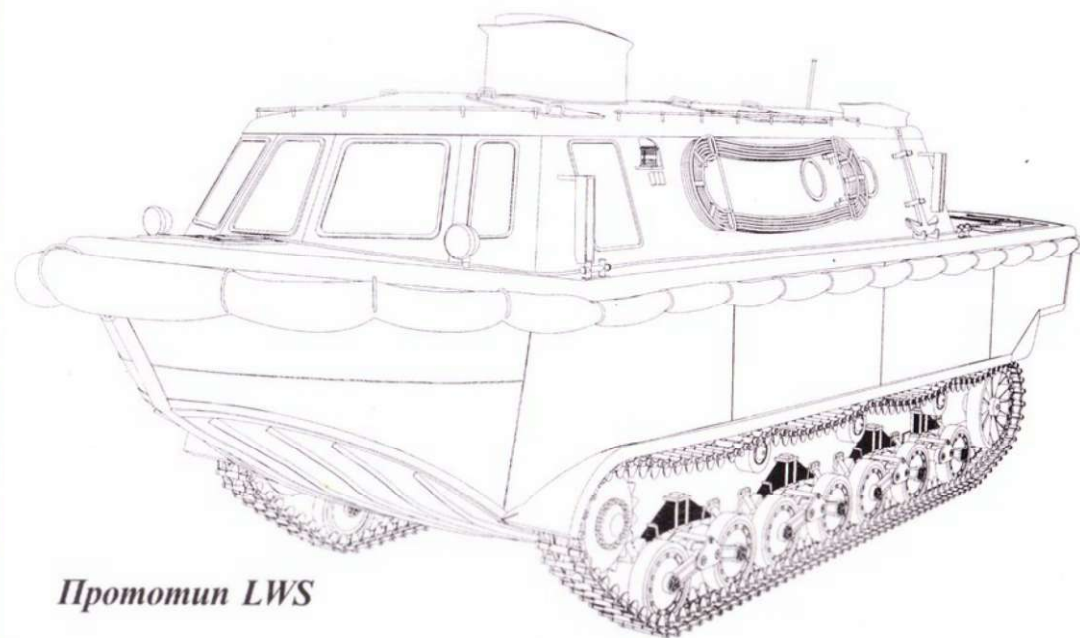
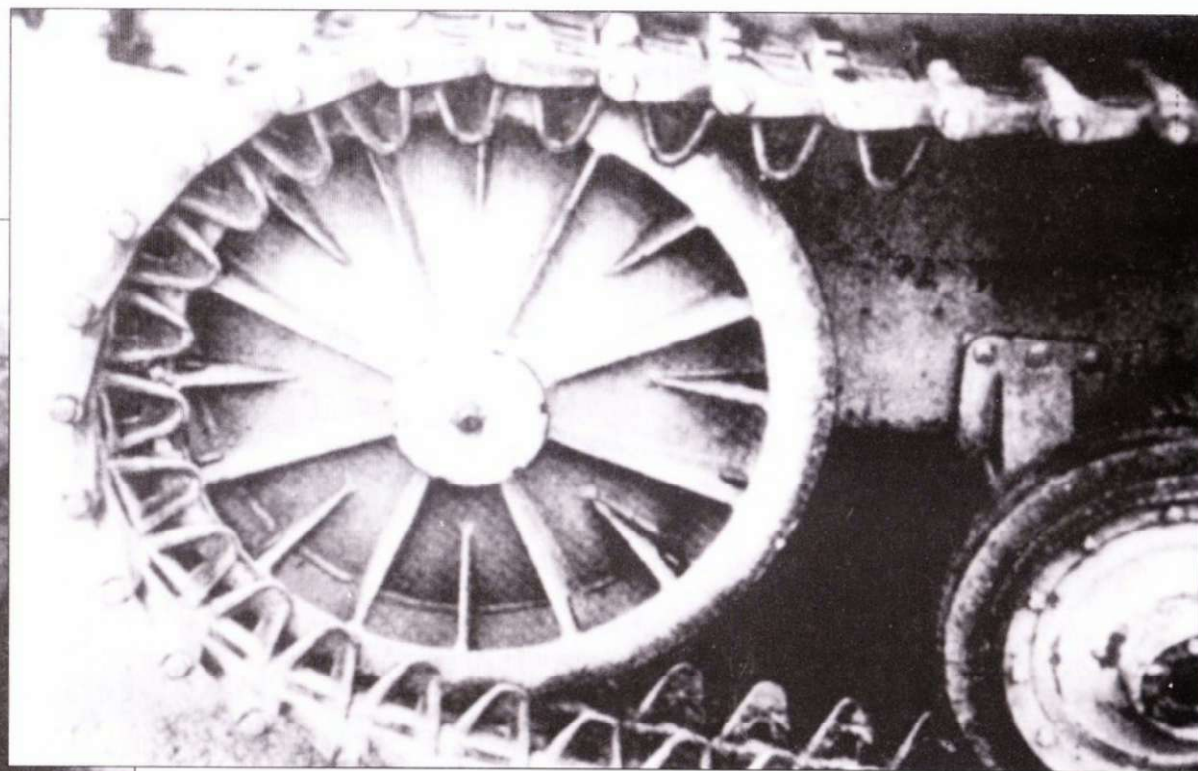
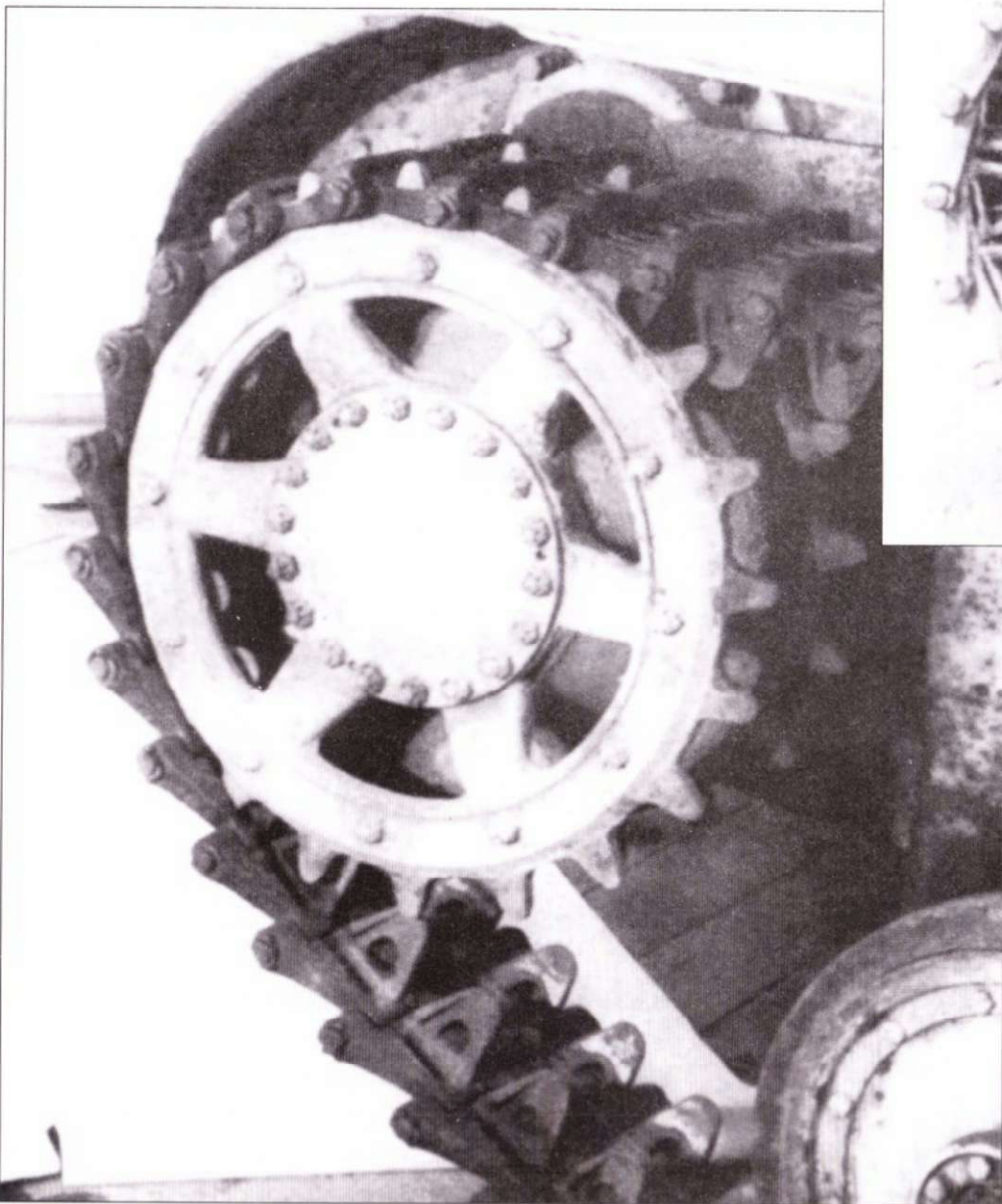
Пост наблюдателя, вид с крышки рубки. В левой части - вентиляционная шахта, через которую отводится горячий воздух от двигателя.



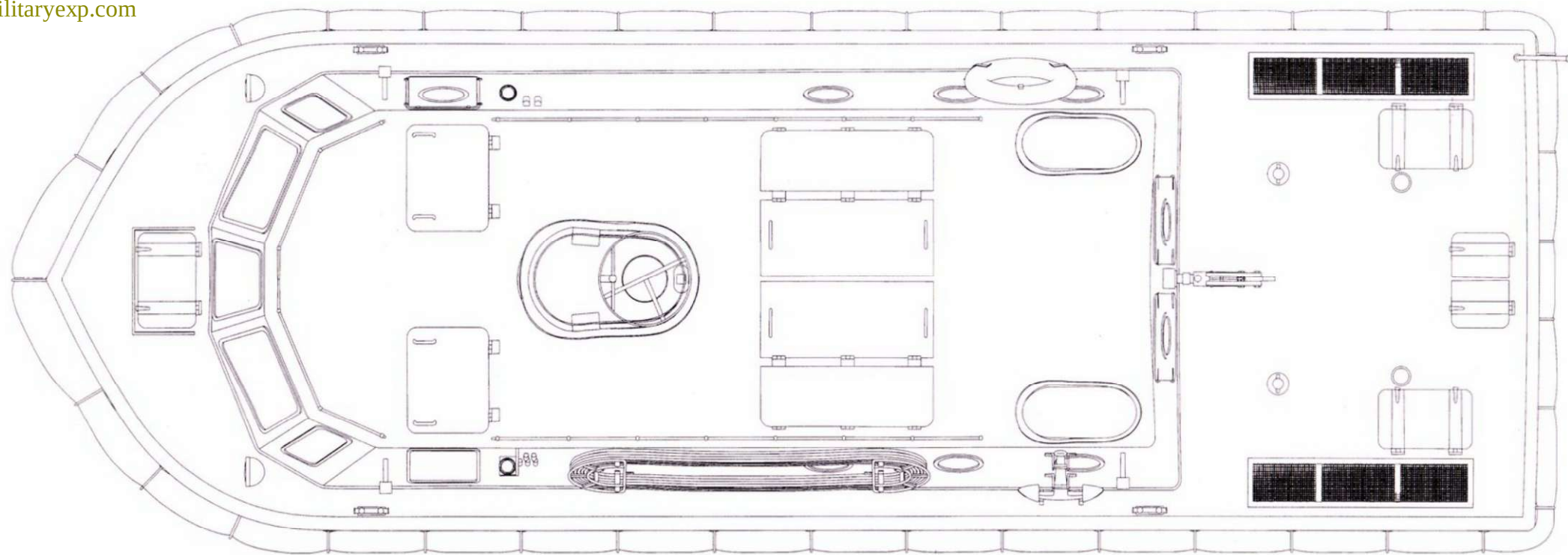
Тележка с опорными катками и ролик. Рессора подобна рессоре подвески танка Pz.Kpfw. 38(t).

Такие ленивцы стояли на всех амфибиях LWS.

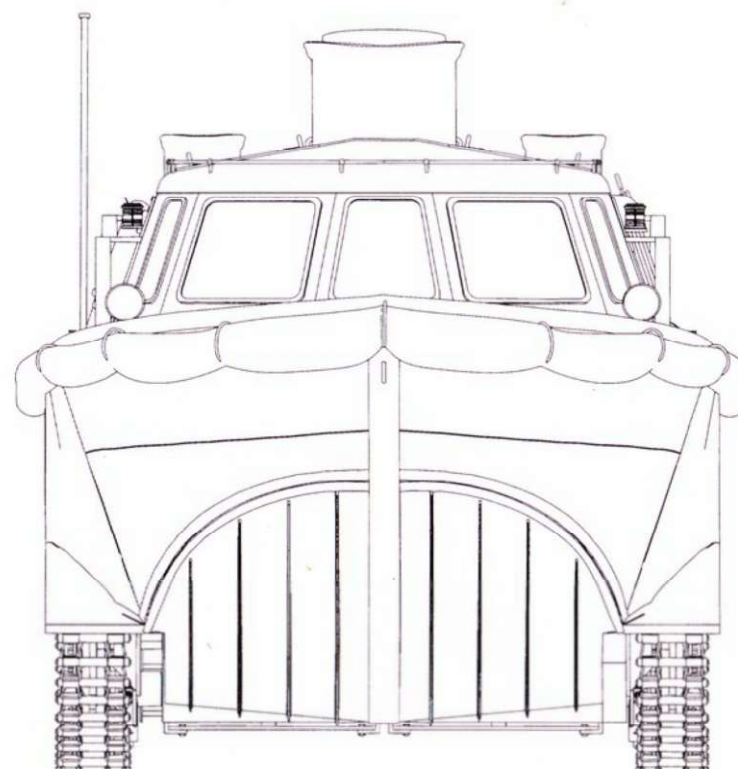
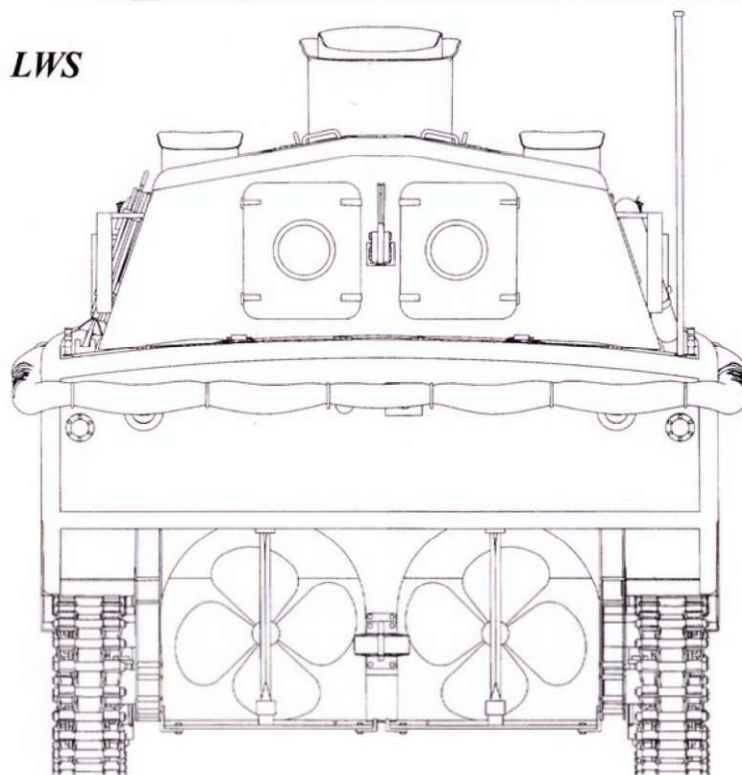
Ведущее колесо позднего типа с двумя рядами зубцов. В ходе ремонта и модернизации на всех ранних амфибиях меняли гусеницы и ведущие колеса.



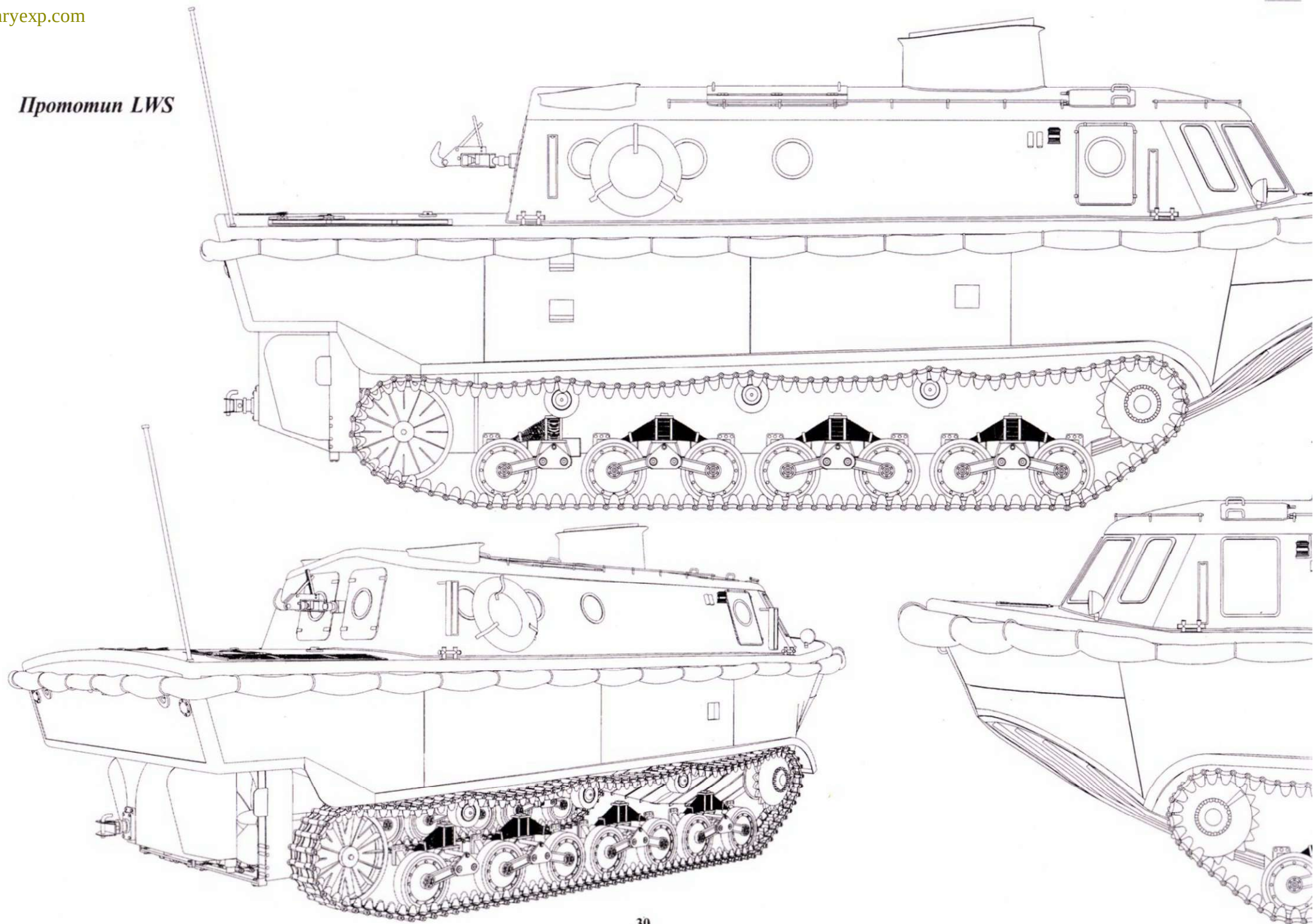
Прототип LWS

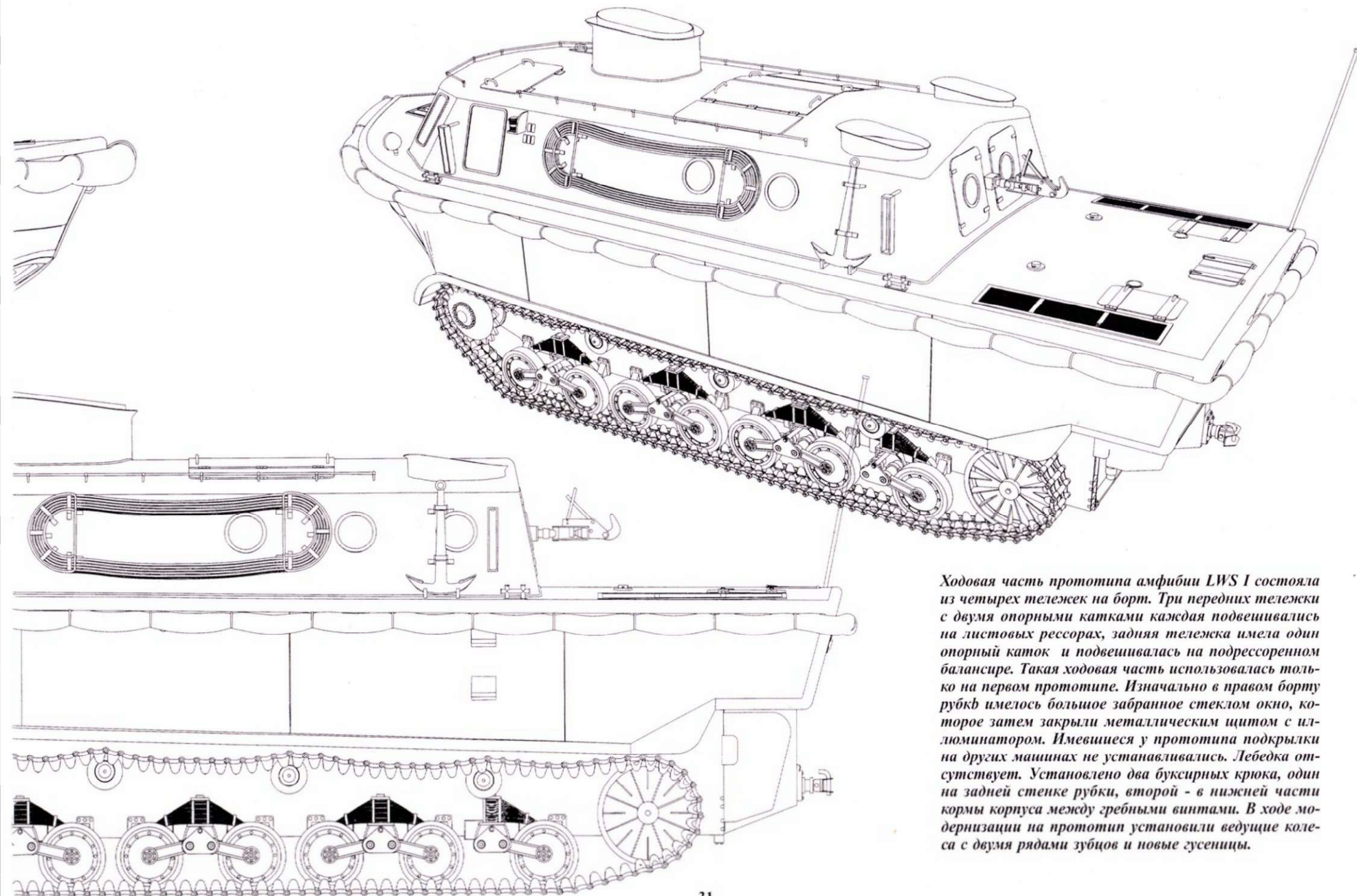


Промомун LWS

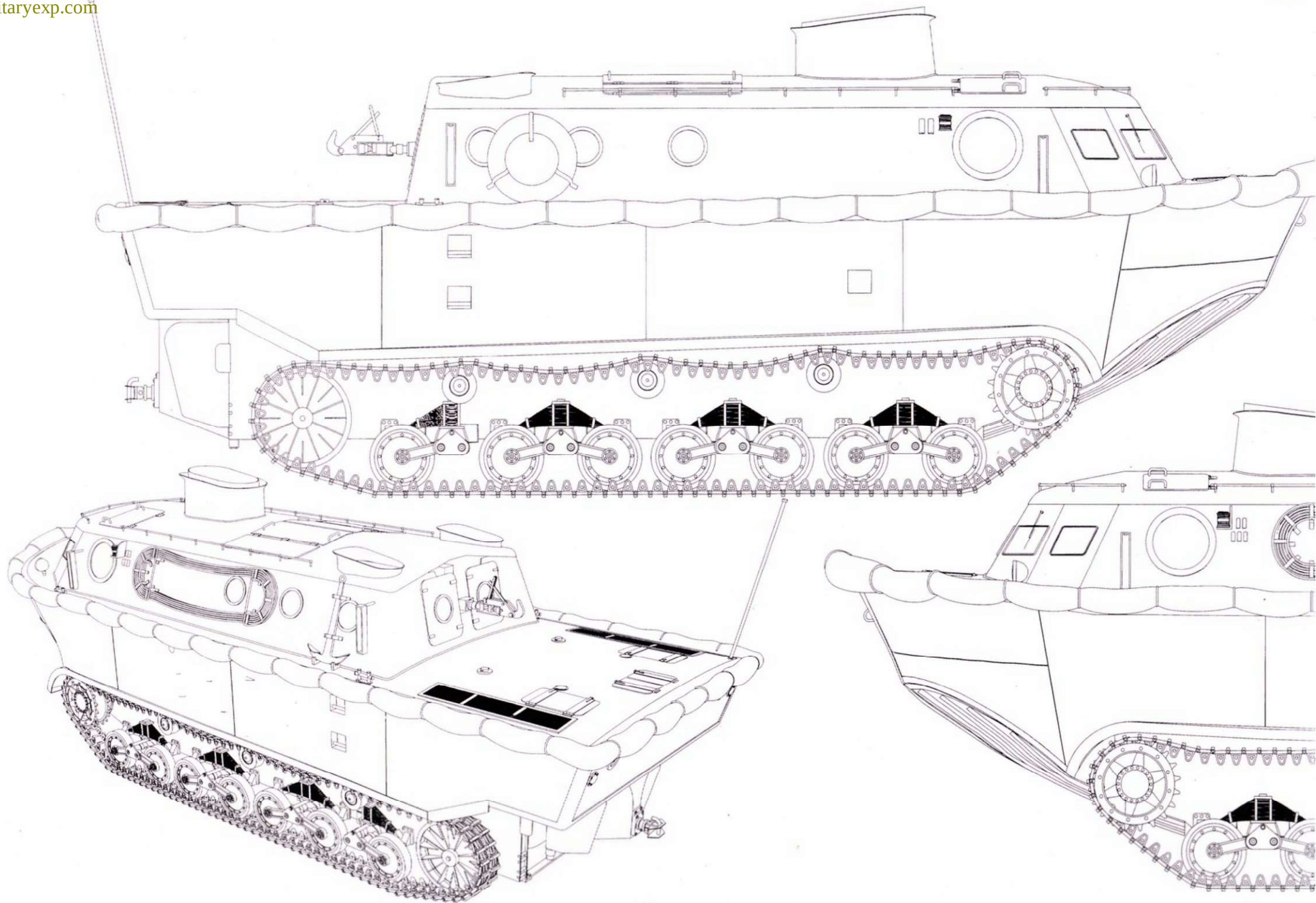


Протомун LWS

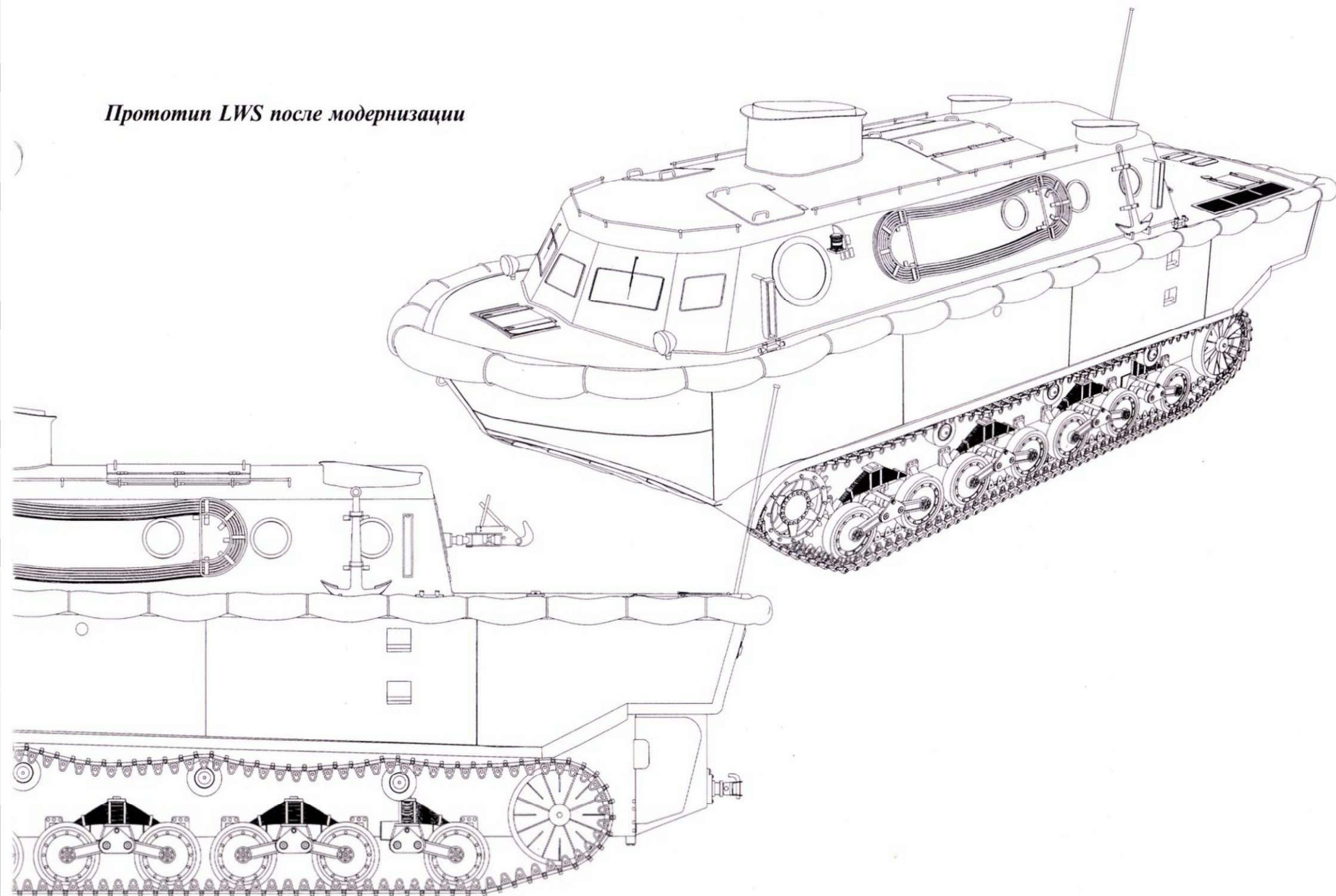


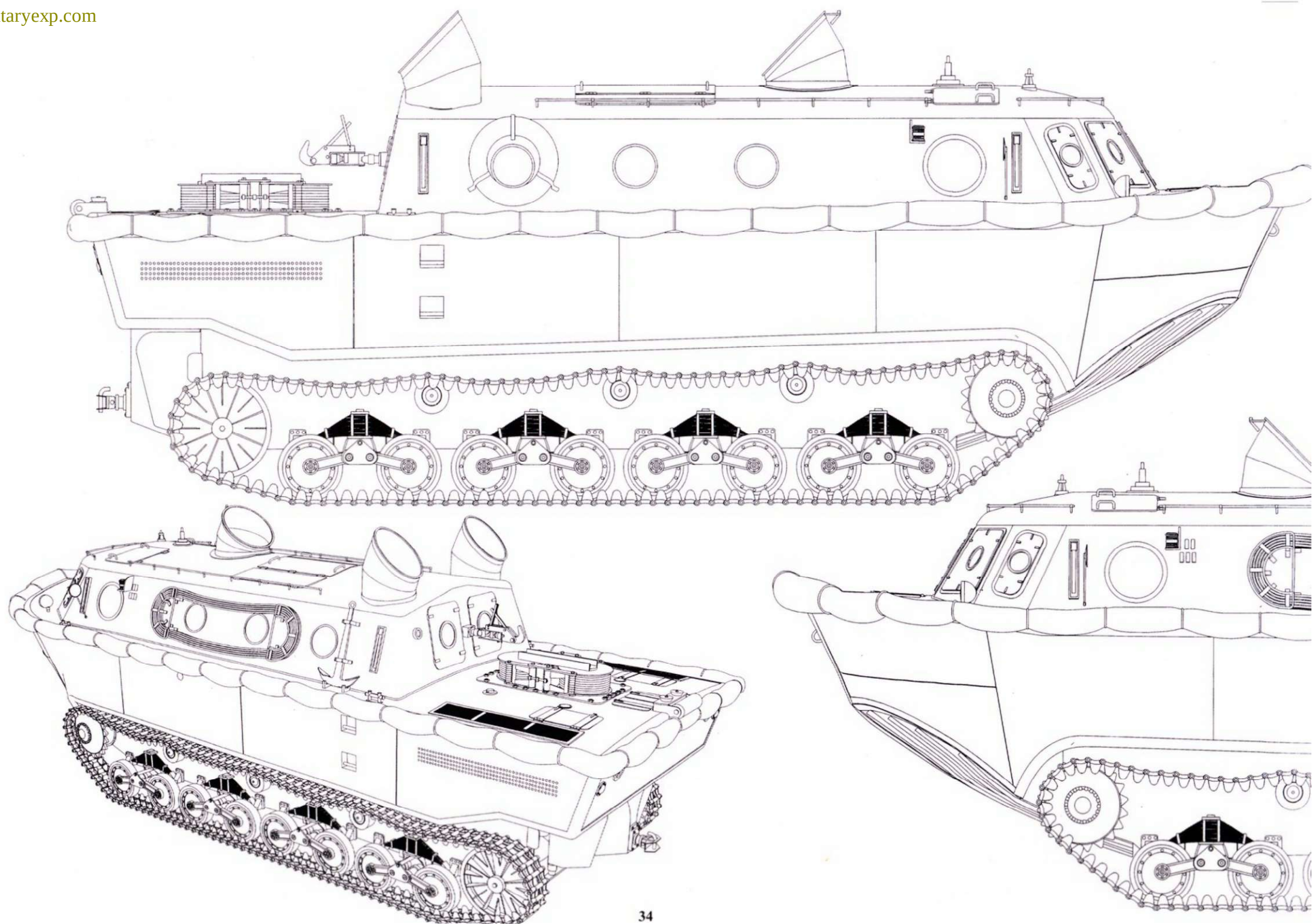


Ходовая часть прототипа амфибии LWS I состояла из четырех тележек на борт. Три передних тележки с двумя опорными катками каждая подвешивались на листовых рессорах, задняя тележка имела один опорный каток и подвешивалась на поддрессоренном балансира. Такая ходовая часть использовалась только на первом прототипе. Изначально в правом борту рубки имелось большое забранное стеклом окно, которое затем закрыли металлическим щитом с иллюминатором. Имевшиеся у прототипа подкрылки на других машинах не устанавливались. Лебедка отсутствует. Установлено два буксирных крюка, один на задней стенке рубки, второй - в нижней части кормы корпуса между гребными винтами. В ходе модернизации на прототип установили ведущие колеса с двумя рядами зубцов и новые гусеницы.

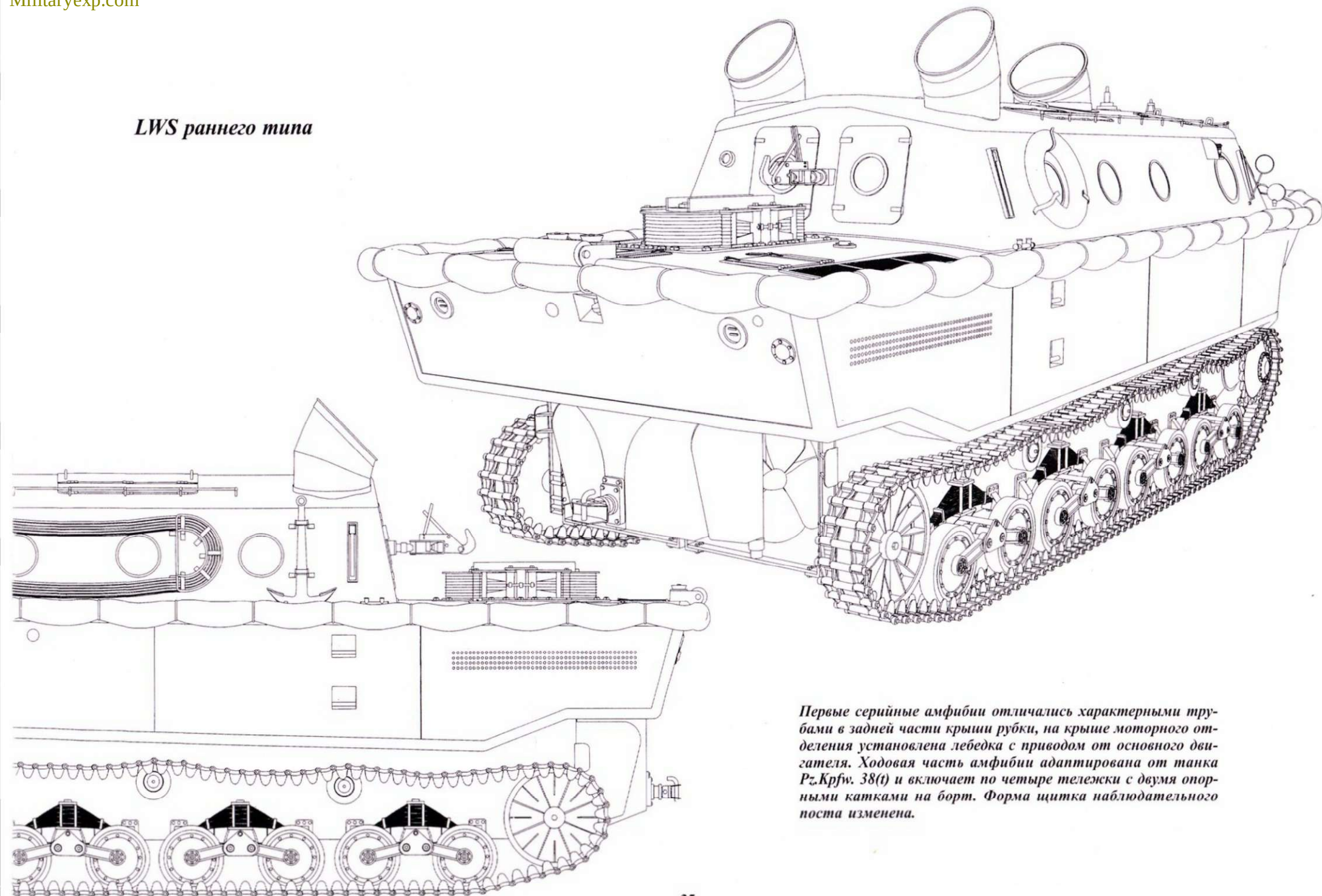


Прототип LWS после модернизации

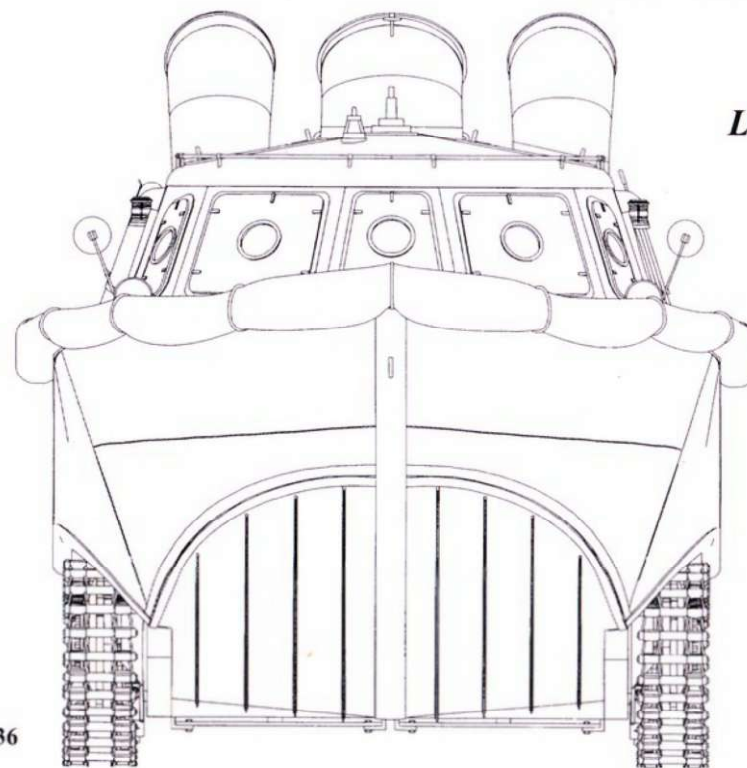
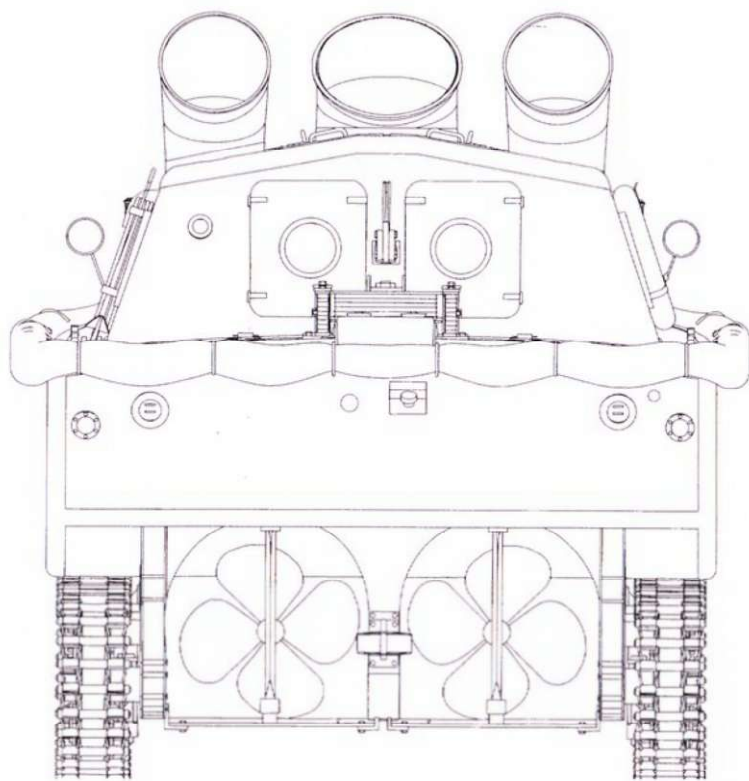
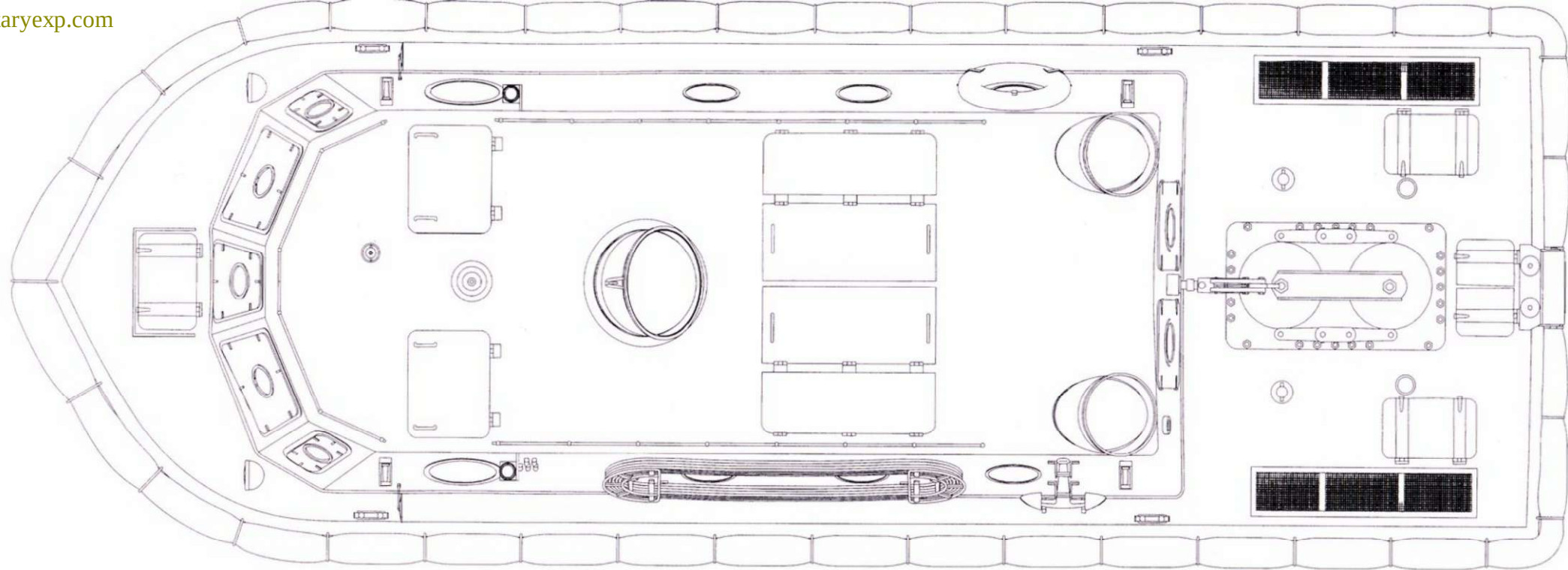




LWS раннего типа

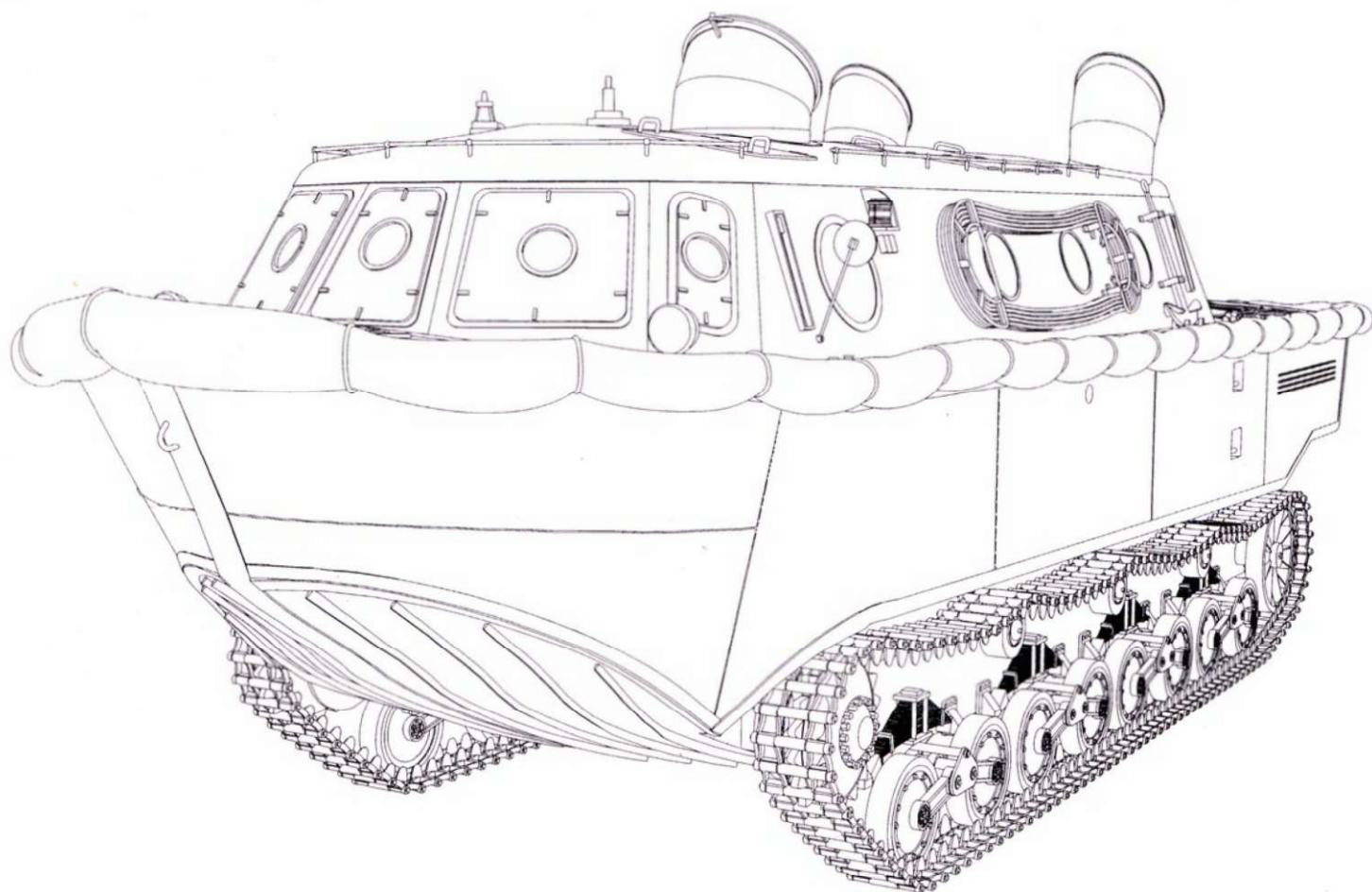
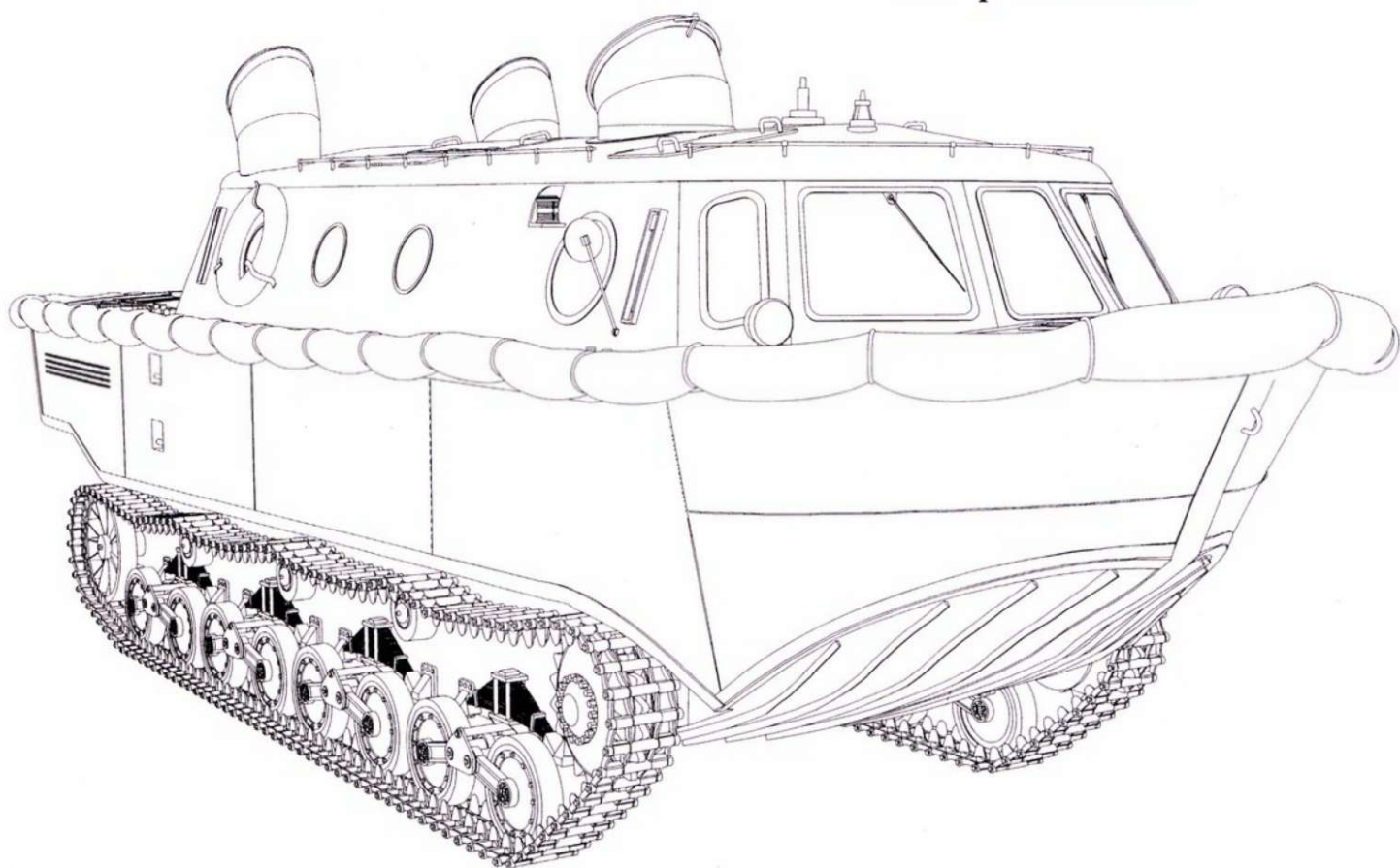


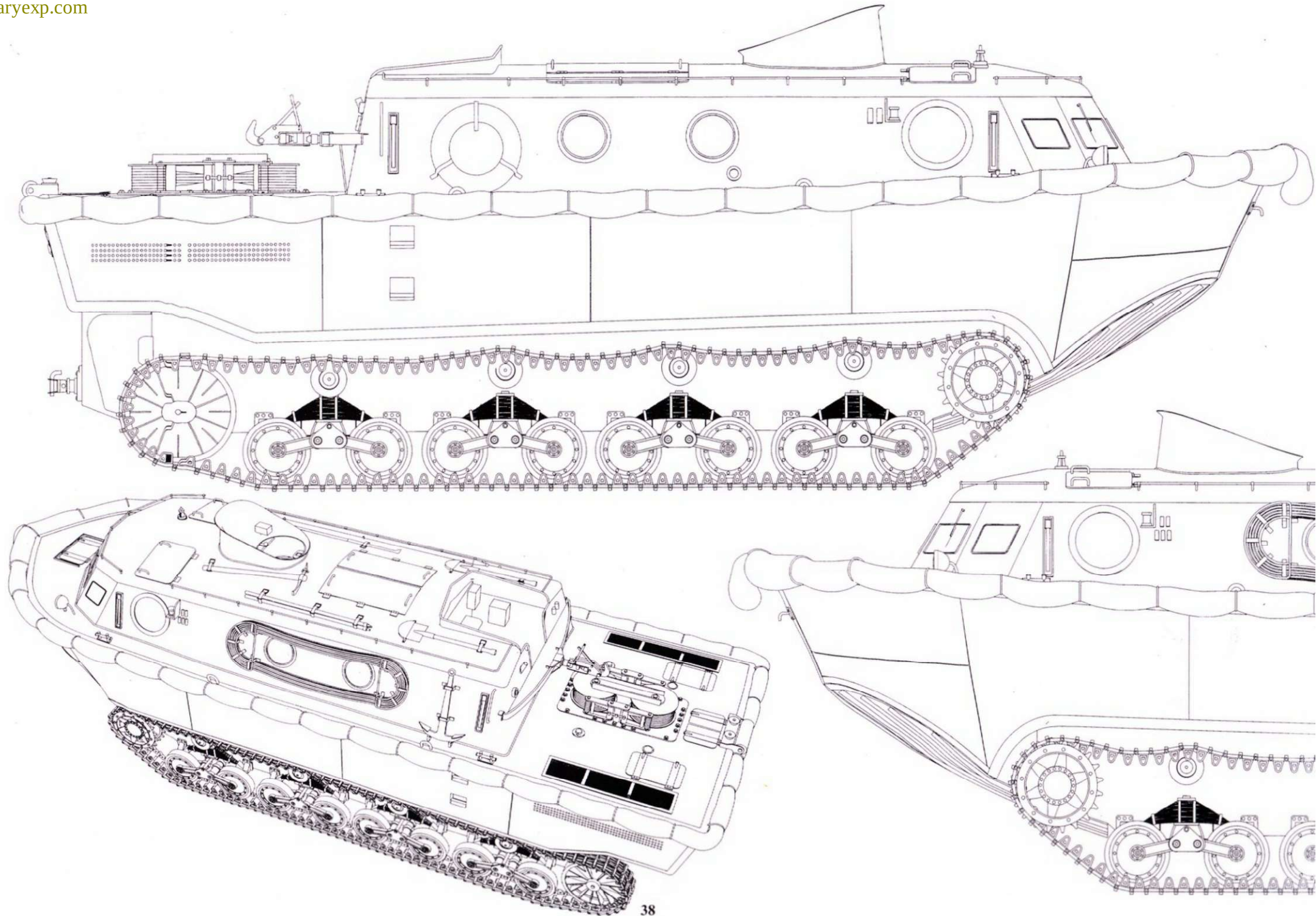
Первые серийные амфибии отличались характерными трубами в задней части крыши рубки, на крыше моторного отделения установлена лебедка с приводом от основного двигателя. Ходовая часть амфибии адаптирована от танка Рз.Крфв. 38(t) и включает по четыре тележки с двумя опорными катками на борт. Форма щитка наблюдательного поста изменена.



LWS раннего типа

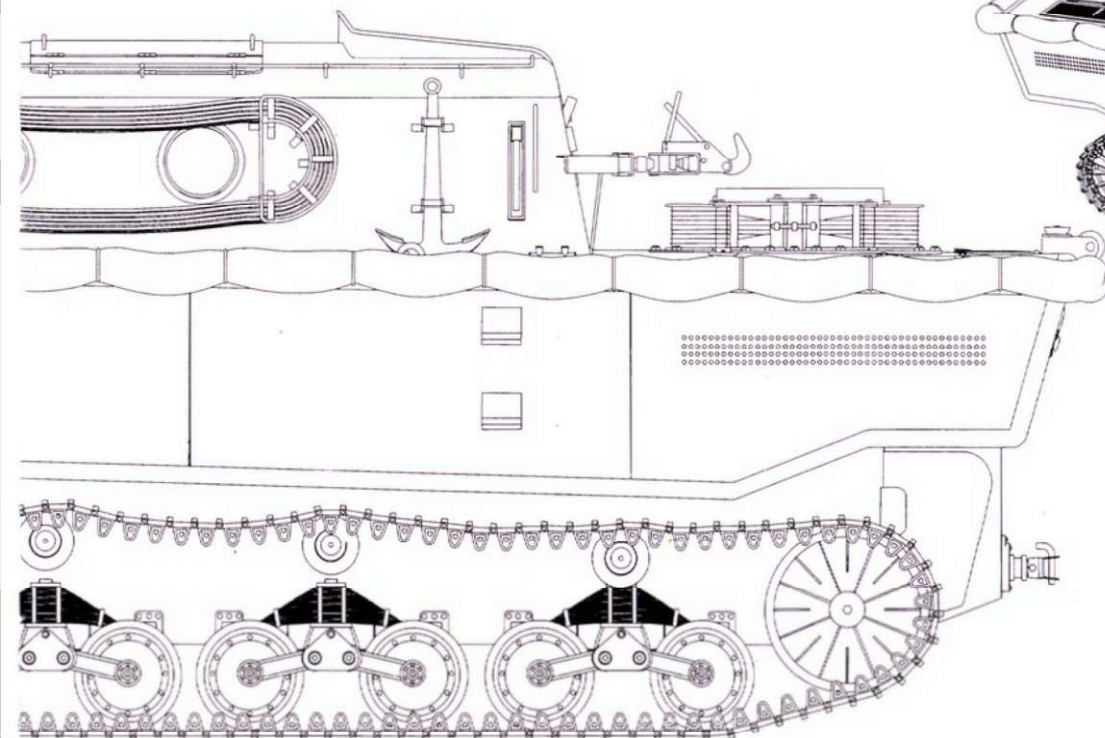
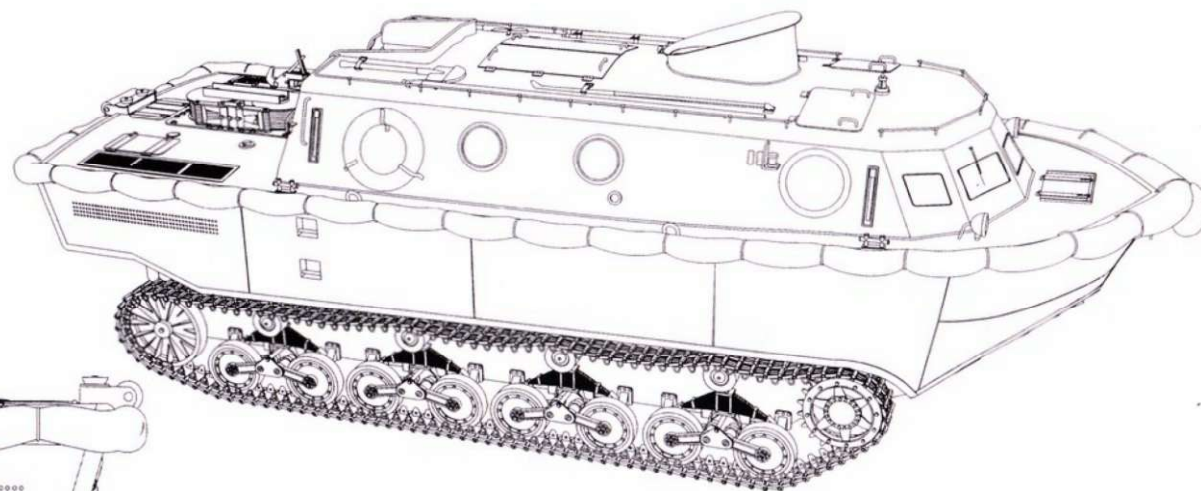
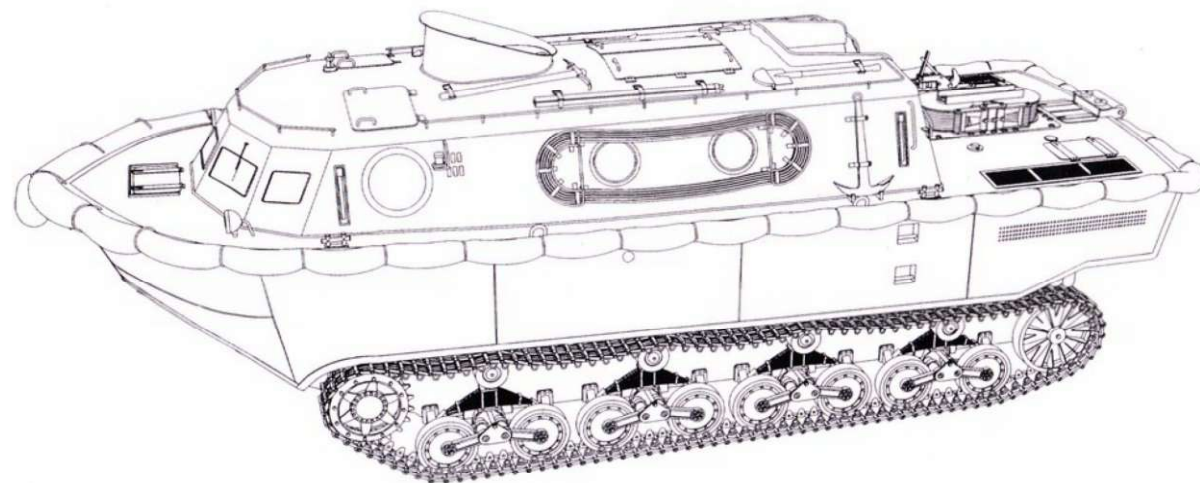
LWS раннего типа

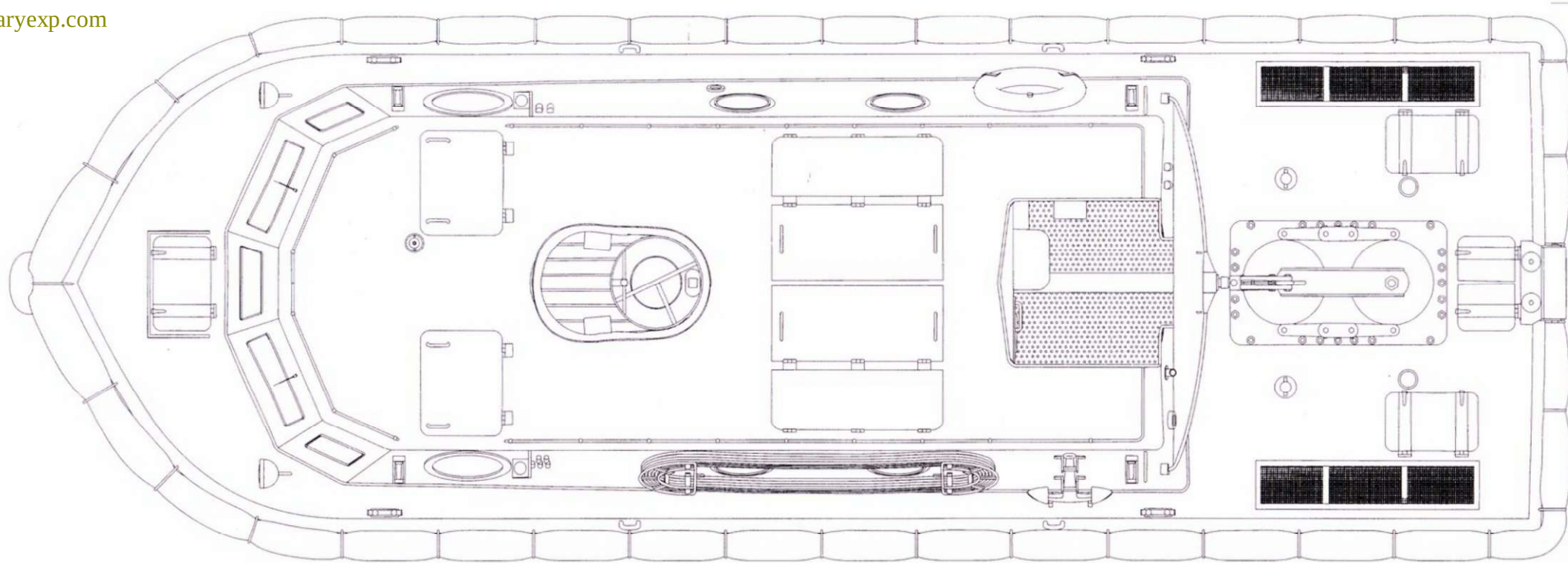




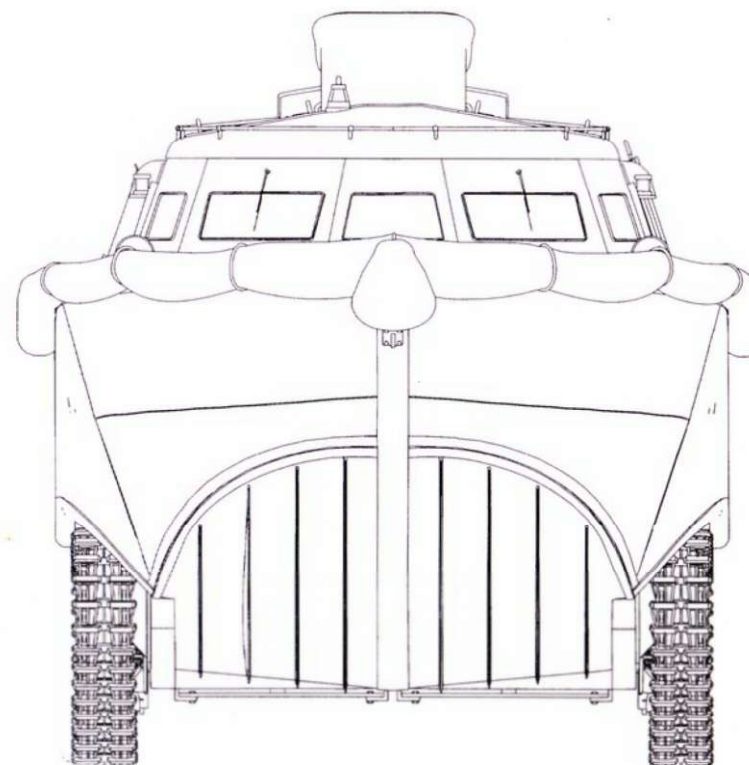
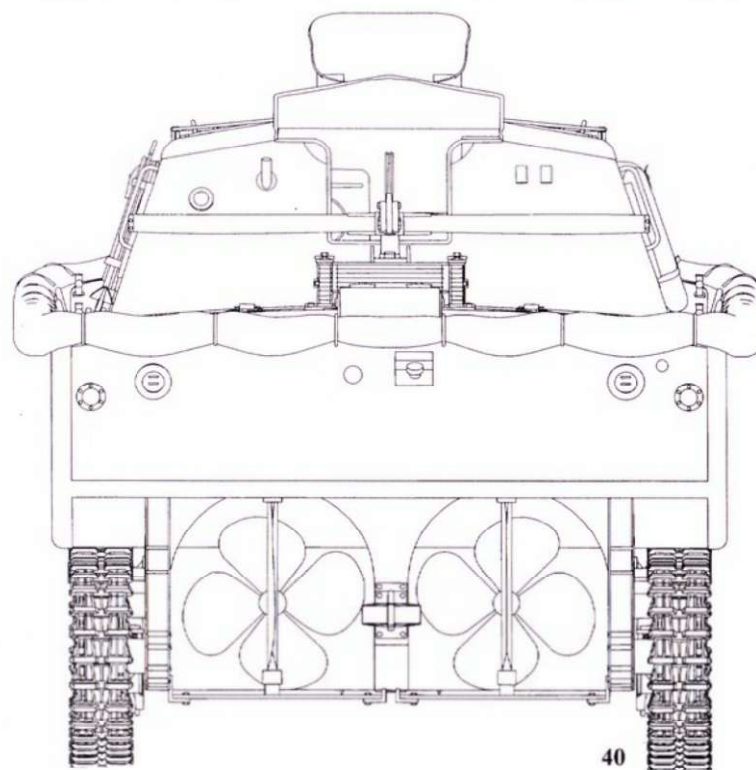
LWS позднего типа

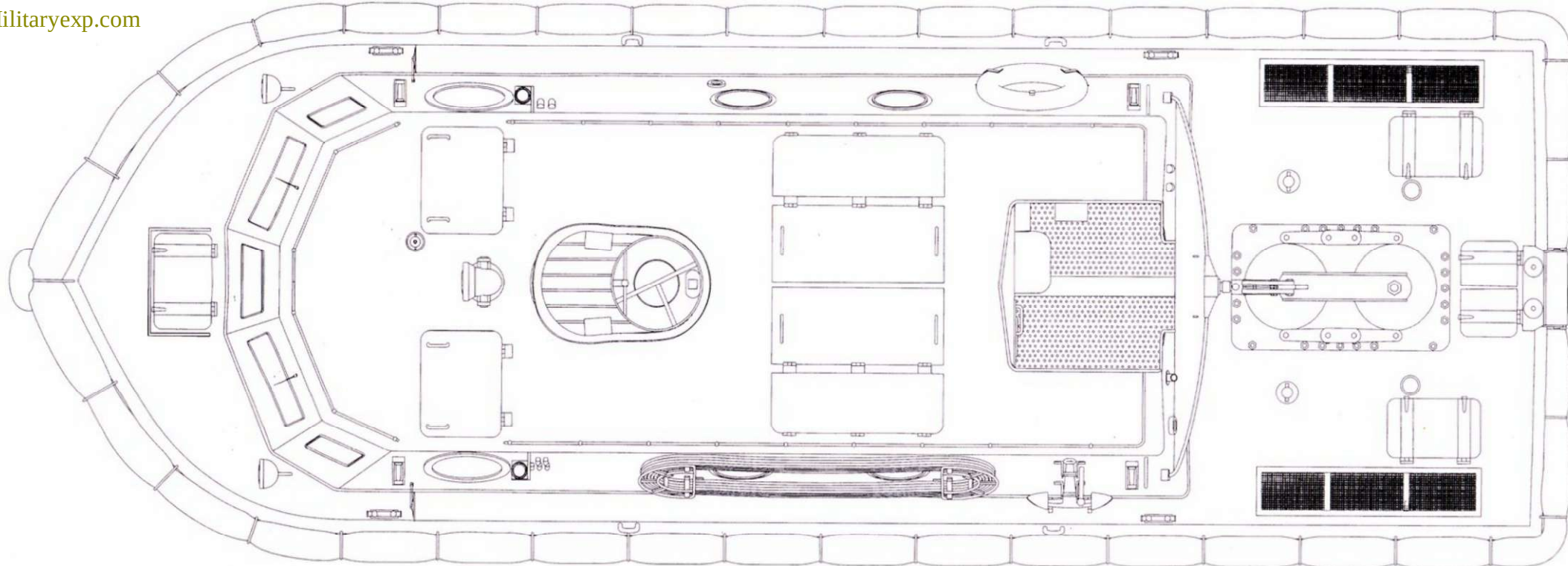
Амфибии поздней постройки получили вентиляционную шахту в виде трубы с вентилятором. Задние выпускные шахты вентиляционной системы ликвидированы. Листовые рессоры тележек с опорными катками сделаны по типу рессор подвески ходовой части танка Pz.Kpfw. II. На машинах использовались две системы роликов - по три ролика на борт ставилось на амфибиях с подвеской по типу подвесок танков Pz.Kpfw. 38(t) и Pz.Kpfw. II, четыре - только на машинах с подвеской по типу подвески танка Pz.Kpfw. II. По ходу производства вместо ведущих колес с одним рядом зубцов стали ставить ведущие колеса с двумя рядами зубцов. Окна в передней части рубки имеют меньшую площадь в сравнении с окнами машин ранней постройки до их модернизации.



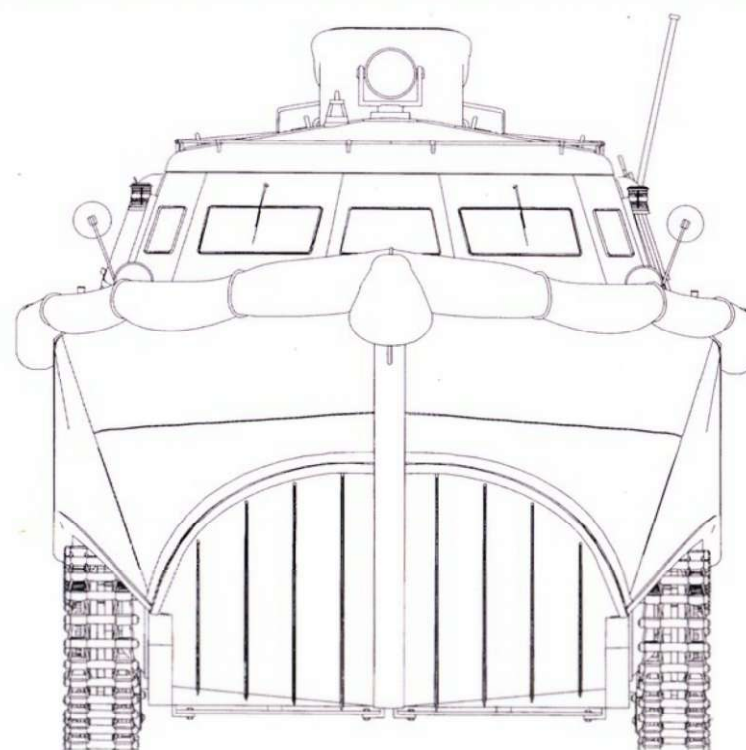
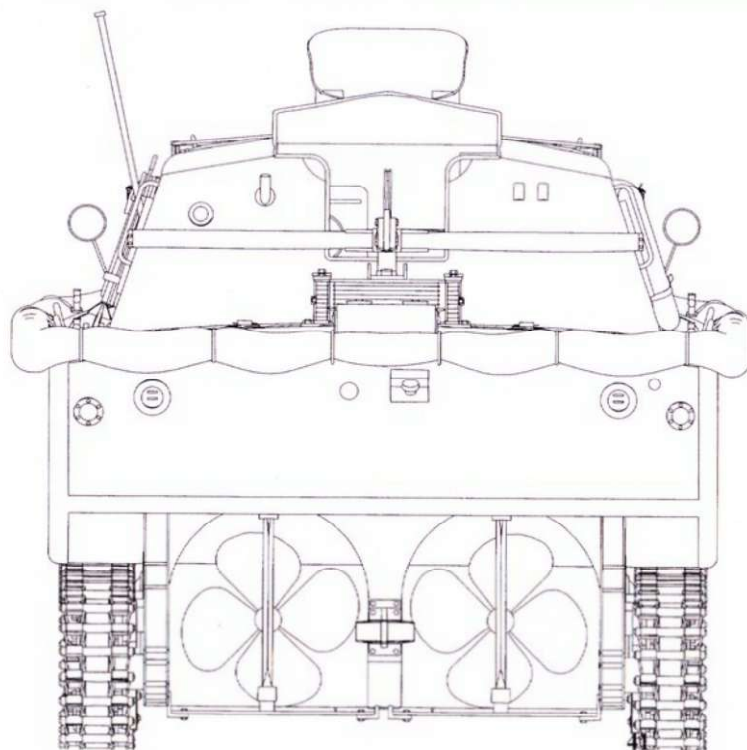


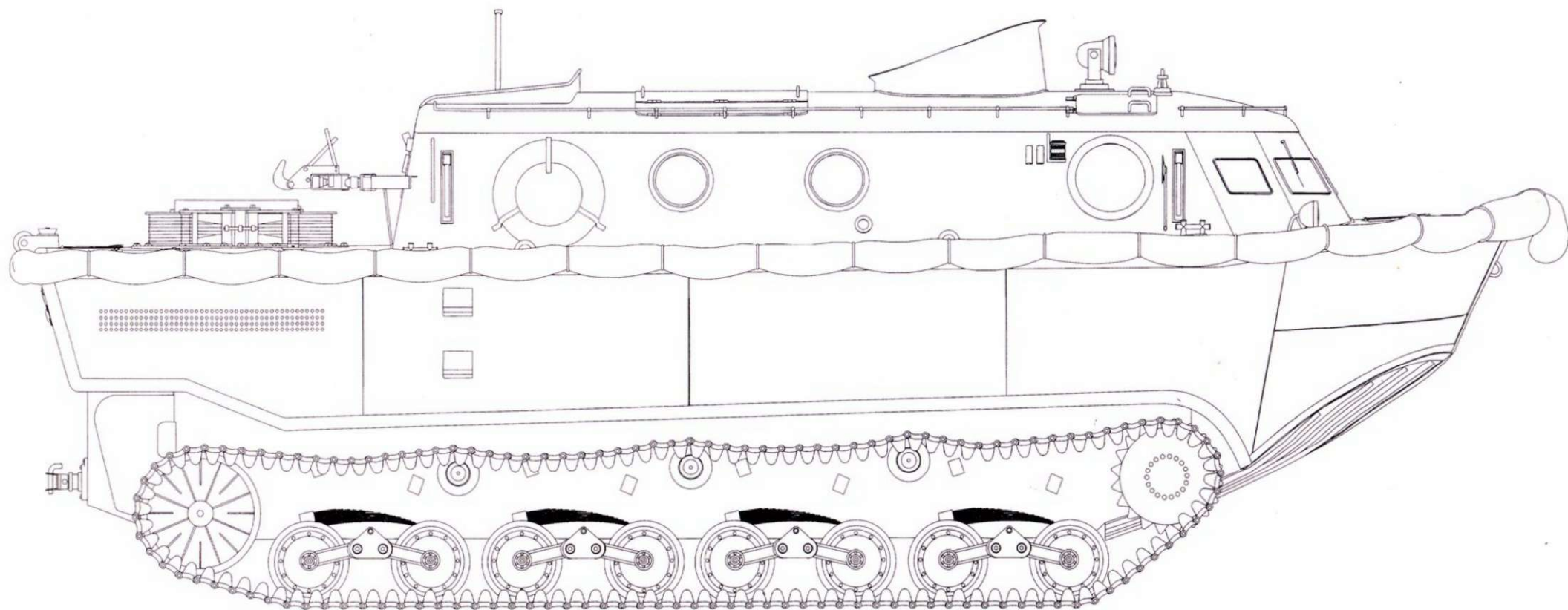
*Один из вариантов
LWS позднего типа*



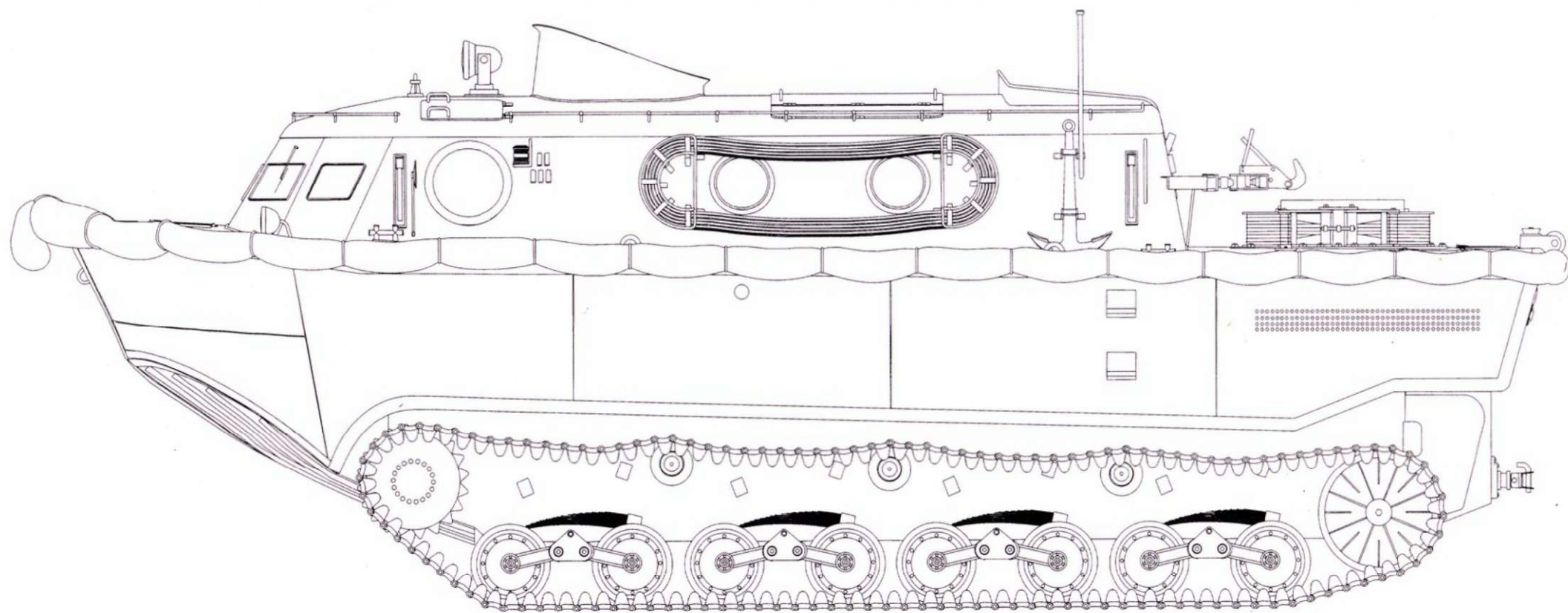


*Один из вариантов
LWS позднего типа*

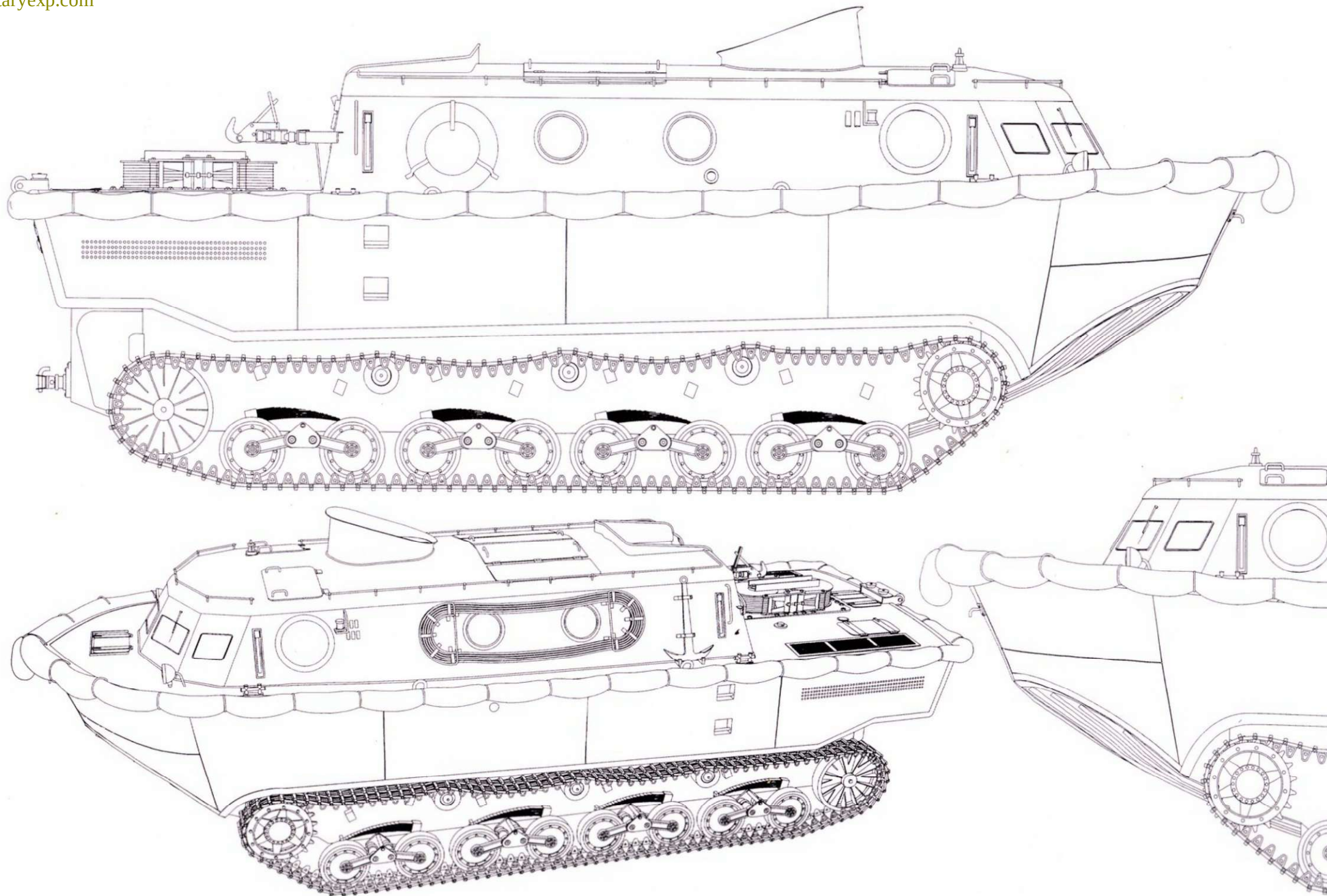


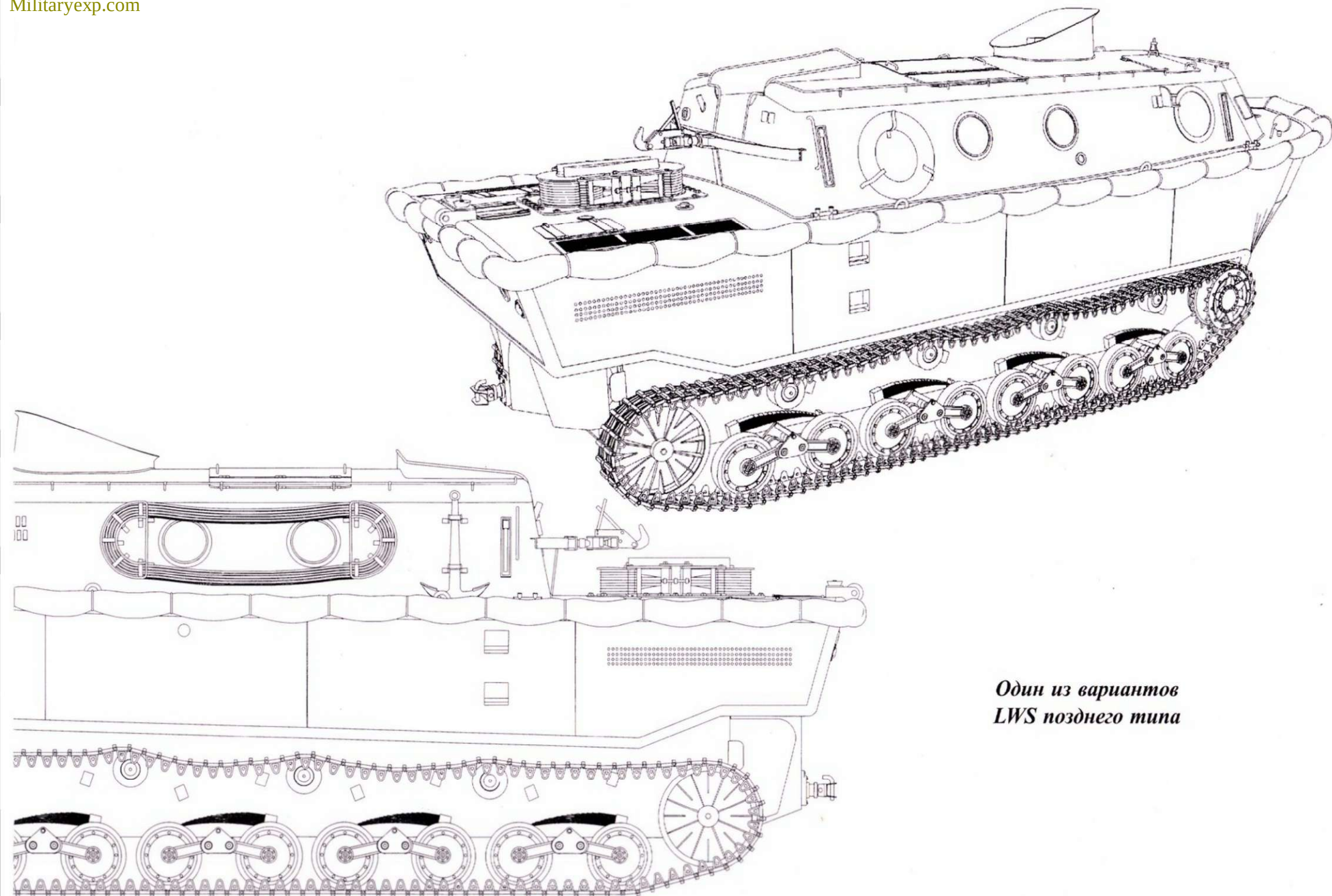


*Один из вариантов
LWS позднего типа*

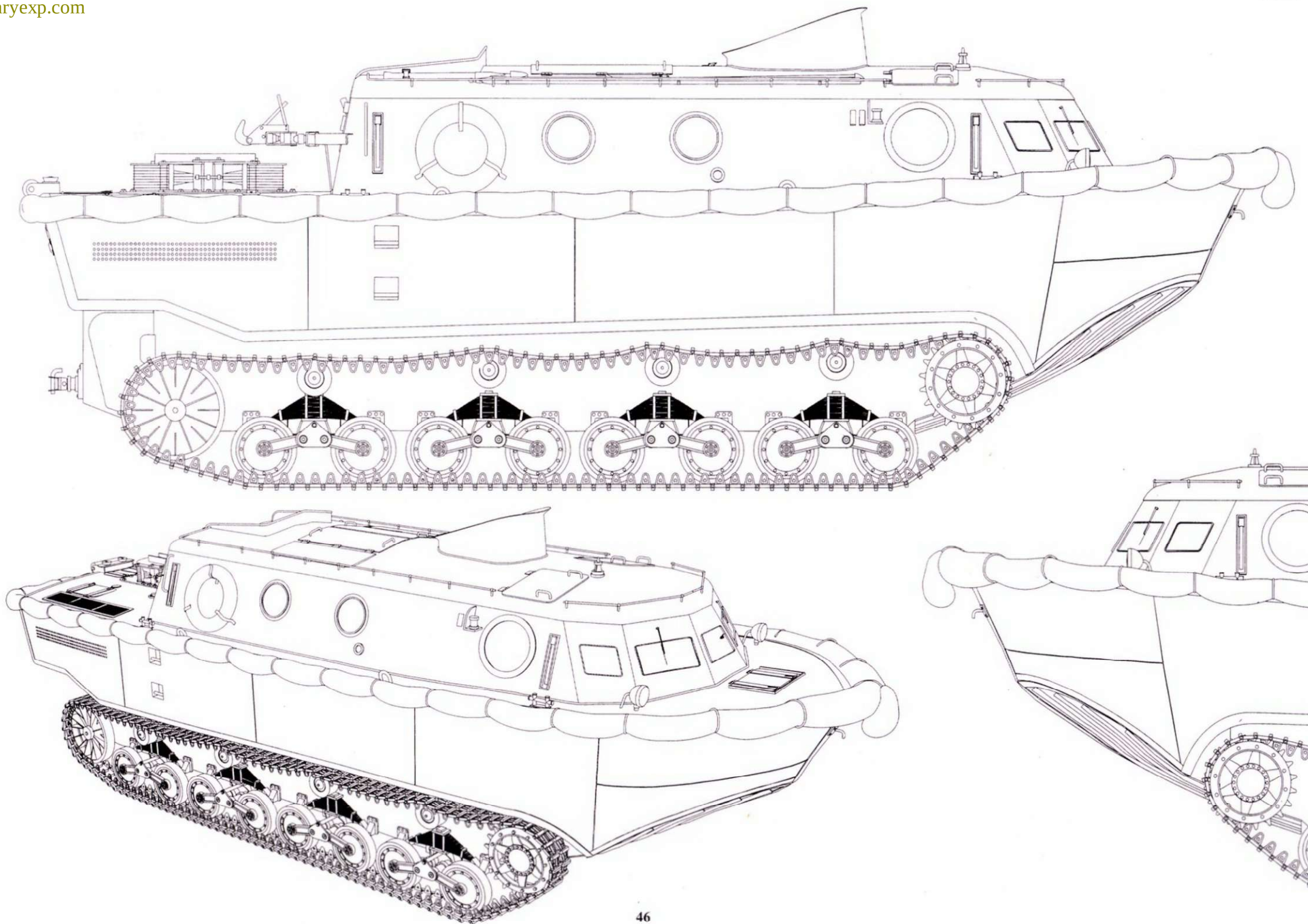


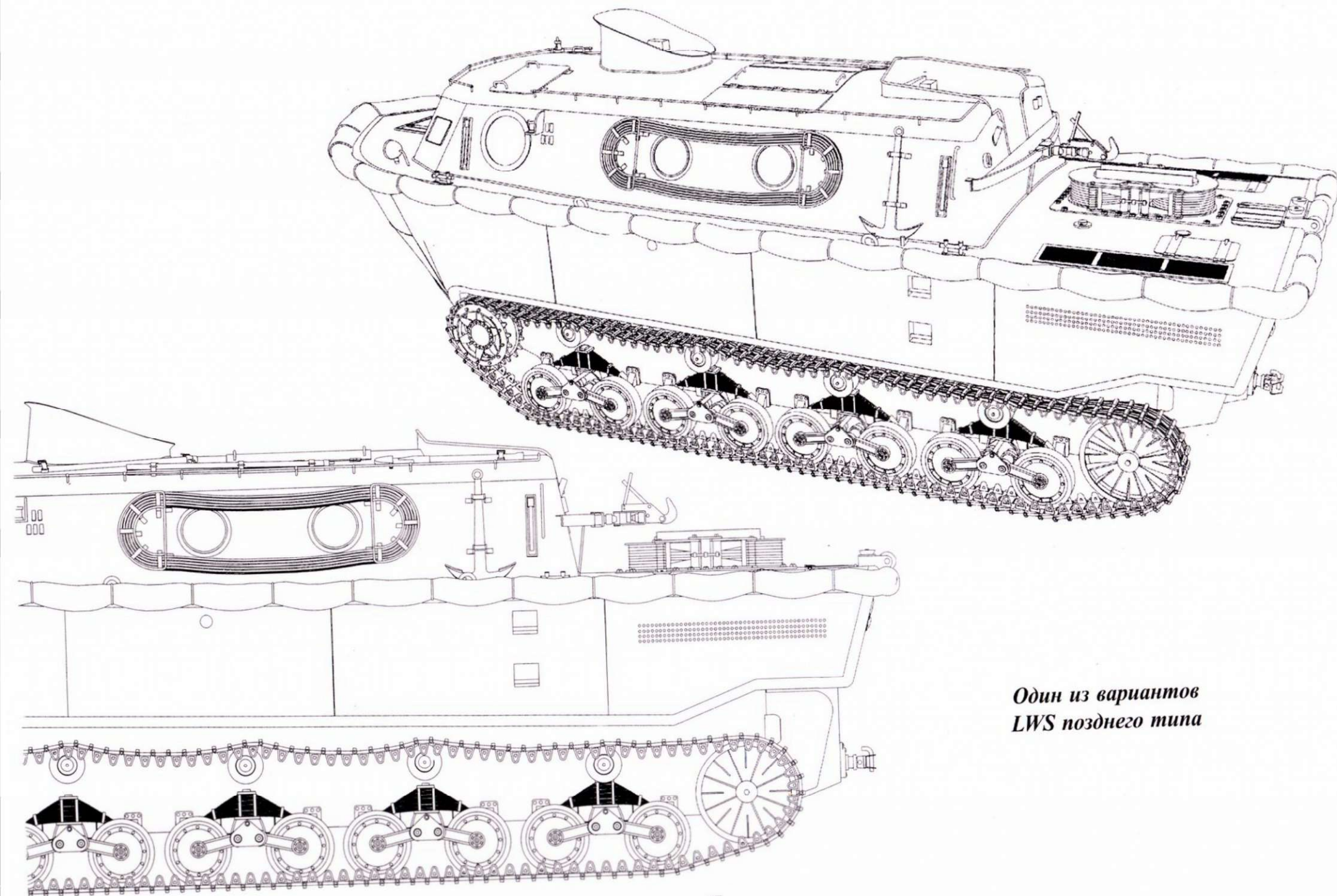
*Один из вариантов
LWS позднего типа*



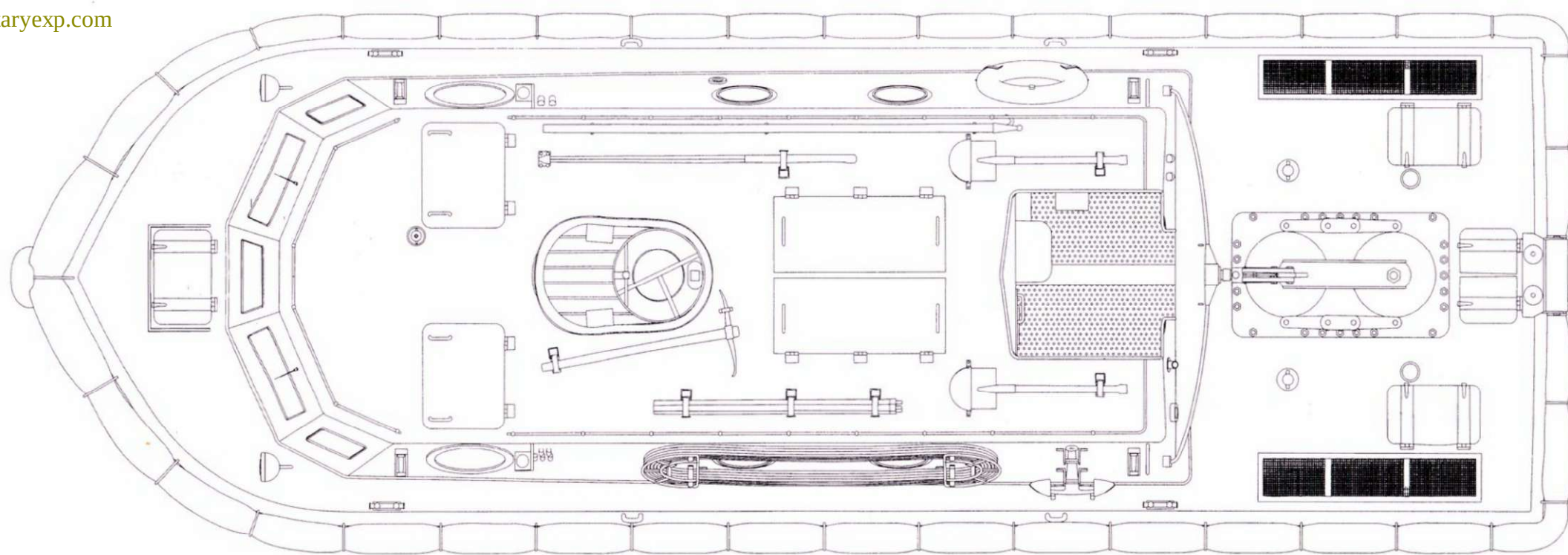


*Один из вариантов
LWS позднего типа*

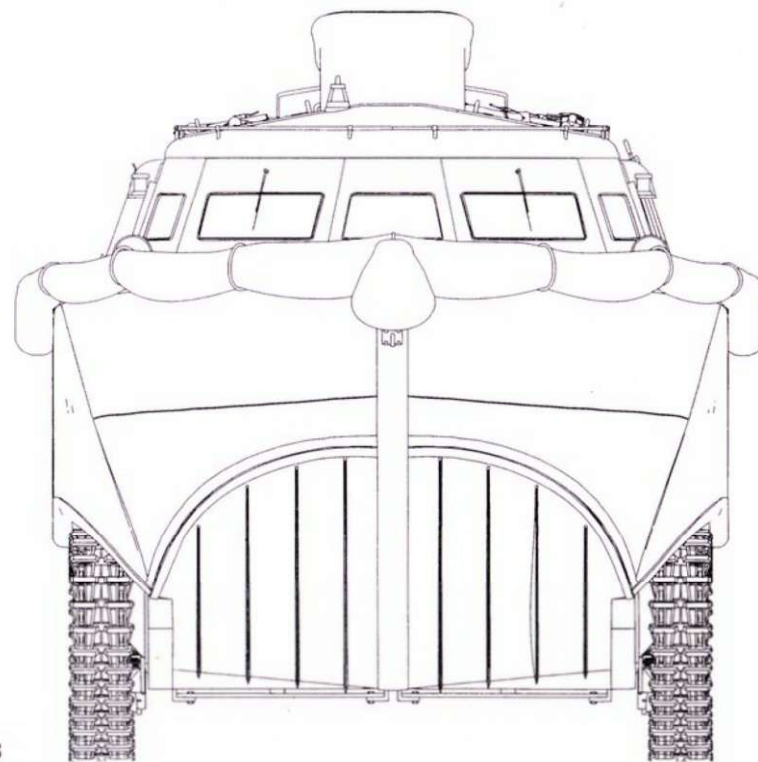
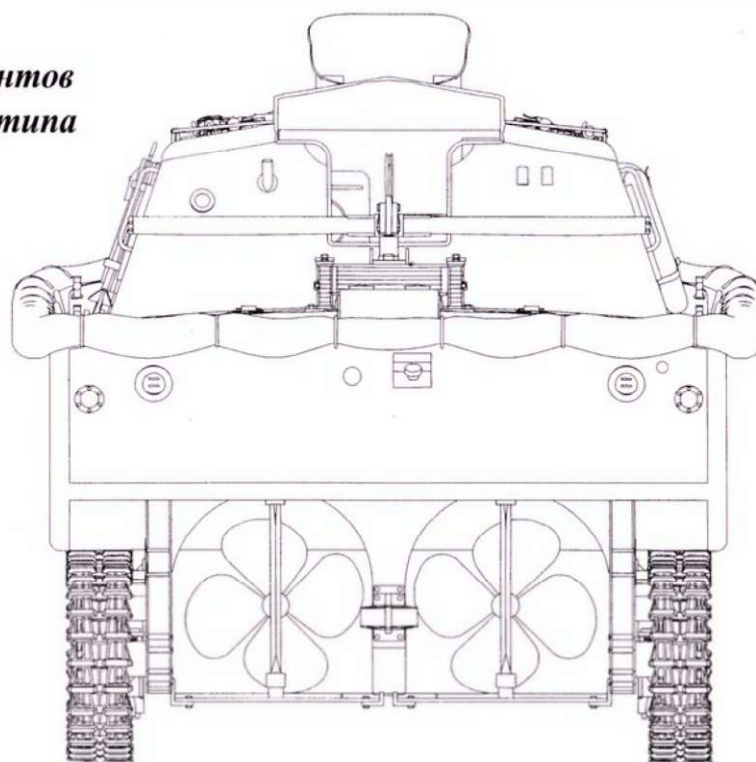




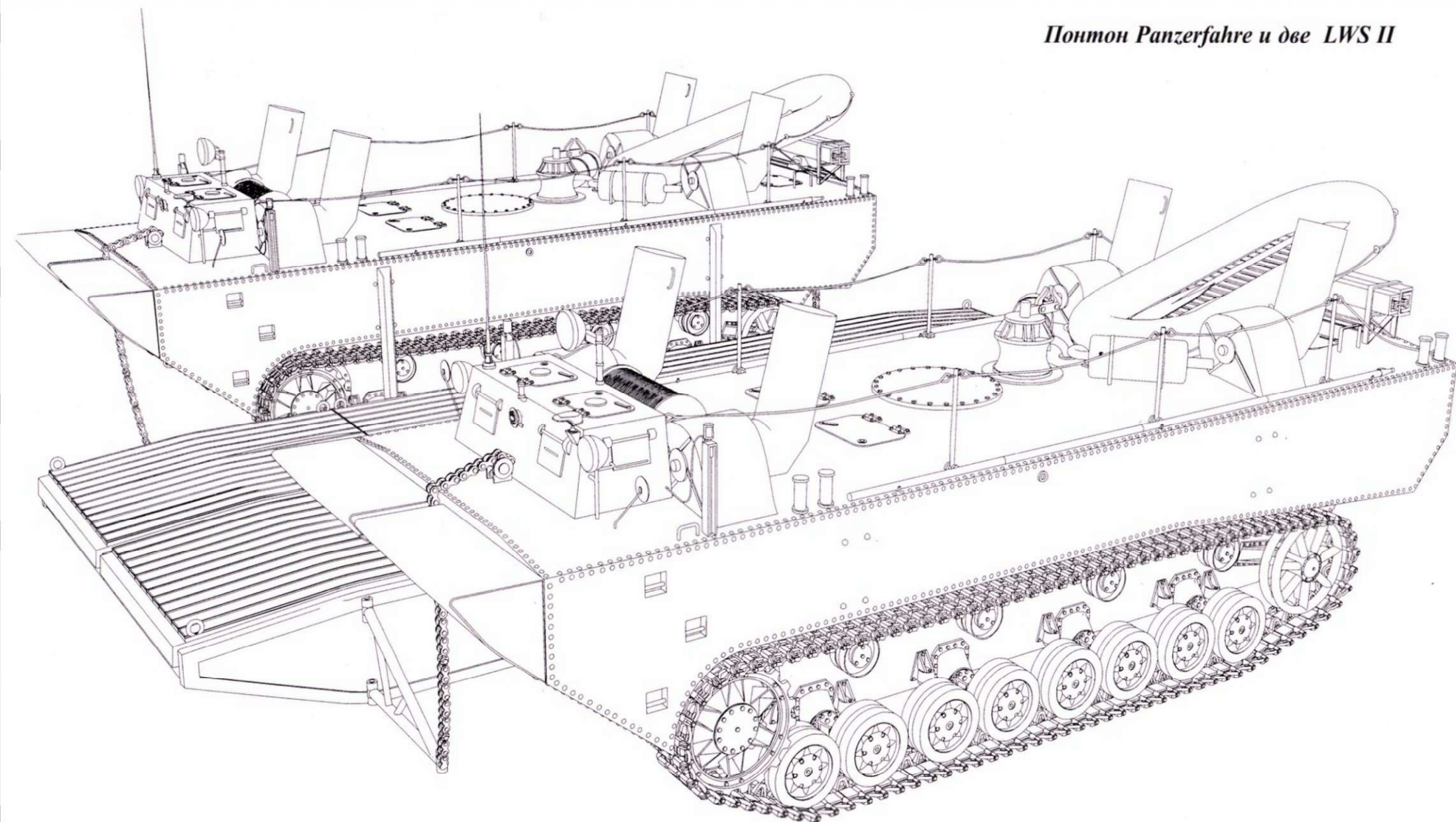
*Один из вариантов
LWS позднего типа*



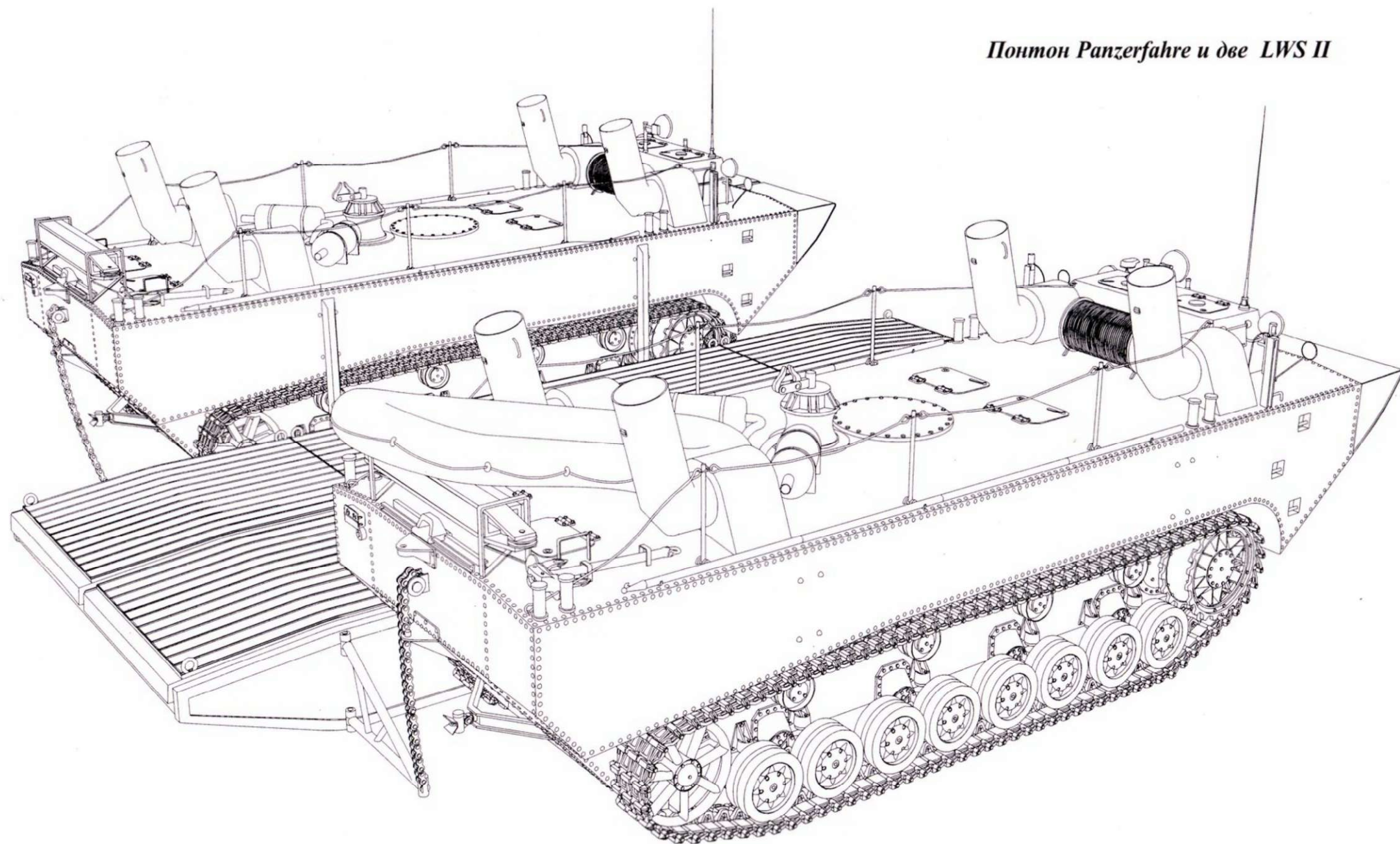
*Один из вариантов
LWS позднего типа*

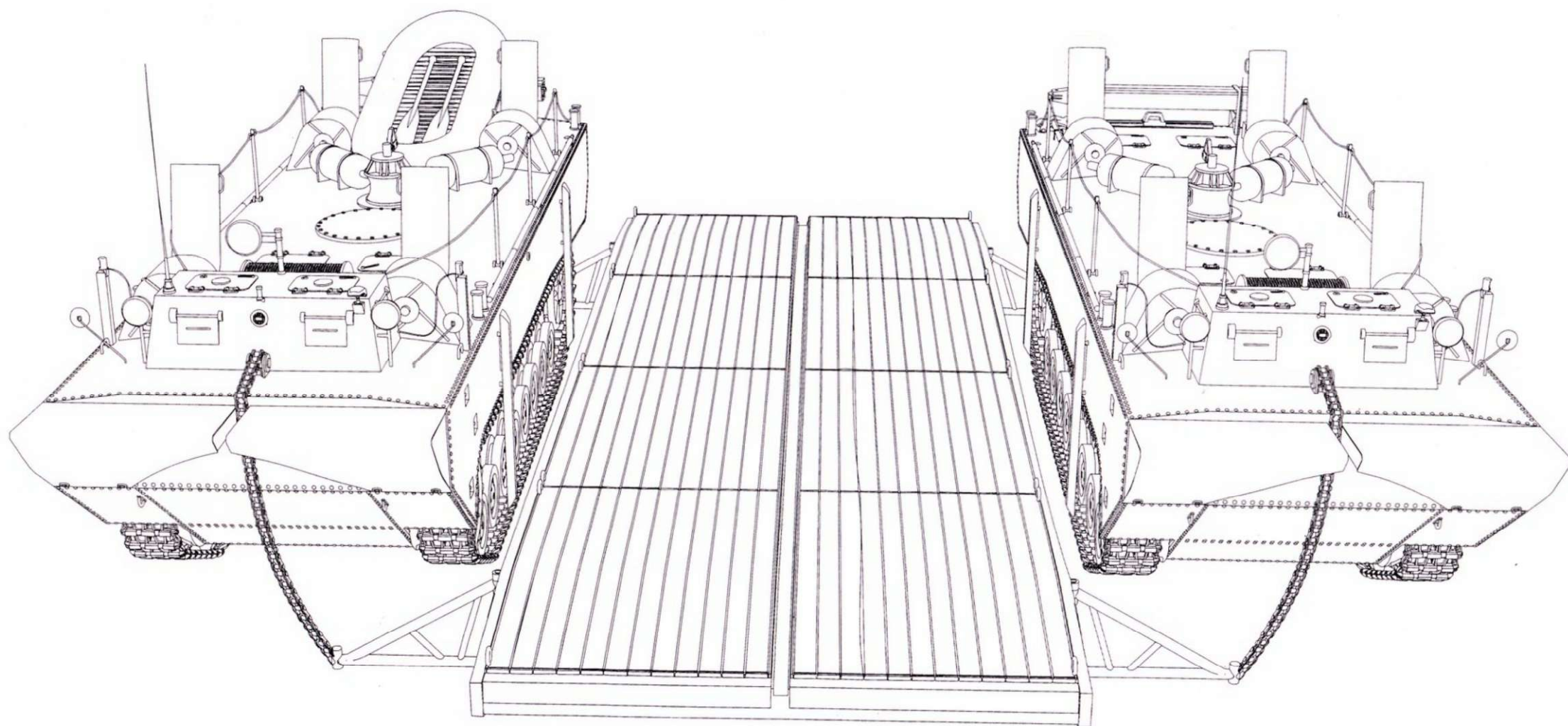


Понтон Panzerfahre и две LWS II

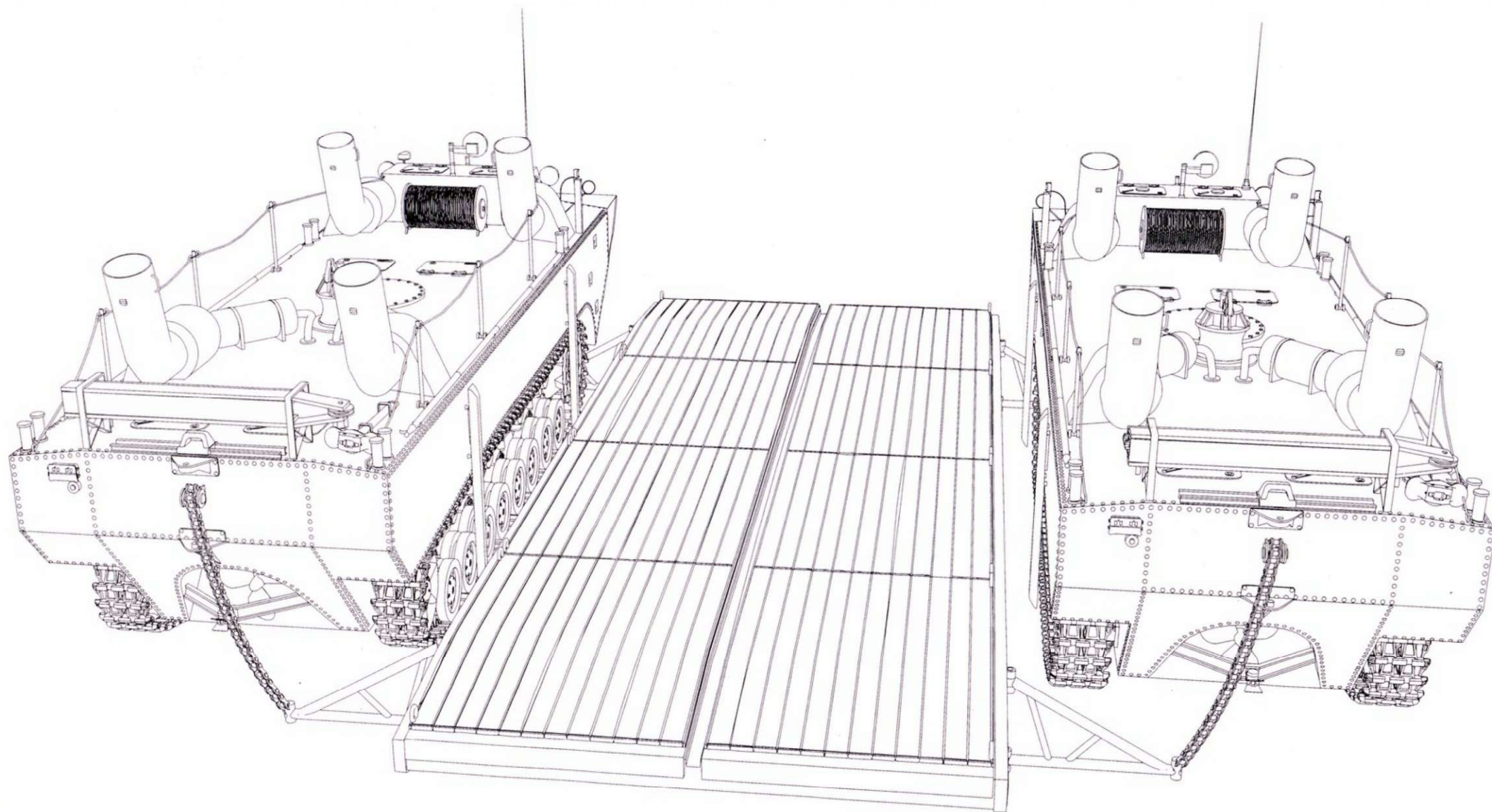


Понтон Panzerfahre и две LWS II



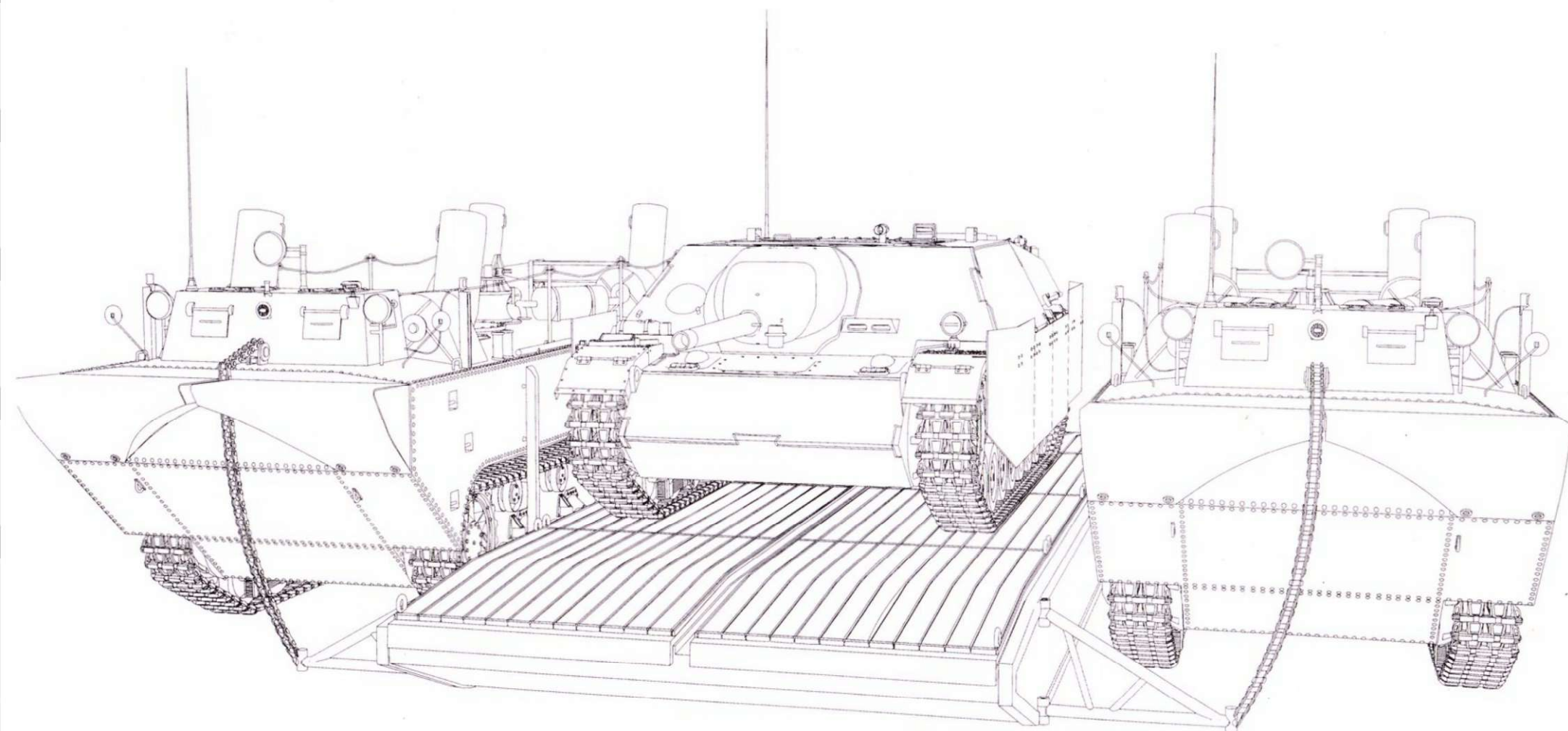


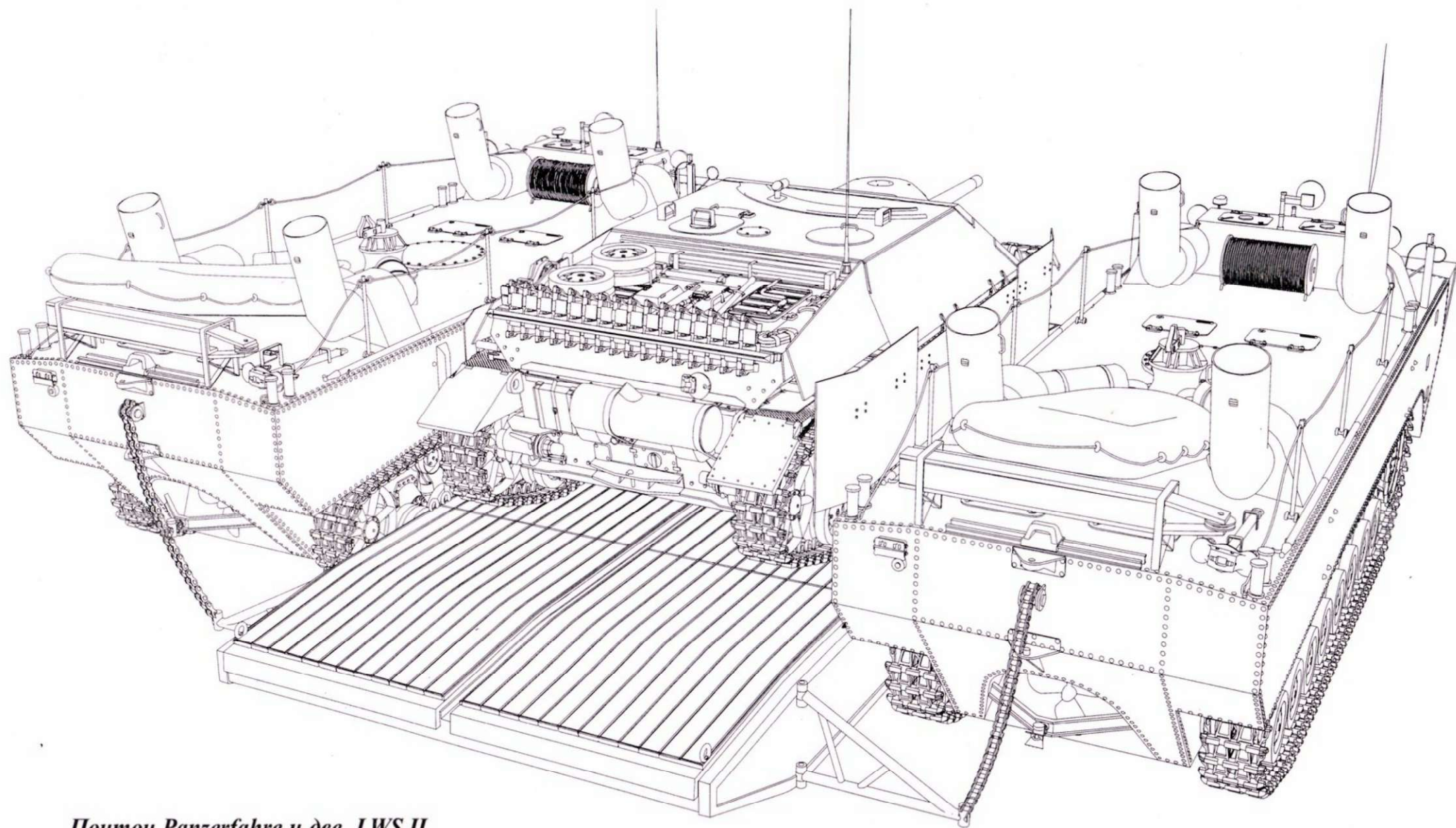
Понтон Panzerfahre и две LWS II



Понтон Panzerfahre и две LWS II

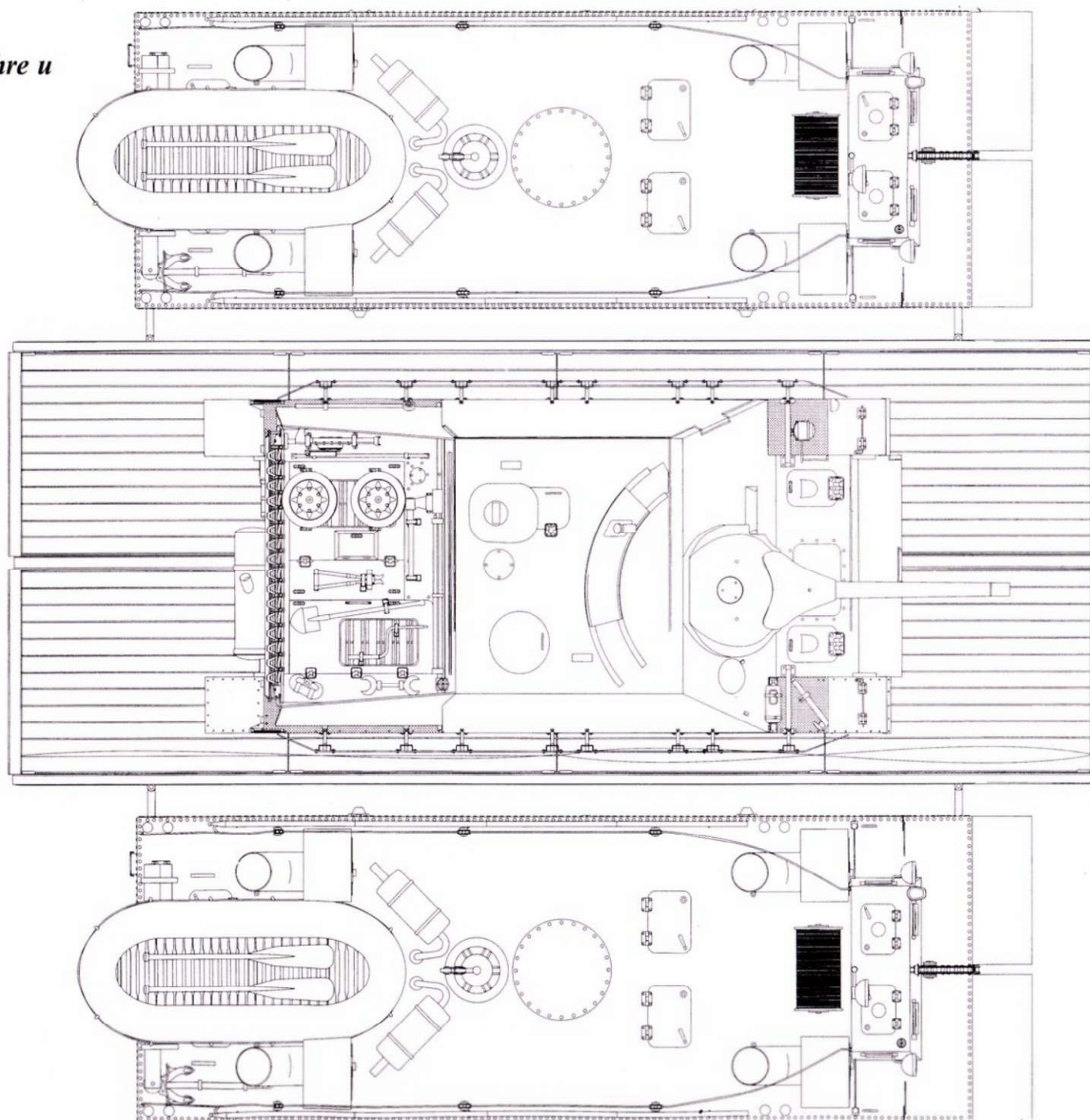
Понтон Panzerfahre и две LWS II

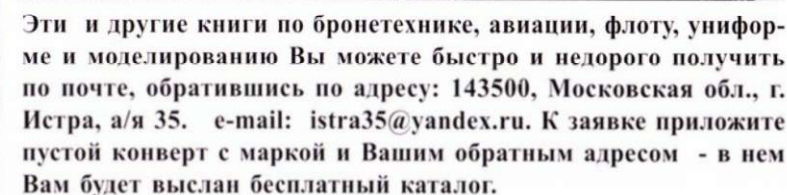


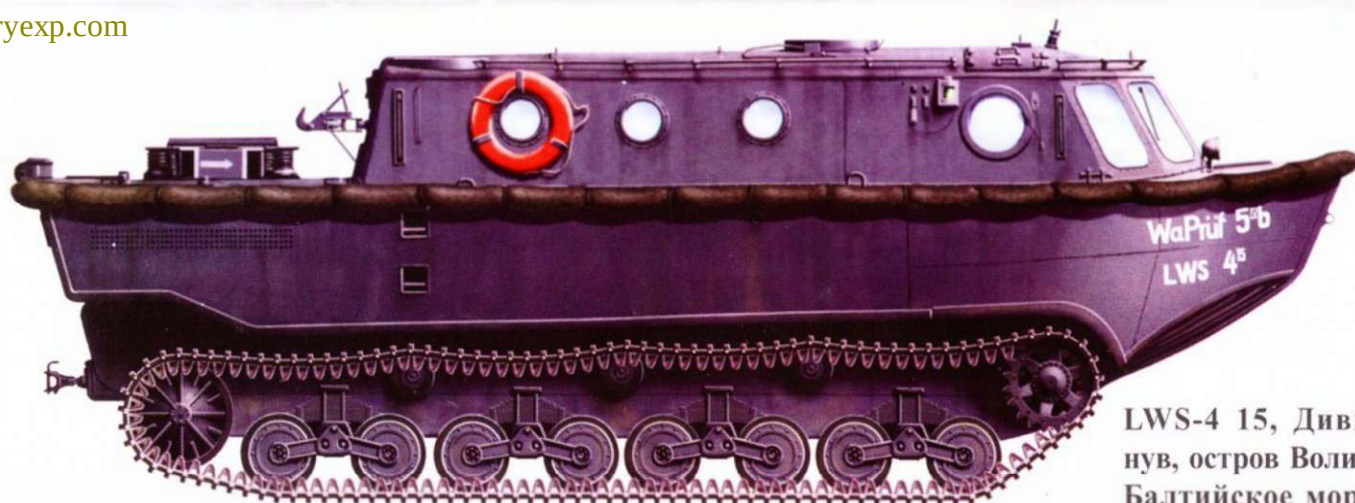


Понтон Panzerfahre и две LWS II

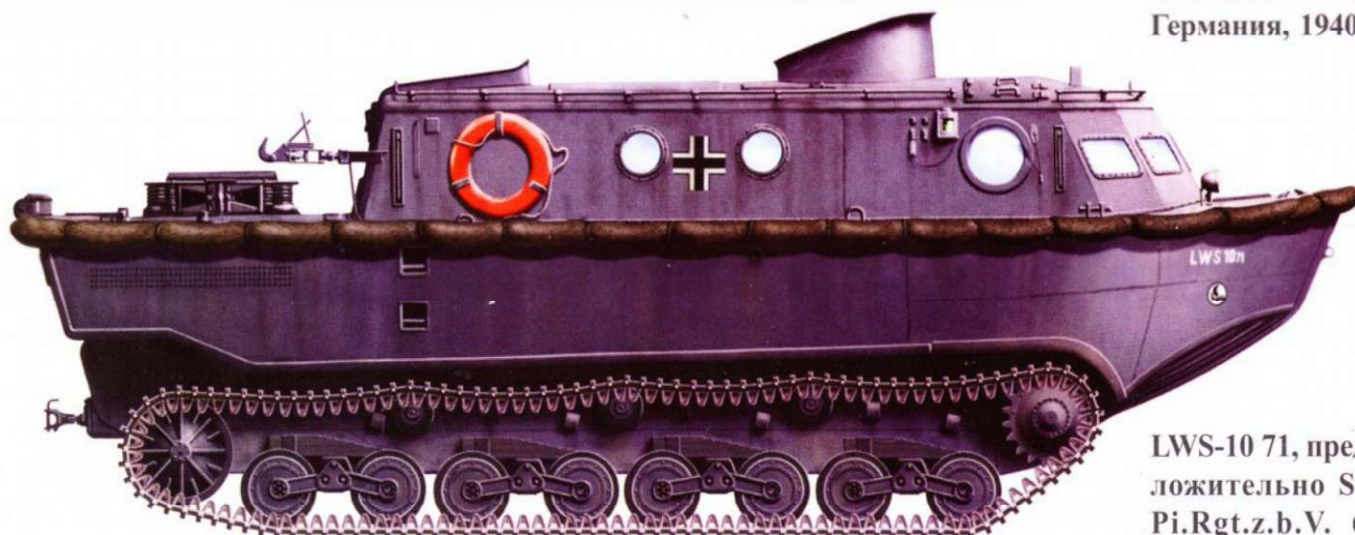
*Понтон Panzerfahre u
две LWS II*



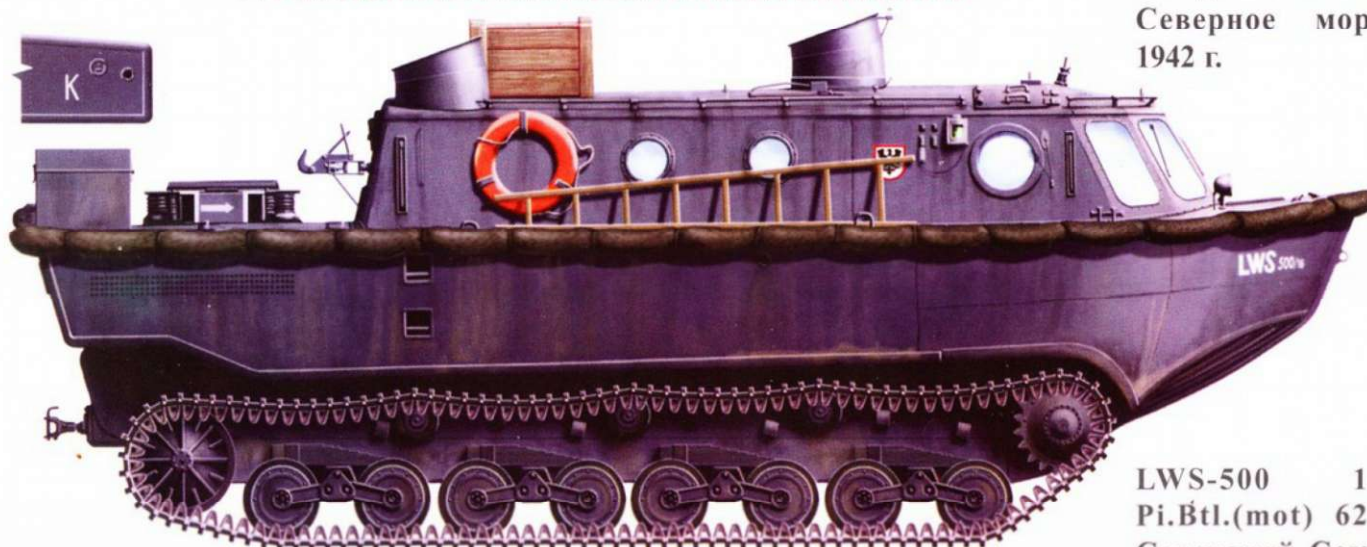




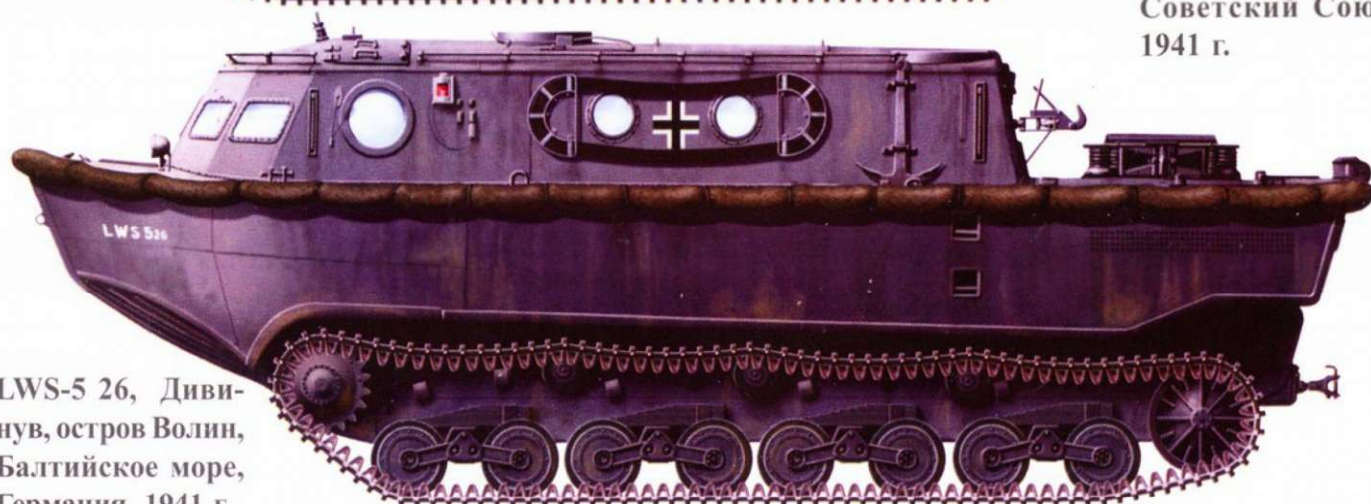
LWS-4 15, Дивинув, остров Волин, Балтийское море, Германия, 1940 г.



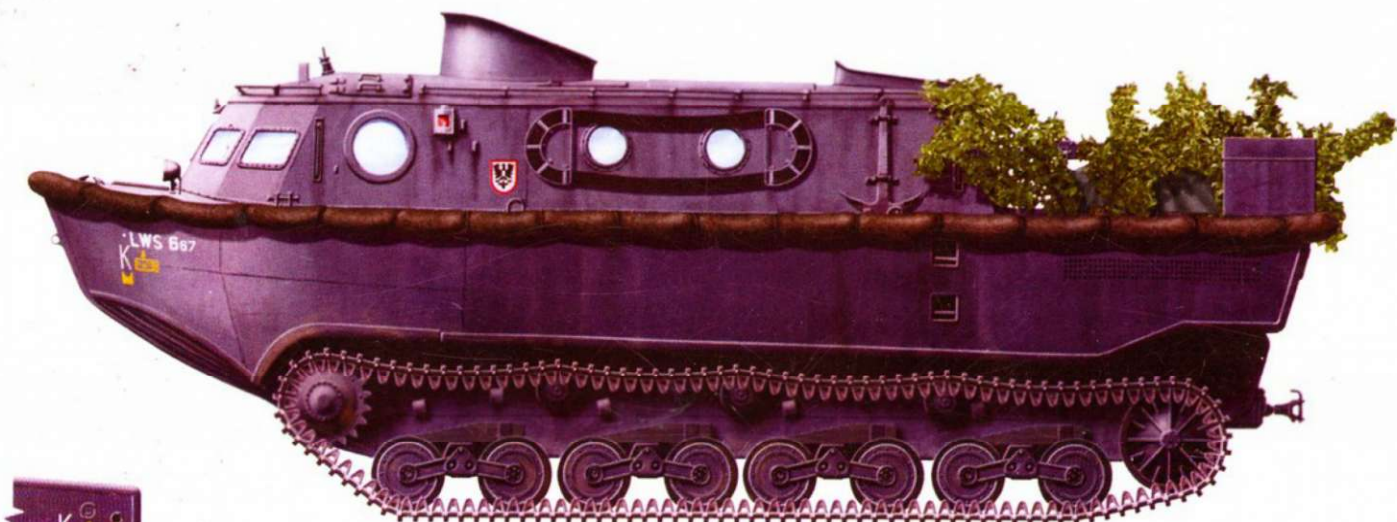
LWS-10 71, предположительно Stab/Pi.Rgt.z.b.V. 604, Северное море, 1942 г.



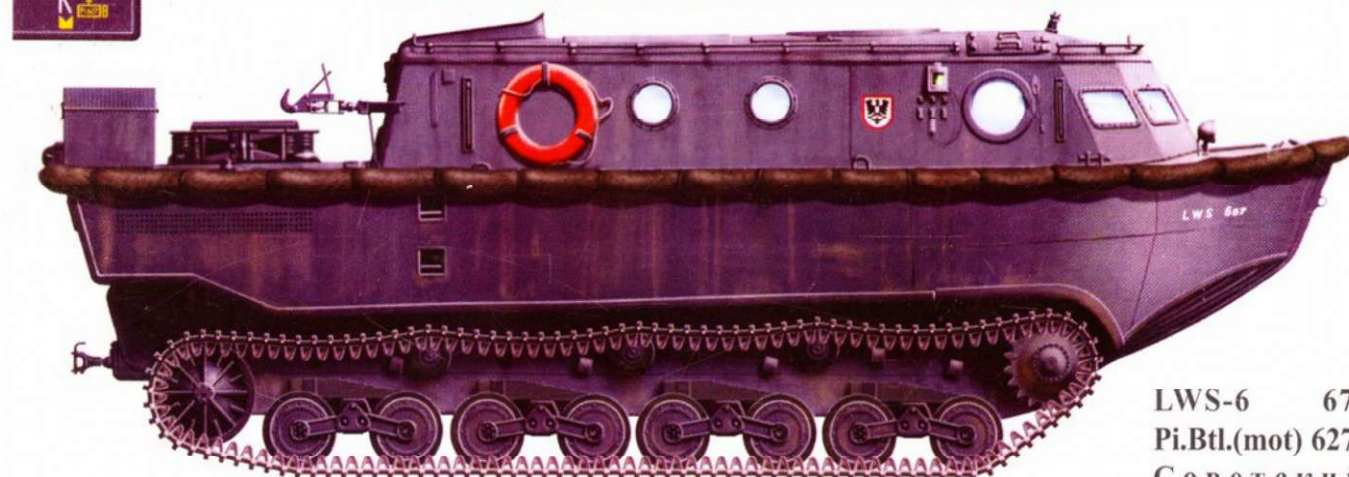
LWS-500 16, Pi.Btl.(mot) 627, Советский Союз, 1941 г.



LWS-5 26, Дивинув, остров Волин, Балтийское море, Германия, 1941 г.



LWS-6 67,
Pi.Btl.(mot) 627,
Советский
Союз, 1941 г.



LWS-5 26, PiLdgs.Kp.
777, Ак-Монай, Азов-
ское море, Советский
Союз, май 1942 г.

