

Великая Отечественная: Неизвестная война



Новая хронология катастрофы!

1941

Марк
Солонин



Великая Отечественная: Неизвестная война

Марк Солонин



**НОВАЯ
ХРОНОЛОГИЯ
КАТАСТРОФЫ
1941**

Москва
«ЯУЗА»
«ЭКСМО»
2010

УДК 355/359
ББК 68
С 60

Сканирование: vmaikhanov
Обработка: Vitautus

Оформление серии *П. Волкова*

Солонин М.

С 60 Новая хронология катастрофы 1941 / Марк Солонин. — М. : Яуза : Эксмо, 2010. — 352 с. — (Великая Отечественная: Неизвестная война).

ISBN 978-5-699-45022-0

Новая книга ведущего военного историка. Продолжение бестселлера «На мирно спящих аэродромах...». Подробная, по дням и часам, реконструкция боевых действий советской авиации в первые недели войны. **НОВАЯ ХРОНОЛОГИЯ КАТАСТРОФЫ 1941 года.**

Обнаружив и введя в научный оборот огромный — тысячи страниц! — объем первичных документов, проанализировав их с позиции скрупулезного историка-исследователя и профессионального авиационного специалиста, Марк Солонин окончательно и бесповоротно разрушает «карточный домик» традиционной историографии, не оставляя камня на камне от пропагандистских мифов о «сталинских соколах» и раскрывая подлинные причины чудовищного разгрома советских ВВС.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-45022-0

© Солонин М.С., 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010

Предисловие

ВСЯ ПРАВДА

«Стремясь уничтожить советские воздушные силы и с первых дней войны захватить господство в воздухе, немецкое командование привлекло крупные силы своей авиации для нанесения ударов по аэродромам. В течение первого дня войны бомбардировщики противника совершили массированные налеты на 66 аэродромов приграничных округов. Ударам подверглись главным образом те аэродромы, на которых базировались советские истребители новых конструкций. В результате этих ударов и напряженных воздушных боев потери нашей авиации к полудню 22 июня составили около 1200 самолетов (в том числе уничтоженных на земле — свыше 800)». (1)

66 аэродромов, 1200 самолетов, в том числе 800 уничтоженных на земле. После того как этот трехчлен был зафиксирован в основополагающем для советских историков трактате — шеститомной «Истории Великой Отечественной войны», выпущенной в свет в 1961 г. коллективом авторов Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, дальнейшее исследование вопроса свелось лишь к минимальным словесным вариациям (впрочем, нельзя не отметить, что наблюдался и некоторый плюрализм мнений во времени: 1200 — это «к полудню» или все же за весь день 22 июня 1941 г.).

Коллективный труд «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне». На странице 29 читаем:

«22 июня свыше 1 тыс. немецких бомбардировщиков подвергали неоднократным налетам 66 наших аэродромов, на которых базировались основные силы авиации западных приграничных округов. В первую очередь были подвергнуты ата-

кам те аэродромы, на которых располагались авиационные полки, вооруженные самолетами новых типов... В результате внезапных массированных ударов по нашим аэродромам и ожесточенных воздушных боев ВВС западных округов в первый день войны потеряли около 1200 самолетов, в том числе 800 было уничтожено на аэродромах». (2)

Маршал авиации, Герой Советского Союза Г.В. Зимин, военно-историческое исследование «Тактика в боевых примерах»:

«22 июня 1941 г. большие группы фашистских бомбардировщиков подвергали ударам 66 наших аэродромов, на которых базировались основные силы авиации западных пограничных округов. В первую очередь были подвергнуты ударам с воздуха аэродромы, на которых базировались авиационные полки, вооруженные самолетами новых конструкций... В результате ударов по аэродромам и в ожесточенных воздушных боях противнику удалось уничтожить до 1200 самолетов, в том числе 800 на аэродромах». (3)

Генерал-майор авиации М.Н. Кожевников, «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне»:

«На рассвете 22 июня 1941 г. немецко-фашистская авиация подвергла массированным налетам наши аэродромы, узлы железных дорог, военно-морские базы, группировки войск и города... Гитлеровское командование бросило на уничтожение советской авиации до 50% авиационных сил, сосредоточенных у наших границ. Воздушным налетам подверглись 66 аэродромов... Советские ВВС в первый день войны потеряли около 1200 самолетов, из них 800 — на аэродромах». (4)

Адмирал Кузнецов командовал флотом, а 22 июня 1941 г. находился в Москве. Но и он смог досконально разобраться с этим вопросом: «Теперь известно, что к полуночи (вот так, с точностью до часа. — М.С.) 22 июня советская авиация потеряла 1200 самолетов, из них на земле было уничтожено 800». (5)

Маршал авиации, дважды Герой Советского Союза, выдающийся летчик-истребитель Е.Я. Савицкий в первые дни войны нес воинскую службу на Дальнем Востоке, но и он в своей книге воспоминаний без тени сомнения пишет:

«В Брестской крепости потом найдут будильник. Он прозвенел в четыре утра 22 июня, и стрелки его остановились навсегда. Остановились в тот день — некоторые на взлетной полосе, а некоторые прямо на стоянке — 800 наших боевых машин. Истребители, штурмовики, бомбардировщики — остановились без боя, так и не взлетев... А всего мы потеряли за первые часы войны 1200 самолетов!» (6)

Не отставали от советских маршалов и «прогрессивные западные журналисты». Александр Верт (в годы войны — корреспондент «Санди таймс» и Би-би-си в Москве) написал увесистую (664 страницы) книгу под названием «Россия в войне 1941—1945». Как утверждается в аннотации к современному российскому изданию, «книга открыла глаза западным читателям на подлинные события, происходившие на Восточном фронте и в России». Открыла. С тех пор каждый западный образованец знает, что «основные силы советской авиации были уничтожены в первые же дни войны». (7)

Разумеется, «открыватели глаз» встречались и на родных просторах. Так, небезызвестный А.М. Некрич имел неосторожность завершить свою книгу «1941. 22 июня» (содержавшую весьма резкую — по традиционно щадящим начальство советским меркам — критику Сталина) после смещения Н.С. Хрущева, как раз в момент начинающейся «ре-сталинизации». Книгу запретили, автору предложили переместиться на Запад, где он был провозглашен выдающимся историком. И по сей день книга Некрича, повествующая о том, как глупый Сталин запретил «готовиться к обороне страны», считается на Западе «золотым стандартом» в изучении истории СССР. Что же нового рассказал нам Некрич про 22 июня 1941 г.? А вот что:

«Немецкая авиация еще на рассвете 22 июня начала бомбить советские аэродромы. Бомбежке подверглись 66 аэродромов приграничных округов. К полудню (у адмирала Кузнецова, как помните, была «полночь». — М.С.) 22 июня советская авиация потеряла 1200 самолетов, из них 800 было уничтожено на земле». (8)

Не стесненное рамками внешней цензуры (гораздо сложнее обстояло дело с освобождением от тисков внутренней «самоцензуры»), изучение событий истории Второй мировой войны стало возможным лишь в эпоху горбачевской «гласности». На самом излете «перестройки», под эгидой тогда еще «Генерального штаба Объединенных вооруженных сил СНГ» в начале 1992 г. вышла в свет коллективная монография российских военных историков под названием «1941 год — уроки и выводы». Вероятно, это была первая попытка серьезного комплексного исследования трагических события 41-го года. Работа содержала множество совершенно «сенсационных» (опять же — по меркам того времени) документов и фактов и в целом не утратила своей научной значимости и по сей день. Но в вопросе о «66, 1200, в том числе 800», авторы монографии остались непоколебимы:

«На рассвете 22 июня 1941 г. фашистская Германия без объявления войны напала на Советский Союз... Ожесточенные удары германская авиация обрушила на войска, пункты управления, аэродромы, расположенные в приграничной зоне, порты, железнодорожные узлы... Свыше 1 тыс. фашистских бомбардировщиков подвергли неоднократным ударам 66 наших аэродромов. В первый день войны советская авиация потеряла около 1200 самолетов, из них 800 было уничтожено на аэродромах». (9)

Минуло еще 16 лет — срок немалый, за это время кричащий комок живой плоти превращается во взрослого юношу (или стройную девушку). Рухнула Берлинская стена, исчез в небытие Варшавский договор, на 15 обломков раз-

валился «союз нерушимый», на просторах бывшего СССР с головокружительной быстротой менялись идеалы, идолы, флаги, гимны, правительства, президенты, а раз и навсегда заученная мантра про «уничтоженную на земле авиацию» все звучит, не умолкая, в сотнях книг и тысячах газетных статей. И вот уже в 2008 г. МГУ им. Ломоносова выпускает учебник «История России», выучив который студенты должны отчеканить: *«В первые дни войны (спасибо, что хоть не в «первые часы». — М.С.) прямо на аэродромах была уничтожена значительная часть советской авиации»*. (10) И сам Главный Военный Историк, Президент Академии военных наук, академик Российской Академии естественных наук, член-корреспондент Академии наук РФ, доктор военных наук, доктор исторических наук, профессор, бывший заместитель начальника Генерального штаба Советской Армии по научной работе, генерал армии М.А. Гареев в 2010 г. в очередной статье к очередной печальной годовщине начала войны, чеканит: *«В тяжелом положении оказались советские ВВС. Авиация потеряла большинство самолетов на аэродромах... Всего советская авиация в первый день войны потеряла 1200 самолетов»*. (11)

В своих предыдущих книгах (12, 13) я высказал предположение о том, что пресловутый «первый уничтожающий удар по советским аэродромам» — это миф, который *«живет по своим собственным законам, не только не нуждаясь в каком-либо документальном подтверждении, но и ничуть не ослабевая от того потока новых фактов, которые стали доступны всем желающим с начала 90-х годов»*. Я даже имел неосторожность приписать авторство этого мифа советским партийным «историкам» (*миф об уничтожении советской авиации на «мирно спящих аэродромах» был старательно вылеплен коммунистическими пропагандистами отнюдь не случайно. История про мирно спящую страну, ставшую объектом подлого вероломного нападения, была очень кста-*

ти — эта легенда снимала много «ненужных» вопросов о реальных планах и задачах товарища Сталина»). И вот теперь я вынужден признаться в том, что ввел в заблуждение десятки тысяч читателей. Советские историки ничего сами не придумали. Документальные подтверждения есть. Боевые донесения об уничтожении на земле советских самолетов поступили в первые же часы войны!

В архивном фонде Управления ВВС Западного фронта в Деле № 59 (оперативные сводки штаба 9 САД) хранится телеграфный бланк. Листок серой бумаги в половину стандартного А4, на нем черным карандашом написано: «Из Белостока. Командующему ВВС. Истребители уничтожены все. Прошу помощи. Черных». И время передачи сообщения: 10 часов 31 минута. (14)

Ни малейших оснований сомневаться в подлинности этого листочка нет. А если такие подозрения и возникнут, то они немедленно разбиваются о другой документ — с другой стороны фронта. В архивном фонде трофейных документов есть перевод разведсводки штаба 2-го Воздушного флота Люфтваффе, где отмечено, что 22 июня в 9.31 была перехвачена переданная открытым текстом в штаб ВВС Западного фронта радиограмма командира 9 САД следующего содержания: «Все истребители уничтожены. Прошу оказать помощь. Черных». (15)

Все совпадает. С точностью до минуты (разница в один час объясняется расхождением между берлинским и московским временем). А вот и еще один архивный (как я мог заметить, этот эпитет у некоторых читателей вызывает священный трепет) документ. Все из того же Дела № 59. На листочке школьной тетради «в клеточку» красным карандашом, без даты и номера, написано:

«Командующему ВВС Западного фронта. Доношу, что к исходу дня 25.6. сосредоточились в районе Могилева... Наши потери в воздушных боях не более 5 самолетов. Все остальные сожжены на аэродромах. Командир 9 САД генерал-майор Черных». (16)

9-я САД (смешанная авиадивизия), по традиционной версии советской историографии, потеряла 22 июня 1941 г. 347 боевых самолетов, т.е. на одну эту дивизию (одну из 25 дивизий ВВС западных округов, не считая Ленинградский) пришлось больше четверти всех потерь первого дня войны. Если же поверить донесению командира дивизии, то потери были еще большими (всего к началу военных действий в 9-й САД числилось не менее 420 боевых самолетов, в том числе 366 истребителей). Если все они (за исключение 5 самолетов, сбитых в воздушных боях) были потеряны на земле, то тогда получается, что «аэродромные» потери советской авиации 22 июня 1941 г. наполовину состоят из потерь одной только 9-й САД.

Как можно спорить с настоящим, подлинным архивным документом? Спорить нельзя и не надо. Лучше продолжим изучение документов. Следующий текст (оригинал документа хранится ныне в Центральном архиве ФСБ) положено читать стоя:

«Именем Союза Советских Социалистических Республик.

Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР в составе председательствующего диввоенюриста Орлова, членов: диввоенюриста Кандыбина и военного юриста 1 ранга Чепцова, при секретаре Мазурове в закрытом судебном заседании в гор. Москве 28 июля 1941 г. рассмотрела дело по обвинению Черных Сергея Александровича в преступлении, предусмотренном ст. 193.21 п. «б» УК РСФСР.

Предварительным и судебным следствием установлено, что подсудимый Черных, будучи командиром 9-й авиадивизии, в период начала военных действий германских войск против Союза Советских Социалистических Республик проявил преступное бездействие к возложенным на него служебным обязанностям, в результате чего налетом фашистской авиации на аэродромы дивизии было уничтожено около 70% материальной части этой дивизии.

Кроме того, подсудимый Черных, находясь в ночь с 26 на 27 июня на Сещенском аэродроме и приняв прилетевшие на

этот аэродром три советских самолета за фашистские, проявил трусость, объявил бесцельную тревогу, а затем, бросив руководство личным составом дивизии, в паническом состоянии на грузовой машине, без головного убора, пояса и боевого оружия бежал с фронта в г. Брянск, где был задержан органами милиции и доставлен к коменданту гарнизона.

Находясь в Брянске, подсудимый Черных распространял провокационные измышления о высадке якобы противником десанта и бомбардировке им Сещенского аэродрома.

Таким образом, подсудимый Черных во время боевых действий с фашистской Германией нарушил военную присягу, забыл свой долг перед социалистической Родиной, проявил трусость и, бросив руководство личным составом дивизии, позорно бежал с фронта в г. Брянск, где распространял провокационные слухи о поражении частей Красной Армии, чем совершил преступление, предусмотренное ст. 193.21 п. «б» УК РСФСР. На основании изложенного и руководствуясь ст. 319 и 320 УК РСФСР Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР приговорила:

Черных Сергея Александровича лишить воинского звания «генерал-майор авиации» и подвергнуть высшей мере наказания — расстрелу с конфискацией всего лично ему принадлежащего имущества. На основании ст. 33 УК РСФСР возбудить ходатайство перед Президиумом Верховного Совета Союза ССР о лишении Черных звания Героя Советского Союза и орденов — Ленина, Красная Звезда и юбилейной медали «20 лет РККА».

Приговор окончательный и кассационному обжалованию не подлежит». (17)

Дважды повторенное в приговоре выражение «бежал с фронта», по меньшей мере, не точно. 27 июня 1941 г. еще шли бои на подступах к Минску; с отчаянием обреченных сражались разрозненные части и подразделения войск Западного фронта, окруженные в районе Слоним — Ново-

грудок. Город Сеща (на границе Смоленской и Брянской областей), с аэродрома которого командир дивизии убыл *«на грузовой машине, без головного убора, пояса и боевого оружия»*, уже находился в глубоком тылу, на расстоянии в 300—400 км от зоны боевых действий (о «линии фронта» на тот момент говорить не приходится) и более 600 км от Белостока — места предвоенной дислокации штаба 9-й САД. А от Сещи до Брянска — еще 100 км по шоссе. «Размаха шаги саженьи...»

Теперь от географии перейдем к простой арифметике. Командир 9-й САД в 10.30 22 июня сообщает, что *«истребители уничтожены все»*. Военная коллегия ВС — в расстрельном, заметьте, приговоре, т.е. там, где можно было бы ожидать предельного «сгущения красок», — утверждает, что на аэродромах было уничтожено всего лишь 70% матчасти дивизии. Да, именно так: «всего лишь».

Почему? Самолетов в дивизии было очень много. Даже 30% от первоначальной численности — это порядка 110 машин. Далеко не каждая истребительная эскадра Люфтваффе на Восточном фронте имела в своем составе такое количество исправных самолетов, но при этом их командиры отнюдь не зывали о помощи...

Так что же произошло утром 22 июня на аэродромах 9-й САД? Материалы следствия и протоколы допросов С. Черных (уголовно-следственное дело № Р-23923) все еще недоступны для историков (не говоря уже о том, что специфические «методы ведения следствия» НКВД неизбежно поставят под сомнение достоверность показаний, как только они будут рассекречены). Пока же попробуем «подкрутить резкость», т.е. обратиться к оперативным документам входивших в состав дивизии авиаполков.

На первый взгляд шансы найти что-либо ничтожно малы — какие документы могли остаться от разгромленных в первые же часы войны полков? В фонде самой 9-й авиадивизии (ЦАМО, ф. 20048А, оп. 2) хранится единственное

Дело: «Штатно-должностная книга учета офицерского и сержантского состава». Прочитированные выше донесения, написанные карандашом на клочках бумаги, сохранились в архивном фонде вышестоящей инстанции — штаба ВВС Западного фронта. Документы полкового уровня в штаб фронта (т.е. через «три ступеньки» по лестнице «дивизия — армия — фронт»), как правило, не поступают. В фондах разгромленных авиаполков в лучшем случае удастся найти какой-нибудь «Исторический формуляр», составленный новым командованием через несколько месяцев после описываемых событий.

И тем не менее кто ищет, тот находит. Признаюсь — когда из пожелтевшей истрепанной папки перед мной на стол легли два машинописных листочка с заголовком «Оперсводка № 01 к 12.00 22.6.41, штаб 124-го авиаполка, Высоке-Мазовецк», я почувствовал внезапную расфокусировку зрения: вышедшие из повиновения глаза пытались прочитать сразу все. И их можно понять — настоящий первичный документ! Первичнее некуда — полдень первого дня войны! И полк не лишь бы какой — по числу новейших на тот момент истребителей МиГ-3 (70 единиц) самый крупный, и не только в 9-й САД, но и среди всех истребительных авиаполков советских ВВС.

Вот полный текст Оперативной сводки № 01, от первой до последней буквы: (18)

«Первое: Полк в течение 22.6.41 произвел три боевых вылета в составе 48 самолетов МиГ-3 на уничтожение самолетов противника.

Первый вылет был произведен по боевой тревоге в 4.30 в составе 28 МиГ-3. Воздушного боя не вели, за исключением мл. лейтенанта Кокарева, которым был сбит один Ме-110.

В 5.25 один самолет Ю-88 пролетел над аэродромом на высоте 800 м, после чего последовал налет двух самолетов противника Ме-109, в результате завязавшегося боя между нашими самолетами и самолетами противника сбит один самолет МиГ-3, летчик мл. лейтенант Жарков погиб.

В 5.35 группа в составе 18 бомбардировщиков в сопровождении 7 истребителей Ме-109 сбросила бомбы в восточной части аэродрома 400 м на опушке леса (так в тексте). В результате налета авиации противника убито 3 человека из 156 батальона (батальон аэродромного обслуживания. — М.С.), ранено 26 человек, из них летчик мл. лейтенант Артамонов, остальные — красноармейцы 156 батальона.

Второе. В 8.40 два самолета Ю-88 на высоте 5000 м произвели разведку аэродрома, сделали два виража над аэродромом, после чего один самолет улетел на запад и один — на восток.

В 10.20 на высоте 2500 м появились три группы бомбардировщиков — около 30 самолетов неустановленного типа, произвели бомбардировку аэродрома В-Мазовецк. Наши истребители в составе 12 самолетов МиГ-3 произвели вылет, но воздушного боя не вели ввиду того, что бомбардировщики противника успели сбросить бомбы на аэродром и уйти на свою территорию. В результате бомбардировочного налета загорелось бензохранилище, уничтожено большое количество автотранспорта, сожжено на земле до 15 самолетов МиГ-3. Убито 4 летчика, 1 техник и 1 младший специалист, ранено 2 летчика и 3 техника.

Третье. В 11.15 6 самолетов Ме-110 произвели бомбардировку с пикирования и штурмовые действия по самолетам, находившимся на аэродроме. В течение 20 минут налета уничтожено до 12 самолетов МиГ-3, 2 И-16, 4 УТИ-4 и один И-16 был сбит в воздухе. В этом налете наши истребители в составе 3 самолетов МиГ-3 произвели вылет и завязали воздушный бой. Во время воздушного боя был сбит один самолет противника Ме-109 (так в тексте) капитаном Кругловым.

Четвертое. В 15.30 группа в составе 18 бомбардировщиков и 7 самолетов штурмовиков Ме-110 произвела бомбометание и штурмовую атаку по самолетам и личному составу, находящемуся на земле. В этом налете боевых действий полк

не производил ввиду отсутствия матчасти. Оставшаяся в целости матчасть в количестве 6 самолетов МиГ-3 была перегнана на аэродром Россь.

В 16.20 9 самолетов До-17 в сопровождении 7 истребителей Ме-110 произвели атаку аэродрома, в результате сброшенными бомбами наши самолеты были полностью выведены из строя.

Пятое. В результате боевых действий в течение 22.6.41 нами сбито два самолета противника типа Ме-110.

Полк имеет потери самолетов: 68 МиГ-3, 5 И-16, 7 УТИ-4, 9 УТ-1, 2 У-2; из них уничтожены на аэродроме Ломжа 3 И-16, на аэродроме Белосток оставлено в ангарах 9 самолетов МиГ-3; 6 самолетов МиГ-3 и 2 самолета УТИ-4 уничтожены на аэродроме Россь. В воздушном бою сбит один самолет МиГ-3 и один самолет И-16. Остальные самолеты уничтожены противником на аэродроме В.-Мазовецк.

Личного состава убито 9 летчиков, 5 техников, 2 мл. авиаспециалиста. Ранено 6 летчиков, 6 техников, 1 мл. авиаспециалист.

Полк, понеся большие потери в матчасти, изменил свою дислокацию в составе 45 летчиков, 50 техников, 37 мл. авиаспециалистов и приступил к сколачиванию полка и получению матчасти для дальнейших боевых действий.

*Нач. штаба майор Дрызлов (подпись),
нач. оперотдела капитан Шагин (подпись)».*

Как видим, документ составлен весьма подробно, в нем отражены даже малозначимые детали событий («сделали два виража над аэродромом, после чего один самолет улетел на запад и один — на восток»). К 12 часам дня составители сводки знают и о том, что произошло в 15.30, и о том, что произошло в 16.20. Уничтожение 6 самолетов МиГ-3 на аэродроме Россь (110 км к востоку от Высоке-Мазовецк) произошло (если произошло) еще позже, но и об этом знают майор Дрызлов и капитан Шагин. Разгадка

такой сверхъестественной прозорливости обнаруживается очень просто. В нижней части второго листа документа синим карандашом вписан исходящий номер 01 (что вполне естественно для Оперсводки № 01) и дата: 1.7.41. Первое июля. Десятый день войны. Еще ниже — рукописная надпись: «Получил 1.7. 41 12.00». Подпись неразборчива, похоже на «В. Храбров».

Через 1 ч. 45 мин. все тот же «В. Храбров» расписался (на этот раз черным карандашом) в том, что 1.7.41 в 13.45 он получил от майора Дрызлова следующий документ: (19)

«Начальнику Оперативного отдела штаба 9 САД. В Дополнение к Оперсводке № 01 доношу:

22.6.41 после шестикратного налета немецких бомбардировщиков на аэродром В-Мазовецк и уничтожения матчасти самолетов и автотранспорта мною в 22 ч. 10 мин. 22.6. было принято решение из-за отсутствия связи со штабом 9 САД вывести личный состав и часть необходимой документации штаба в г. Белосток за получением дальнейших указаний. В Белосток штаб полка и часть летного и технического состава в количестве 19 человек на одном автостартере (машина аэродромного оборудования, предназначенная для раскрутки воздушного винта при запуске двигателя истребителя. — М.С.) прибыли в 01.30 23.6. Узнав об убытии штаба дивизии из Белостока, в поисках личного состава и штаба дивизии штабом полка пройдены пункты: Белосток, Кватеры, Волковыск, Зельва, Слоним, Барановичи, Слуцк, Пуховичи, Бобруйск, Могилев, Орша, Смоленск, Рославль, Сеца, Брянск, Орел.

В пути по указанным пунктам было собрано: следующего походным порядком и частично на автомашинах личного состава 160 человек, из них летного состава 54 чел., техсостава 58 чел., командиров штаба 15 чел., мл. авиаспециалистов 31 чел., 2 красноармейца. 40 чел. летного состава находятся в командировке в г. Москва за получением матчасти.

Нач. штаба майор Дрызлов (подпись)».

Даже по прямой линии маршрут марш-броска штаба 124-го ИАП составляет не менее 950 км, по дорогам — и того больше. Как можно предположить, написание и подписание бумаг происходило в конечном пункте маршрута, городе Орел (правда, в этом случае становится непонятным — почему перемещение командира дивизии из Сеши в Брянск было названо «бегством»? Орел на 100 км восточнее Брянска, т.е. еще дальше от фронта...). Такое предположение косвенно подтверждается и тем, что Оперсводка (б/н) штаба 9-й САД.к 22.00 30.6.41 составлена также в г. Орел. (20)

Люди военные ситуацию, надеюсь, оценили. Для остальных читателей поясню. Оперативная сводка — это боевой документ, форма и содержание которого строго регламентированы. Как правило, в течение суток составляются две (иногда — три) Оперативные сводки; время подачи сводки устанавливает своим распоряжением вышестоящий начальник; исполнитель указывает время составления документа с точностью до минут. Место нахождения штаба, начальник которого подписал Оперативную сводку, указывается совершенно конкретно и точно, например: «опушка леса 3 км ю/з станции Елховка». Точное указание места нахождения штаба части (соединения) в данном случае является не формальным проявлением буквоедства, а абсолютно необходимым условием сохранения управляемости войсками — вышестоящему начальнику надо точно знать, где находятся штабы вверенных ему частей. Если планируется передислокация штаба, то и это обстоятельство должно быть ясно и четко отражено в документе: «к 23.00 штаб — перекресток дорог южнее высоты 286».

Написать «Высоке-Мазовецк» на Оперативной сводке, составленной в глубочайшем тылу, за многие сотни километров от фронта, да еще и ошибиться с указанием времени составления сводки на 10 суток — это воинское преступление. Фактически под названием «Оперативная сводка

к 12.00 22.6.41» была задним числом составлена «объяснительная записка», долженствующая объяснить полное отсутствие боевой техники полка. Но начальник штаба 124-го ИАП и начальник Оперативного отдела 9-й САД — оба переместившиеся за первые 10 дней войны из Белостока в Орел — хорошо понимают друг друга и «не цепляются к мелочам». Даже к таким, как явное несовпадение числа уничтоженных (якобы) противником самолетов с исходным количеством самолетов 124-го ИАП и панической радиограммой («истребители уничтожены все»), отправленной в штаб ВВС фронта в 10.31.

Тем не менее задолго до того, как обстоятельства разгрома 9-й САД заинтересовали историков, этим вопросом вплотную занялось «3-е Управление НКО» (так на тот момент именовалась военная контрразведка, 17 июля 1941 г. снова переданная в состав НКВД и получившая новое старое название «особый отдел»). Теоретически документы «Особых отделов» по-прежнему недоступны, однако «суровость российских законов смягчается их неисполнением». В данном случае — избыточным количеством бумаг, которые плодит всякая бюрократическая машина. Некоторые копии некоторых донесений «3-го Управления» оказались в делах архивного фонда Главного Политуправления Красной Армии. По правилам, документы лета 1941 г. должны были бы храниться в ЦАМО, но по счастливой случайности они оказались в открытом доступе в РГВА (Российский Государственный военный архив), где их обнаружил и опубликовал известный российский историк М.И. Мельтюхов. (21) И уже совершенно случайному стечению обстоятельств мы обязаны тем, что среди доступных документов оказалось Спецсообщение 3-го Управления НКО № 37928 от 15 июля 1941 г.:

«Произведенным расследованием причин уничтожения фашистской авиацией всей материальной части в 41-м и 124-м ИАП 9-й смешанной авиадивизии установлено:

Командир 41-го авиаполка майор Ершов в момент налета самолетов противника утром 22 июня растерялся и не мог организовать личный состав полка для отпора противнику. Несмотря на то что при первом налете фашистских самолетов на аэродром Себурчин, где дислоцировался 41-й ИАП, противник не вывел из строя ни одного боевого самолета (подчеркнуто мной. — М.С.), так как все они были рассредоточены и замаскированы, Ершов не принял самостоятельных действий по нанесению решительного удара [по] самолетам противника, ожидая указаний от командования 9-й АД.

Майор Ершов, имея в своем распоряжении боевой полк, вместо принятия решения действовать соединениями, высылал навстречу противнику по 1— 2 самолета, которые уничтожались противником. Таким образом были убиты лучшие летчики полка: Солоха, Аксенов, Чернявский и подбиты — Крутоверец, Коробков, Кукушкин и Киселев.

Ершов, не имея необходимости перебазироваться с аэродрома Сибурчин, так как на этом аэродроме имелось все для ведения боя, принял решение перебросить полк на аэродром Курьяны, а затем вечером 22 июня перебазировался на аэродром Кватеры. Впоследствии вся материальная часть была уничтожена вследствие того, что самолеты на этих аэродромах не имели воздуха для заправки самолетов (один из способов запуска двигателя на МиГ-3 предполагал использование сжатого воздуха от внешнего источника. — М.С.) и патронов к пулемету БС, оказавшись небоеспособным.

Командир 124-го ИАП майор Полунин к моменту военных действий находился в отпуску и прибыл в полк только днем 22 июня, когда противник уже совершил два налета на аэродром. После третьего налета самолетов противника Полунин улетел на самолете УТИ-4, не дав никаких указаний.

Помощник командира 124-го ИАП капитан Круглов оставался за командира полка на время его отпуску, 22 июня утром при налете фашистской авиации растерялся и не принял решительных мер по борьбе с ней. Все распоряжения Круглова

носили неорганизованный характер. Самолеты выпускались в воздух не подразделениями, а одиночками, что не давало должного эффекта по отпору вражеским самолетам. У большинства истребителей МиГ-3 не стреляли пулеметы, так как бригада завода № 1 не успела отрегулировать их. Все это привело к тому, что все самолеты полка были уничтожены».
(22)

Внимательно перечитав эти документы, мы начинаем понимать, что противник, конечно же, имел какое-то отношение к потере всех самолетов 41-го и 124-го авиаполков, но скорее косвенное, чем прямое. В любом случае при первом воздушном налете противник не вывел из строя **ни одного боевого самолета** — именно так описаны события первых часов войны и в «Оперсводке № 01» штаба 124 ИАП, и в Спецсообщении контрразведки.

Нельзя не отметить весьма поверхностный и поспешный анализ событий. «Произведенное расследование причин уничтожения матчасти» игнорирует многие важные обстоятельства. В частности, отсутствие сжатого воздуха на аэродроме Кватеры (а это был, к слову сказать, самый большой аэродром в составе 12-го района авиационного базирования, на котором развевывалась 9-я САД) затрудняло, но отнюдь не делало невозможным запуск авиадвигателей — автостартеры были придуманы и поставлены в войска (в частности, в 9-й САД по состоянию на 1 мая 1941 г. их числилось 25 единиц) вовсе не для того, чтобы 19 человек, облепив эту машину гроздьями, путешествовали из Белостока в Орел. Не столь безнадежно и отсутствие в Кватерах патронов к крупнокалиберному пулемету БС (относительно новому на тот момент авиационному оружию), т.к. на истребителях МиГ-3 и И-16 наряду с БС стояли 7,62-мм пулеметы ШКАС; это стандартное вооружение всех без исключения (!) боевых самолетов советских ВВС того периода, и отсутствие патронов к ШКАСу на крупном военном аэродроме крайне маловероятно.

Наконец, в докладе «особистов» ответственным за принятие решения о самоубийственном (без боеприпасов, без необходимого оборудования, без техсостава) перебазировании 41-го ИАП назван командир полка. Так ли это? Что в тот момент делало и какие решения принимало командование 9-й САД? Или Черных ограничился одной только констатацией несуществующего факта («все истребители уничтожены»)? Никакого ответа на эти вопросы в Спецсообщении № 37928 нет. Очень странный «ответ» обнаружился в совершенно неожиданном месте — в архивном фонде 1-й танковой дивизии Ленинградского военного округа. Начало войны эта дивизия встретила в эшелонах, перебазировавшись из Пскова в далекий заполярный городок Алакуртти. Никакого отношения к боевым действиям Западного фронта (и уж тем более к войне в воздухе) 1-я танковая не имела, однако именно в архивном фонде этого соединения сохранилась копия приказа войскам Западного фронта № 04 от 8 июля 1941 года:

«О предании суду Военного трибунала.

Командир 9 САД генерал-майор Черных в результате преступного отношения к своим служебным обязанностям, полного игнорирования обстановки, запретил перебазирование материальной части (подчеркнуто мной. — М.С.), чем способствовал уничтожению противником самолетов на аэродроме. Кроме того, будучи направлен в тыл на формирование новых частей, генерал-майор Черных и там проявил трусость и паникерство... Приказ разъяснить всему командному составу до командиров полков включительно». (23)

Командующим Западным фронтом на тот момент был сам нарком обороны СССР маршал Тимошенко. Вероятно, именно поэтому последовало указание («приказ разъяснить всему командному составу...») и копии документа были разосланы в штабы соединений других фронтов. Как бы то ни было, Военная коллегия Верховного Суда признала генерала Черных виновным в «преступном бездействии»,

маршал Тимошенко обвиняет его в преступном действии («запретил перебазирование материальной части»); расследование же военной контрразведки констатирует, что в поспешном «перебазировании» вовсе не было никакой необходимости, и именно оно послужило толчком к развалу 41-го авиаполка...

В предисловии к первому изданию «Аэродромов» я писал:

«Позвольте вам напомнить, что архив — это не та загадочная КОМНАТА из знаменитого романа Стругацких, в которой все тайное становилось явным. Архив — это всего лишь склад, в котором хранятся бумажные носители информации. Подлинность пожелтелой бумажки ни в малейшей степени не является доказательством достоверности тех сведений, которые на этой бумажке зафиксированы. Например, подлинный протокол допроса Бухарина с его собственноручной подписью еще не является доказательством достоверности информации о том, что «любимец партии» на пару с Рыковым сыпал толченое стекло в сливочное масло трудящихся... Повсему поэтому пресловутый «допуск в архив» ни в малейшей степени не освобождает исследователя от самой трудной части работы — от оценки достоверности найденной информации». (24)

С тех пор у меня появилась возможность ознакомиться с десятками тысяч страниц архивных документов четырех важнейших исторических архивов страны (ЦАМО, РГВА, РГАСПИ, ГАРФ), и сейчас я готов снова подписаться под своими словами: «Архив — это всего лишь склад пожелтевших бумажек». Там нет скрижалей Завета, дарованных людям самим Всевышним. Слова, которые записаны на страницах архивных документов, написаны людьми. У этих людей были свои слабости, свои личные интересы и амбиции, они (как и все прочие) могли ошибаться, и — в отличие от нас с вами — авторы всех этих бесчисленных

Оперсводок и Боевых донесений действовали в состоянии жесточайшего стресса. Они были на войне: их убивали, они убивали, и никто не знал — увидит ли он рассвет завтрашнего дня.

Вот поэтому на страницах подлинных архивных документов высаживаются сотни несуществующих немецких десантов, немецкие истребители с красными звездами на бортах сбивают советские бомбардировщики, финские стрелковые бригады воюют под Сталинградом, а по шоссе Брест—Ковель движется колонна в тысячу (!) немецких танков, и целых четыре дня требуется разведке (в том числе и авиационной) Юго-Западного фронта для того, чтобы убедиться в ее отсутствии... Вот почему вопиющей глупостью является противопоставление «истинных» архивных документов и якобы «легковесной» мемуарной литературы. Мемуары (если речь идет о воспоминаниях военачальников крупного ранга) и боевые документы 41-го года писали — в буквальном смысле этих слов — одни и те же люди. В определенном смысле мемуары могут быть даже более достоверными — в уютной тиши генеральской дачи, с парадным мундиром, увешанным гроздьями орденов, можно было позволить себе некоторую самокритичную откровенность. Командиры же разгромленных в первые дни войны полков и дивизий отчетливо чувствовали холодок расстрельного подвала за спиной, и это не могло не повлиять на содержание подписанных ими Оперсводок.

Важно отметить, что вызывающе-пренебрежительное отношение ко всем иным, кроме архивных, источникам исторической информации является «изобретением новейших времен». Ничего подобного в прошлом не было. В частности, мемуарная литература (так же как и устные воспоминания свидетелей и участников событий) по всем канонам «источниковедения» (есть в исторической науке такой термин) всегда считалась вполне «законным» источником, ее использование в научном исследовании только приветствовалось. Все изменилось после того, как на ру-

беже 80—90-х годов «карточный домик» традиционной советской историографии Второй мировой войны начал разваливаться. Первые работы новой историографии (имею в виду прежде всего книги В. Суворова) были написаны авторами, не имевшими доступа к архивам; написаны главным образом по мемуарам и открытым публикациям. Вот тут-то защитники партийно-исторической мифологии и засуетились — они мигом вспомнили о том, что архивы пока еще в их руках, и поспешили объявить ВСЕ иные источники (включая их собственные «научные труды» и мемуары прославленных ими же советских полководцев) легковесными «мурзилками», ссылаясь на которые в серьезном исследовании просто смешно.

Несколько лет назад один из моих недобросовестных критиков написал заметку, снабдив ее издевательским названием: «Историк-любитель предложил отменить архивы». Не отвлекаясь на полемику подобного уровня, хочу обратить внимание читателей на нечто более важное. Военно-исторический архив — это важнейший и богатейший источник информации; в архивных документах скрывается вся правда. Проблема лишь в правильной постановке удара — на первом слове. ВСЯ правда. Слишком много правды. Паническая радиограмма командира 9-й САД (не ее содержание, а сам факт ее отправки, да еще и открытым текстом — что, как мы можем убедиться из другого архивного документа, не прошло мимо внимания противника) — это тоже часть правды о состоянии и действиях советских ВВС. И бесчисленные донесения о мифических немецких десантах, и разведсводки о движении по шоссе Брест—Ковель танковой колонны противника, и «Оперсводка к 12.00 22.6», сочиненная 1 июля, — все это очень важная информация. Трудная задача исследователя заключается в том, чтобы понять — о чем эта информация свидетельствует? О суперэффективном налете германской авиации? Или о чудовищном хаосе и панике, охватившей командный эшелон Красной Армии?

И последнее. Чем больше узнает человек, тем большим становится доступный его мысленному взору океан непонятого и непостижимого. На страницах этой книги читатель найдет сотни ссылок на первичные документы, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. И тем не менее я должен сразу же предупредить — число вопросов, возникающих после прочтения, превышает число найденных автором ответов. Эта книга отнюдь не претендует на то, чтобы «закрывать проблему». Это так же точно, как и то, что вам предстоит узнать много нового и неожиданного.

Глава 1

СОВЕТСКИЕ ВВС НАКАНУНЕ ВОЙНЫ С ГЕРМАНИЕЙ

22 июня 1941 г. у западных границ Советского Союза (включая Заполярье) была сосредоточена крупная группировка Люфтваффе в составе 61-й авиагруппы (авиаполка) по три эскадрильи в каждой. Всего, с учетом неполных авиагрупп, — 187 эскадрилий боевых самолетов (истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков). На вооружении этой группировки находилось 2253 боевых самолета (истребителей, бомбардировщиков Люфтваффе и штурмовиков), из числа которых 1761 самолет находился в исправном состоянии. (25) Так много авиагрупп и исправных самолетов на Восточном фронте было только 22 июня, во все последующие дни 1941 г. численность группировки Люфтваффе была меньше, временами — значительно (вдвое) меньше.

Запомнив эти цифры и приняв их в качестве «опорной точки» для сравнения, обратимся теперь к истории создания и предвоенного развития советских ВВС.

1.1. Взлет

Начать следует с 8 июля 1929 г., когда Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановления «О состоянии обороны СССР» и «О военной промышленности». В этих документах были определены базовые принципы построения Вооруженных Сил СССР, а именно:

- в количественном отношении не уступать возможно-му противнику на главном театре военных действий;
- иметь качественное превосходство над противником по двум-трем стратегическим видам вооружений, в том числе — по авиации.

Были установлены следующие количественные показатели численности авиации: 2000 боевых самолетов в мирное время плюс 500 самолетов в первом резервном эшелоне (здесь и далее — если не оговорено другое — приведены цифры из монографии д.и.н. А.С. Степанова «Развитие советской авиации в предвоенный период»). (26) Разумеется, такие «мизерные» цифры продержались совсем недолго. Уже в феврале 1932 г. Совет Труда и Оборона (СТО) принял решение довести к 1 января 1935 г. производство самолетов (всех типов, не только боевых, но без учета легких «авиэток») до уровня 23 тыс. в год, авиамоторов — 84 тыс. в год.

В 1932 г. Штаб Красной Армии, возглавляемый будущим маршалом А.И. Егоровым, потребовал создать такую «военно-производственную базу», которая бы обеспечила мобилизационное развертывание советских ВВС в составе 32 (тридцать две) тысячи самолетов, в том числе 8 тыс. тяжелых и 9,5 тыс. легких бомбардировщиков. Стоит отметить, что Гитлер к тому времени еще только кричал на митингах, а потенциальным противником СССР в Европе считалась коалиция Франции, Польши и Румынии, на вооружении которых не было и одной двадцатой от такого феерического парка бомбардировщиков.

Правду сказать, «головокружение от успехов» первой пятилетки было недолгим. В середине апреля 1935 г. Штаб РККА представил новую программу развития Вооруженных Сил СССР на 1935—1938 гг. В отношении авиации была поставлена «скромная» задача довести к 1 мая 1936 г. численность советских ВВС до отметки 6150 самолетов. К началу 1939 г. предполагалось иметь в строю 10 тыс. боевых самолетов (при общем парке авиации в 15 тыс. машин).

Эта программа успешно (хотя и не без проблем и временных сбоев) выполнялась. Если за все четыре года первой пятилетки авиапромышленность выпустила 4289 самолетов, то в 1933—1934 гг. объем производства составлял 4 тыс. самолетов ежегодно. В 1935 г. произошел (главным

образом вследствие трудностей, связанных с освоением серийного производства самолетов нового «скоростного» поколения) спад производства до 2,5 тыс., но уже к 1937 г. объем годового выпуска превысил 6 тыс. самолетов.

В 1936 г. авиационные заводы СССР смог посетить Луи Шарль Бреге — выдающийся французский авиаконструктор, будущий участник движения Сопротивления, будущий создатель реактивных «Миражей». Вернувшись домой, он написал: *«Используя труд вдесятеро большего количества рабочих, чем Франция, советская авиационная промышленность выпускает в 20 раз больше самолетов»*. В этой фразе, конечно же, больше эмоций, чем статистики. Но что интересно — такие же эмоции возникли после посещения французских авиапредприятий в том же самом 1936 г. и у молодого советского авиаконструктора А. Яковлева: *«Осматривая авиационные заводы Франции, я невольно сравнивал их с нашими. И каждый раз с глубоким удовлетворением приходил к выводу, что по масштабу, по качеству оборудования ни одно из виденных мною французских предприятий не могло идти ни в какое сравнение с любым из наших рядовых авиационных заводов»*.

А теперь — немного статистики. В 1936 г. на вооружении французских ВВС числилось 386 самолетов, в том числе 194 (сто девяносто четыре) боевых. Лишь в 1938 году начался серийный выпуск первого массового истребителя-моноплана; им стал Моран-Сольне (Morane-Saulnier) МС-406. Этот самолет был выпущен в огромном (по французским меркам) количестве — до мая 1940 г. было поставлено 1098 единиц. Главным тормозом производства оказалась острая нехватка двигателей — французская промышленность не смогла обеспечить поставку моторов «Испано-Сюиза» HS-12Y31 в нужном количестве. В мае 1939 г. французское правительство запросило согласие правительства СССР на закупку 200 «Испано-Сюиз», которые по французской лицензии и под скромными пролетарскими именами М-100/М-103 производились на моторном заводе

№ 26 в Рыбинске. Моторы французам не продали, но стоит отметить, что в 1939 году завод № 26 выпустил 5266 М-103, не считая моторов новой модификации (М-104 и М-105)

В конечном итоге достигнуть установленной отметки — 10 тыс. самолетов в строевых частях ВВС Красной Армии — удалось с небольшим опозданием: не к 1 января, а к 1 октября 1939 г. (т.е. практически к самому началу Второй мировой войны). К этому моменту советская авиация по числу боевых самолетов превосходили авиацию Англии, Германии, Италии и Франции, вместе взятых.

Огромный объем авиационного производства позволил к началу европейской войны развернуть советские ВВС в составе 137 авиаполков:

- 56 истребительных;
- 53 бомбардировочных;
- 6 смешанных;
- 4 полка тяжелых бомбардировщиков ТБ-3;
- 18 легко-бомбардировочных и легко-штурмовых.

Истребительные и штурмовые авиаполки организационно состояли из 4 эскадрилий по 15 самолетов в каждой плюс звено управления, итого 63 самолета. В бомбардировочных полках было 5 эскадрилий по 12 самолетов в каждой плюс самолет командира, всего 61 самолет. Таким образом, советский авиаполк в полтора раза превышал по числу самолетов авиагруппу Люфтваффе (три эскадрильи по 12 самолетов плюс звено управления, всего 40 самолетов). Лишь полк тяжелых четырехмоторных ТБ-3 имел на вооружении 40 самолетов. Даже если не принимать в расчет 18 так называемых «легко-бомбардировочных» и «легко-штурмовых» авиаполков (эти авиачасти были вооружены главным образом устаревшими бипланами: разведчиками Р-Зет и легкими истребителями И-15), численность советских ВВС соответствовала на тот момент 177 «расчетным авиагруппам» Люфтваффе.

Разумеется, этого было недопустимо мало, поэтому количественный рост военной авиации Советского Союза

продолжился со всеускоряющимся темпом. В 1940 г. «мирный созидательный труд советского народа» добавил к арсеналам ВВС 4153 истребителя и 3575 бомбардировщиков. По состоянию на 4 июля 1940 г. (в этот день нарком обороны Тимошенко отправил на имя Сталина и Молотова очередную докладную записку) в составе ВВС Красной Армии числился уже 181 авиаполк.

5 ноября 1940 г. Политбюро утвердило программу дальнейшего развития военной авиации: к 1 января 1941 г. предстояло довести ее численность до 239 авиаполков с 14 108 боевыми самолетами в строю. К концу 1941 г. предстояло развернуть ВВС Красной Армии в составе **343 авиаполков** (в том числе 149 истребительных, 144 бомбардировочных, 22 полка дальних двухмоторных истребителей сопровождения). На вооружении этой Великой Армады должно было быть **22 170 боевых самолетов** (еще 10 457 самолетов предполагалось иметь в качестве резерва, в составе вспомогательных частей и военно-учебных заведений). (27)

Это — планы. Фактически к 1 января 1941 г. на балансе ВВС находилось уже 29 869 самолетов всех типов (включая неисправные, включая учебные и вспомогательные части и учреждения). План производства самолетов на 1941 г. предусматривал выпуск 16 530 боевых самолетов (причем и эти цифры систематически корректировались в сторону повышения).

До какого результата дошла реализация столь грандиозных намерений? Точного ответа, видимо, не знает никто. Подписанная Ватутиным (начальник Оперативного управления Генштаба РККА) 13 июня 1941 г. «Справка о развертывании Вооруженных Сил СССР на случай войны на Западе» сообщает о наличии 218 «боеспособных авиаполков» (97 истребительных, 110 бомбардировочных, 11 штурмовых). (28) Но уже в следующем абзаце, где указано распределение этих сил по фронтам, простое арифметическое суммирование приводит к числу 225 авиаполков. Извест-

ные «Соображения по плану стратегического развертывания» от мая 1941 г. называют ту же цифру: 218 «имеющихся и боеспособных на сегодняшний день» авиаполков. Авторы монографии «1941 год — уроки и выводы» утверждают, что к 1 июня в строю было уже 266 авиаполков...

Бедный Черчилль... 1 сентября 1941 г. он писал начальнику штаба Королевских ВВС: *«Я был в восторге, узнав из последней сводки, что военно-воздушные силы метрополии насчитывают фактически сто эскадрилий истребительной авиации...»* По меркам товарища Сталина, такой мелочи хватало лишь на формирование 30 истребительных авиаполков (по штатному расписанию в эскадрилье Королевских ВВС числилось 18 самолетов, поэтому 100 эскадрилий — это не 1200, а 1800 самолетов).

Но и это еще не все. Кроме «сухопутной авиации» в состав авиационных сил Советского Союза входили ВВС Военно-Морского флота. Это была вполне самостоятельная структура, имевшая своего командующего (в июне 1939 г. на эту должность был назначен комбриг С.Ф. Жаворонков), главный штаб, соответствующие штабы ВВС флотов, с общим подчинением наркому ВМФ СССР. К началу войны с Германией авиация ВМФ имела на своем вооружении 3838 самолетов, в том числе 2824 боевых, причем 68% от общего числа боевых машин составляли обычные, «наземные» истребители и бомбардировщики, которые могли быть с успехом использованы для действий на сухопутном ТВД. Нетрудно заметить, что одних только боевых самолетов в составе ВВС флотов (о существовании которых традиционно принято «забывать») было больше, чем во всей группировке Люфтваффе на Восточном фронте.

Таковы факты. В основной своей массе эти факты введены в научный оборот более 15—20 лет назад, и их достоверность сомнений не вызывает. Выводы же из этих фактов могут быть самыми различными. В частности, большая часть российских (бывших партийно-советских) историков

и, что весьма примечательно, их западных коллег пришли на основании этих фактов к выводу о том, что советские боевые самолеты были никчемным барахлом. «Безнадежно устаревшие фанерные этажерки, не идущие ни в какое сравнение с могучими воздушными кораблями Люфтваффе». Такой вывод основывался отнюдь не на результатах доскональных исследований аэродинамики и динамики полета, компьютерного моделирования воздушных боев и полигонных испытаний вооружения. К чему такие сложности? Все было сделано гораздо проще и несравненно более эффективно.

Удивительный вывод о том, что самая мощная авиапромышленность мира из года в год клепала «корыта с крыльями», основывается на естественном стремлении человеческой психики выйти из состояния когнитивного диссонанса. Знание о том, что произошло летом 41-го года, никак не стыкуется с колоссальной численностью советских ВВС. В этой ситуации самый простой способ утешиться и вновь обрести душевный покой — это объявить десятки тысяч советских самолетов «безнадежно устаревшим хламом».

Мы пойдем другим путем. Достаточно подробный обзор тактико-технических характеристик советских, немецких, английских и французских боевых самолетов периода начала Второй мировой войны я предложил читателям в своих предыдущих книгах. (24,25) Краткое, конспективное сравнение характеристик советских и германских самолетов будет представлено и на последних страницах этой книги (читатель, у которого хватит терпения прочитать все предшествующие страницы, без труда поймет, почему разговор о миллиметрах пулеметных калибров и секундах установившегося виража отнесен в дальний конец книги). В настоящей же главе мы обсудим лишь самые общие, не вызывающие сомнений у большинства специалистов тезисы.

В середине 30-х годов основные боевые самолеты советских ВВС (истребитель И-16, легкий фронтовой бом-

бардировщик СБ, дальний бомбардировщик ДБ-3) по всему комплексу своих тактико-технических характеристик соответствовали лучшим мировым стандартам. Более того, на момент своего появления именно они (прежде всего это относится к великолепному истребителю И-16) и задавали «лучшие мировые стандарты». Что же касается тяжелого (20 тонн взлетного веса) цельнометаллического четырехмоторного бомбардировщика ТБ-3, то этот воздушный корабль и вовсе не имел аналогов в мире (серийное производство гиганта было начато еще в 1932 г., тогда же началось формирование тяжелых бомбардировочных авиабригад, т.е. первых в истории соединений стратегической авиации).

Первые месяцы воздушных боев в небе Испании показали явное превосходство советской авиатехники над итальянскими и немецкими (архаичный истребитель-биплан «Хейнкель» He-51 и наспех переделанный из транспортного самолета бомбардировщик «Юнкерс» Ju-86) самолетами.

Отчеты летчиков единодушно свидетельствовали о том, что истребители противника не могли догнать СБ; сухая статистика свидетельствует о том, что за два года испанской войны бомбардировщики СБ выполнили 5564 боевых вылета, средний срок жизни самолета составлял 172 дня, на одну боевую потерю приходилось 50—60 вылетов — показатели очень достойные.

Первая встреча советского истребителя И-16 и новейшего (серийное производство началось в феврале 1937 г.) немецкого истребителя «Мессершмитт» Bf-109В произошла 15 мая 1937 г. и завершилась уничтожением немецкого самолета. (29) Разумеется, исход единичного боя не мог служить основанием для статистически-значимых выводов, но и ничего выдающегося в новом немецком истребителе советские и испанские летчики не обнаружили. По максимальной скорости (460 км/час) и вооружению (2 пулемета винтовочного калибра) И-16 тип 5 и Bf-109В были

равны; все остальное — горизонтальная маневренность, скороподъемность, боевая живучесть (благодаря использованию двигателя воздушного охлаждения и бронеспинки летчика) — у советского истребителя было лучше. Остается только добавить, что И-16 тип 5 был запущен в серийное производство еще в июле 1935 г.

Такая же ситуация сложилась и по другим «парам» боевых самолетов 36—37-х годов: легкий скоростной бомбардировщик СБ как минимум не уступал немецкому «Дорнье» Do-17, средний бомбардировщик ДБ-3 по ряду важных параметров (дальность, скороподъемность, потолок) превосходил немецкий «Хейнкель» He-111. Важно отметить и то, что советские боевые самолеты были запущены в серию на 1—2 года раньше своих немецких конкурентов, поэтому период «детских болезней» у них уже отходил в прошлое. Еще более отставали английские и французские ВВС — серийное производство первого английского скоростного истребителя «Харрикейн» началось в октябре 1937 г., упомянутый выше французский MS-406 был запущен в серию лишь в июне 1938 г.

В силу ряда причин (обсуждение которых не входит в нашу задачу) все эти факты кажутся современному российскому читателю чем-то совершенно ирреальным. По сути же дела, «чудо» кратковременного лидерства советских ВВС было вполне объяснимым.

Первое и самое важное объяснение состоит в том, что даже голодная колхозная кляча с легкостью обгонит арабского скакуна — если скакун стоит на привязи в стойле. Германия обладала всем необходимым для создания современного боевого самолета — огромным промышленным потенциалом, многовековыми традициями технического творчества, мощными научными институтами (выдающиеся достижения немецкой школы аэродинамики очевидны и бесспорны), богатым опытом создания боевых самолетов в период Первой мировой войны. И все это было почти

сведено к нулю ограничениями Версальского договора, по условиям которого Германии запрещалось иметь и производить самолеты военного назначения. Оговорка «почти» сделана не случайно. Под завесой тайны работали исследовательские лаборатории, новые технические решения отрабатывались в конструкциях гражданских самолетов, с «прицелом на будущее» было развернуто самое мощное в Европе производство алюминия (в 1939 г. производство первичного алюминия в Германии в четыре раза превышало соответствующий показатель СССР). И тем не менее к тому моменту, когда немецкие конструкторы провели первые осевые линии на чертежах первых боевых самолетов, их отставание от советских конкурентов измерялось годами.

Еще большими потенциальными возможностями обладала самая могучая экономика мира — американская. И она их успешно использовала. В создании пассажирских, транспортных, морских самолетов авиаконструкторы США не знали себе равных. Большая часть ключевых технических решений, открывших дорогу к скоростной авиации (свободнонесущее крыло, фюзеляж с гладкой работающей обшивкой, кольцевой капот двигателя воздушного охлаждения, механизация крыла, убирающееся шасси, воздушный винт переменного шага) была впервые внедрена в конструкцию серийных самолетов именно в США. (30) Огромные размеры страны и высокий уровень доходов ее жителей обеспечивали устойчивый спрос на пассажирские и грузовые авиаперевозки. Запущенный в серийное производство в 1936 г. легендарный «Дуглас» DC-3 по праву считается лучшим пассажирским самолетом довоенного времени; в Советском Союзе его лицензионная версия Ли-2 оставалась в эксплуатации вплоть до начала 60-х годов.

А вот в создании мощной военной авиации политическое руководство США не видело большой нужды. Зачем? От беспокойной Европы их отделяли безбрежные просто-

ры Атлантики, преодолеть которые в то время не мог ни один серийный (или проектируемый) бомбардировщик — даже в самоубийственном полете «в один конец». К северу от США находилась тихая и дружественная Канада, к югу — шумная, но крайне слабая Мексика. Для чего же было тратить (да еще и в обстановке глубокого экономического кризиса начала 30-х годов) деньги избирателей-налогоплательщиков на бесцельные военные приготовления? В 1939 г. сухопутная армия США находилась на 17-м месте в мире, уступая в численности армии Румынии. К сентябрю 1939 г. ВВС армии США имели на своем вооружении 489 истребителей — такая цифра могла вызвать у склонного к шутке и юмору товарища Сталина только презрительный смех...

Две ведущие авиационные державы Европы — Франция и Великобритания — имели, казалось бы, и промышленный потенциал, и военно-политическую задачу, для решения которой следовало развивать военную авиацию максимально возможным темпом. Однако ничего подобного в реальности не происходило. Европа танцевала фокстроты и изо всех сил старалась забыть кошмар братоубийственной бойни 1914—1918 гг. Новая война между европейскими народами представлялась чем-то совершенно невероятным. С кем и зачем воевать? Германия была надежно (как это казалось многим) разоружена; далекая и загадочная Советская Россия, погрязшая в сомнительных социальных экспериментах, и вовсе не принималась в расчет как серьезная военная сила. Любопытная деталь: в августе 1939 г. в инструкции для британской военной миссии на тройственных переговорах в Москве была дана такая оценка численности советских ВВС:

«У русских западнее озера Байкал имеются военно-воздушные силы в 1000 бомбардировщиков и 900 истребителей».
(31) Немалую роль в близоруком и легкомысленном бездействии европейских политиков сыграла и сама Москва, с удивительным искусством сочетавшая резкую критику

«слиявюго буржуазного пацифизма» внутри страны со всемерной поддержкой «борцов за мир и разоружение» за пределами границ СССР.

Таким образом, советская авиапромышленность и **обогнала соперника, который никуда не спешил.**

Второе обстоятельство, которое следует принять во внимание, — это то, что советские самолеты были не вполне «советскими» по происхождению. По высокоавторитетному мнению Н. Поликарпова (главного конструктора И-16), успех в создании боевого самолета на 60% зависел от двигателя. Если это так, то великолепные для своего времени ТТХ истребителей Поликарпова как минимум наполовину были обеспечены американским двигателем «Райт-Циклон» R-1820.

В 1932—1933 гг. у тонущей в волнах Великой депрессии Америки закупили не просто лицензию на производство — договор предполагал поставку полного комплекта технологического оборудования (на нем и вырос гигантский авиамоторный завод № 19 в Перми), пуско-наладку и техническое сопровождение производства, передачу чертежей и технологии изготовления всех последующих модификаций «Циклона». Первые М-25 (в девичестве R-1820 F3) и вовсе были собраны из американских комплектов узлов и деталей. Затем наладили собственное производство модификаций G2, G5 и G100 (М-62 и М-63). Двигатель М-63 при весе в 520 кг развивал взлетную мощность 1100 л/с (номинальная — 900 на высоте 4,5 км), превратив легкий истребитель И-16 в ревущее чудовище, с энерговооруженностью которого могли равняться лишь некоторые (!) немецкие и английские истребители конца Второй мировой войны. О том, какого технического уровня был «Циклон», можно судить по тому, что именно эти моторы (в количестве 4 штук) стояли на знаменитых американских «Летающих крепостях» В-17, а редукторный вариант R-1820 G5 по сей день под названием М-62ИР работает в небе на самолетах Ан-2.

Во Франции в июне 1934 г., после многолетних тщательных поисков наилучшего образца, закупили лицензию и часть уникального оборудования для производства мотора «Испано-Сюиза» HS-12Ybts. На тот момент это был, наверное, лучший в мире (по соотношению мощность/вес) авиамотор жидкостного охлаждения. В 1935 г. двигатель был запущен в серийное производство на заводе № 26 в Рыбинске под названием М-100. На следующей модификации (М-103), за счет форсирования по оборотам и наддуву, мощность подняли с 750 до 1000 л/с. Затем последовал М-105 (уже заметно отличающийся по конструкции от французского «первоисточника»), взлетную мощность которого довели до 1100 л/с при собственном весе 570 кг. Именно моторы семейства HS-12Y сделали возможным создание скоростного бомбардировщика СБ и обеспечили поддержание его ТТХ на достаточно высоком уровне вплоть до начала 40-х годов.

Третий участник «чудо-тройки» советских боевых самолетов 30-х годов — средний («дальний» по названию) бомбардировщик ДБ-3 (он же Ил-4) — появился на свет благодаря лицензионному производству французского двигателя «Гном-Рон» 14К «Мистраль Мажор». Лицензию на производство закупили в 1934 г. «Мистраль Мажор» представлял собой «двойную звезду» — двигатель воздушного охлаждения, в котором 14 цилиндров были расположены в виде двух 7-лучевых «звезд». Это был один из первых в мире моторов такого типа (компоновка «двойная звезда» позволяла уменьшить общий диаметр двигателя, соответственно уменьшив его аэродинамическое сопротивление), и освоение производства на заводе № 29 в Запорожье шло с большими трудностями. Тем не менее с 1935 по 1938 г. удалось запустить в серию три модификации (М-85, М-87, М-88), последовательно поднимая мощность (от 850 до 1100 л/с) и высотность мотора. Вплоть до конца 30-х годов ДБ-3ф с двигателем М-88 мог считаться одним из лучших средних бомбардировщиков в мире.

Не осталась в стороне от создания советской военной авиации и Германия. В 1922 г. выдающийся немецкий авиаконструктор и промышленник Г. Юнкерс, лишенный в силу ограничений Версальского договора возможности работать на родине, заключил концессионное соглашение с правительством Советской России. В подмосковных Филлях Юнкерс построил завод, на котором был налажен выпуск цельнометаллических самолетов, в конструировании и производстве которых фирма Юнкерса была бесспорным мировым лидером (в скобках заметим, что высокопрочный сплав на основе алюминия с добавкой меди, магния и марганца был придуман в Германии и получил свое название «дюралюминий» от немецкого города Дюрен, где и было начато его промышленное производство). В политике конструктор разбирался гораздо хуже, в результате чего в 1926 г. его выгнали из страны, а построенный Юнкерсом завод (завод № 22, ныне «завод им. Хруничева») вместе с уникальным оборудованием и технологиями остался в СССР. Именно на заводе № 22 и началось производство тяжелого бомбардировщика ТБ-3 конструкции А.Н. Туполева. В небо самолет поднимали четыре двигателя М-17 (в девичестве BMW-6).

Впрочем, надо признать, что к моменту начала серийного производства (1929 г.) М-17 уже морально устарел, а для тяжелого бомбардировщика был явно слаб (в дальнейшем на его основе был разработан танковый двигатель, которым оснащались быстроходные советские танки серии БТ). На ТБ-3 последних производственных серий ставили двигатели А. Микулина АМ-34 разных модификаций. АМ-34 ФРН обладал самой большой единичной мощностью (1200 л/с) среди всех авиадвигателей, выпускавшихся тогда в СССР, но при этом был самым громоздким и уступал всем в удельной мощности и экономичности. К чести советских инженеров хочу отметить, что, как утверждает Зигфрид Брейер (Breyer) в 1-м томе своего исследования *Soviet warship development*, установленный на торпедных катерах

«микулинский» ГАМ-34 был скопирован с итальянского мотора фирмы «Изотта-Фрасчини» (Isotta-Fraschini).

Использование лицензионных авиамоторов — это наиболее заметный, наиболее значимый, но далеко не единственный пример внедрения достижений «буржуазной техники» в советском самолетостроении. С западных образцов копировались автопилоты, авиационные прицелы, радиооборудование, гидросистемы и пр. Не будет большим преувеличением сказать, что в 30-е годы советский авиапром стал огромным «серийным заводом», на котором в умопомрачительном количестве тиражировались лучшие технические новинки, созданные учеными и конструкторами Европы и США. Признавая огромные достижения первых советских пятилеток, следует заметить, что такие же «чудеса» на нашей памяти произошли (и происходят сейчас) в Южной Корее, Тайване, Малайзии, Индонезии... Секрет известен: соединение новейших западных технологий с почти бесплатным трудом местных рабочих под общим руководством жесткого авторитарного режима. Разница — причем разница огромная, качественная — заключается в том, что Россия начала XX века не была ни Малайзией, ни Индонезией.

К началу Первой мировой войны Россия входила в десятку ведущих индустриальных стран мира. Россия производила броневую сталь и паровозы, самые мощные радиолампы, самолеты, подводные лодки, тяжелые крейсера, карбюраторные и дизельные моторы; страна строила гигантские по протяженности железные дороги, огромные мосты, грандиозные архитектурные сооружения. В России работали Жуковский и Чаплыгин — ученые, заложившие основы теоретической и экспериментальной аэродинамики; в России был создан первый в мире многомоторный бомбардировщик «Илья Муромец». Этот огромный производственный и научно-технический «задел» был основательно подорван разрушительным социальным экспериментом, но отнюдь не сведен к нулю. Не все ученые и

изобретатели захотели (или смогли) уехать на Запад. Со всем не случайно лучшие боевые самолеты 30-х годов были созданы Поликарповым, Туполевым, Архангельским — инженерами добротной старой русской школы. Нельзя отрицать и то, что революция, уничтожив (или принудив к эмиграции) значительную часть старой элиты, открыла дорогу к образованию и успеху для миллионов «простых людей», отвергнутых прежней, сословно-самодержавной системой. Все это и позволило освоить, внедрить (а в ряде случаев — превзойти) лучшие достижения западных технологий в кратчайшие сроки.

1.2. Кризис

На рубеже 30—40-х годов авиационно-промышленный комплекс Советского Союза оказался (в значительной степени — неожиданно для его руководителей) в ситуации острого кризиса. Тому способствовали самые различные, совпавшие во времени, объективные и субъективные причины.

Их рассмотрение мы начнем с того, что проще, — с причин объективного характера. А они были фактически теми же самыми, которые ранее обусловили кратковременное лидерство советской авиации — только на этот раз с прямо противоположным знаком.

Во-первых, пришли в движение могучие научно-технические и производственные силы будущих противников и союзников СССР. Прежде всего, стремительный рост выпуска боевых самолетов обозначился в Германии — Гитлер готовился к Большой войне, достижение успеха в которой в огромной степени связывалось с массированным применением авиации. 2 июня 1937 г. было сформировано Верховное командование Люфтваффе (ОКЛ); главнокомандующим (и одновременно министром авиации) стал рейхсмаршал Г. Геринг — один из ближайших на тот момент соратников нацистского главаря (после начала Мировой

войны Гитлер официально назначил его своим преемником). Если за весь 1936 г. германская авиапромышленность произвела всего 289 бомбардировщиков, то в следующем году их выпуск вырос до 1099 единиц; в 1939—1940 гг. Германия производила в среднем по 3 тыс. бомбардировщиков в год, т.е. в 10 раз больше, чем в 1936 г. В следующем, 1941 году Германия уже обогнала Советский Союз по объему выпуска двухмоторных бомбардировщиков (3783 против 2978), правда, значительно отставая при этом по числу произведенных истребителей (2852 против 7081).

Важно отметить, что такой рост был достигнут без чрезмерного перенапряжения немецкой экономики: авиационные заводы Германии продолжали работать в одну (!) смену, при 40-часовой рабочей неделе, при сохранении всех праздников и выходных дней. Настоящий «аврал» начался гораздо позднее, когда в 1943 г. немецкий авиапром выпустил 11 тыс., а в 1944 году, под градом бомб союзников, — 24 тыс. одних только истребителей!

С заметным опозданием (по отношению к Германии) развернули массовое производство боевых самолетов ее противники — Франция и Англия. Но и там темпы (увы, не абсолютные объемы) роста авиапроизводства были вполне впечатляющими. В последнем предвоенном году (1938 г.) среднемесячный выпуск военных самолетов во Франции составлял лишь 49 машин; в результате такой «работы» к началу Второй мировой войны ВВС Франции имели на вооружении всего 1400 боевых самолетов. К концу 1939 г. объем производства вырос до 300 самолетов в месяц, а перед окончательным крахом, в мае 1940 г., темп производства одних только истребителей «Девуатин» D-520 превысил 350 самолетов в месяц. (32)

Англия устояла, поэтому успела добиться значительно большего. Если за весь 1938 г. было произведено всего 200 «Харрикейнов» (из которых до строевых частей успели дойти только 93 машины), то летом 1940 года, накануне самых драматических событий «битвы за Британию»,

ежемесячное производство истребителей («Харрикейн» и «Спитфайр») поднялось до отметки в 440—490 самолетов в месяц! В кратчайший срок Англия смогла догнать и перегнать противника по объему производства истребителей (в июне—сентябре 1940 г. немецкий авиапром выпускал в среднем по 194 истребителя в месяц), что в значительной степени обусловило победу Королевских ВВС в грандиозной воздушной битве. (33, 34)

Как снег на весеннем солнце, начало «таять» и качественное превосходство советской авиатехники. В июле 1938 г. началось серийное производство «Спитфайра» — изумительно красивого самолета, заслужившего право претендовать на звание «лучший истребитель Второй мировой войны». В конструкции «Спитфайра» соединились огромный опыт фирмы «Супермарин» (Supermarine) и ее генерального конструктора Р. Митчелла (в активе которых был мировой рекорд скорости, установленный на гидроплане S-6B еще в 1931 г.); достижения моторостроительной фирмы «Роллс-Ройс», создавшей двигатель жидкостного охлаждения «Мерлин» с уникальными по критерию мощность/вес параметрами; высокий технологический уровень британских авиазаводов, обеспечивших крупносерийное производство эллиптического в плане крыла. На выходе получился истребитель, сочетающий рекордную скорость (570 км/час) с великолепной горизонтальной маневренностью и мощным, по меркам того времени, вооружением (8 пулеметов винтовочного калибра).

Немцы, не имея времени на разработку принципиально нового истребителя, пошли по пути глубокой модернизации «ветерана» испанской войны. В январе 1939 г. Люфтваффе получили первый «Мессершмитт» Bf-109 серии E. При сохраняющемся внешнем сходстве с предыдущими модификациями это был фактически другой самолет. В тех же габаритах моторного отсека был размещен новый двигатель «Даймлер-Бенц» DB-601A со взлетной мощностью 1050 л/с (мотор предыдущих модификаций имел мощность

700 л/с). На двигателе был применен уникальный для того времени гидропривод нагнетателя, что обеспечивало плавную бесступенчатую регулировку наддува. Важным преимуществом DB-601 над любыми современными ему двигателями был прямой впрыск топлива в цилиндры (то, что сегодня называется «инжектор») — отсутствие карбюратора с поплавковой камерой обеспечивало устойчивую работу мотора при интенсивном маневрировании самолета-истребителя. Вооружение Bf-109 E было также значительно усилено — к двум пулеметам винтовочного калибра добавились две 20-мм пушки MG-FF, установленные в крыльях.

В октябре 1940 г. начались войсковые испытания следующей модификации «Мессершмитта». Конструкторы максимально «облагородили» аэродинамические формы самолета, моторостроители форсировали двигатель до взлетной мощности в 1360 л/с (DB-601E). В результате максимальная скорость Bf-109 F-4 достигла 620 км/час, скорость у земли — 535 км/час. Это означало, что новый «Мессершмитт» превосходит в скорости лучшие модификации И-16 (тип 24 с мотором М-63) на 100—140 км/час (30—40 м/сек) во всем диапазоне высот боевого применения. Такое превосходство в скорости позволяло немецкому летчику практически в любой ситуации по своему усмотрению навязывать бой и/или выходить из него. Некогда явное техническое превосходство советских истребителей ушло в прошлое.

В августе 1939 г., за несколько дней до начала Мировой войны, в строевые части Люфтваффе поступили первые бомбардировщики «Юнкерс» Ju-88А. До конца года промышленность выпустила всего 110 таких машин, но уже в следующем, 1940 г. объем производства Ju-88 вырос до 2184 единиц. И если на 10 мая 1940 г. Ju-88 составляли всего 15% от общей численности бомбардировщиков Люфтваффе, то к 22 июня 1941 г. самолеты этого типа составили 58% от общего числа группировки бомбардировщиков, развернутых у границ СССР.

На момент своего создания Ju-88, без сомнения, был лучшим фронтовым двухмоторным бомбардировщиком в мире. «Юнкерс» превосходил своих конкурентов в том главном, для чего и создается ударный самолет, — в количестве и разнообразии вариантов бомбового вооружения, в способности сброса этих бомб (правда, не всех, а только внешней подвески) с пикирования. К несомненным достоинствам Ju-88 следует отнести также дублирование масло-бензосистем и проводки управления, уникальную для своего времени автоматизацию управления самолетом и двигателями. Так, автоматизированы были все операции, связанные со входом и выходом из пикирования; при наборе высоты автоматически включался и отключался форсажный режим работы моторов, после достижения определенной высоты автоматически включалась 2-я скорость нагнетателя и пр. Все это позволяло летчику сосредоточить свое внимание на выполнении боевой задачи, не отвлекаясь на множество рутинных операций.

Таким образом, решительно мобилизовав свои немалые материальные и интеллектуальные ресурсы, авиационная промышленность наиболее развитых стран Запада в течение 3—4 лет (1937—1940) догнала и превзошла советский авиационный комплекс в технических параметрах выпускаемых боевых самолетов и значительно сократила отставание в количественных показателях.

Вторая причина кризисного состояния советского авиационного комплекса заключалась в том, что в обстановке бешеной гонки вооружений и начавшейся в сентябре 1939 г. Мировой войны Запад перестал столь легкомысленно и щедро делиться со Сталиным новейшими авиационными технологиями. Возможности военно-технического сотрудничества с Францией свелись к нулю после заключения пакта Молотова—Риббентропа; затем исчезла и сама Франция, как реально суверенная держава (формально режим Виши продолжал поддерживать дипотношения с Мо-

ской до июня 1941 г.). В Англии 10 мая 1940 г. к власти пришло правительство Черчилля, относившегося к СССР, мягко говоря, с глубоким недоверием. Даже большой друг Сталина, президент США Ф.Д. Рузвельт, вынужден был в декабре 1939 года, после советских бомбардировок Хельсинки, распространить на СССР действие режима «морального эмбарго»¹.

Единственным «лучом света» в этой мрачной картине стало резко активизировавшееся военно-техническое сотрудничество с Германией. Советские закупочно-разведывательные делегации (первая в составе 48 человек!) трижды ездили в Германию (в октябре 1939 г., марте и ноябре 1940 г.) и, наряду с десятками других образцов современных вооружений, отобрали для приобретения 36 самолетов 12 различных типов. При этом от немцев потребовали, *«чтобы самолеты и другое вооружение поставлялись со всеми приборами, точно в таком виде, в каком получает германская армия»*, и без тени смущения заявили Герингу, что *«этими самолетами мы не хотим покрывать текущие потребности Красной Армии, а берем их как образцы для ознакомления с германской техникой»*. (35)

В числе этих самолетов были и «Мессершмитт» Vf-109 серии E, и «Юнкерс» Ju-88, а следовательно, и установленные на них моторы, автоматы пикирования, система прямого впрыска топлива и многое другое. Кроме ценнейших «образцов для ознакомления», советская промышленность получила закупленные в Германии тысячи единиц технологического оборудования, включая сверхмощные прессы и высокоточные металлообрабатывающие станки. Без этого, очень своевременного подкрепления положение дел в советском авиапроме начала 40-х годов было бы еще хуже,

¹ Режим «морального эмбарго» предполагал, что правительство США рекомендовало частным фирмам прекратить поставки авиационной техники и технологий в страны-агрессоры; в ситуации, когда всякая авиамоторостроительная фирма зависела от государственных заказов, такая «рекомендация» означала фактический приказ).

На момент своего создания Ju-88, без сомнения, был лучшим фронтовым двухмоторным бомбардировщиком в мире. «Юнкерс» превосходил своих конкурентов в том главном, для чего и создается ударный самолет, — в количестве и разнообразии вариантов бомбового вооружения, в способности сброса этих бомб (правда, не всех, а только внешней подвески) с пикирования. К несомненным достоинствам Ju-88 следует отнести также дублирование масло-бензосистем и проводки управления, уникальную для своего времени автоматизацию управления самолетом и двигателями. Так, автоматизированы были все операции, связанные со входом и выходом из пикирования; при наборе высоты автоматически включался и отключался форсажный режим работы моторов, после достижения определенной высоты автоматически включалась 2-я скорость нагнетателя и пр. Все это позволяло летчику сосредоточить свое внимание на выполнении боевой задачи, не отвлекаясь на множество рутинных операций.

Таким образом, решительно мобилизовав свои немалые материальные и интеллектуальные ресурсы, авиационная промышленность наиболее развитых стран Запада в течение 3—4 лет (1937—1940) догнала и превзошла советский авиационный комплекс в технических параметрах выпускаемых боевых самолетов и значительно сократила отставание в количественных показателях.

Вторая причина кризисного состояния советского авиационного комплекса заключалась в том, что в обстановке бешеной гонки вооружений и начавшейся в сентябре 1939 г. Мировой войны Запад перестал столь легкомысленно и щедро делиться со Сталиным новейшими авиационными технологиями. Возможности военно-технического сотрудничества с Францией свелись к нулю после заключения пакта Молотова—Риббентропа; затем исчезла и сама Франция, как реально суверенная держава (формально режим Виши продолжал поддерживать дипотношения с Мо-

ской до июня 1941 г.). В Англии 10 мая 1940 г. к власти пришло правительство Черчилля, относившегося к СССР, мягко говоря, с глубоким недоверием. Даже большой друг Сталина, президент США Ф.Д. Рузвельт, вынужден был в декабре 1939 года, после советских бомбардировок Хельсинки, распространить на СССР действие режима «морального эмбарго»¹.

Единственным «лучом света» в этой мрачной картине стало резко активизировавшееся военно-техническое сотрудничество с Германией. Советские закупочно-разведывательные делегации (первая в составе 48 человек!) трижды ездили в Германию (в октябре 1939 г., марте и ноябре 1940 г.) и, наряду с десятками других образцов современных вооружений, отобрали для приобретения 36 самолетов 12 различных типов. При этом от немцев потребовали, *«чтобы самолеты и другое вооружение поставлялись со всеми приборами, точно в таком виде, в каком получает германская армия»*, и без тени смущения заявили Герингу, что *«этими самолетами мы не хотим покрывать текущие потребности Красной Армии, а берем их как образцы для ознакомления с германской техникой»*. (35)

В числе этих самолетов были и «Мессершмитт» Vf-109 серии E, и «Юнкерс» Ju-88, а следовательно, и установленные на них моторы, автоматы пикирования, система прямого впрыска топлива и многое другое. Кроме ценнейших «образцов для ознакомления», советская промышленность получила закупленные в Германии тысячи единиц технологического оборудования, включая сверхмощные прессы и высокоточные металлообрабатывающие станки. Без этого, очень своевременного подкрепления положение дел в советском авиапроме начала 40-х годов было бы еще хуже,

¹ Режим «морального эмбарго» предполагал, что правительство США рекомендовало частным фирмам прекратить поставки авиационной техники и технологий в страны-агрессоры; в ситуации, когда всякая авиамоторостроительная фирма зависела от государственных заказов, такая «рекомендация» означала фактический приказ).

и тем не менее вскоре стало ясно, что образец для «пиратского» копирования — это совсем не то, что подробная технологическая карта с полным комплектом оборудования и оснастки.

«Где тонко, там и рвется». Резкое сокращение технологической «подпитки» с Запада немедленно сказалось именно на том компоненте авиапромышленного комплекса, который более всего зависел от лицензионных технологий — на моторостроении. Как заговоренные, один за другим «отказались работать» все новые моторы, которые пытались запустить в серийное производство на рубеже 30—40-х годов. Ни М-106 и М-107 (очередные форсированные модификации «Испано-Сюизы»), ни М-89 (форсированный «Мистраль Мажор»), ни АМ-37 (форсированный вариант микулинского АМ-35), ни авиационные дизеля М-40ф и М-30 так и не удалось довести до уровня, позволяющего установить их на серийный боевой самолет.

Тем более безрезультатными оказались все попытки создать мощный «двухтысячник» (18-цилиндровый мотор мощностью порядка 2000 л/с). Ни М-71 («двойная звезда», составленная из двух, казалось бы, освоенных и надежных моторов М-63), ни М-120 (три блока по 6 цилиндров от М-105, размещенные в виде перевернутой буквы У), ни сходный по компоновке микулинский АМ-36, ни М-90 («двойная звезда» на базе сдвоенного французского «Гном-Рон» 9К) довести до работоспособного состояния так и не удалось — вплоть до самого конца войны! (36) Отсутствие нового мощного двигателя «поставило крест» на создании целого ряда перспективных боевых самолетов (краткий перечень которых занял бы еще страницу).

Хуже того, большие проблемы начались с серийным производством и эксплуатацией уже принятых на вооружение моторов. На М-105 прогорали выхлопные клапана, трескались коренные подшипники коленвала; двигатель перегревался, дымил, «гнал масло»; новые истребители возвращались из полета, залитые черной «отработкой» от

носа до кия. Совсем плохо обстояло дело с производством М-88. Вследствие череды выявленных в строевых частях дефектов 6 августа 1940 г. серийное производство мотора М-88 было в приказном порядке остановлено. Лишь 13 ноября 1940 г., после повторных 100-часовых госиспытаний, запорожскому заводу № 29 было разрешено возобновить серийный выпуск этих моторов. Перебои с поставкой М-88 не только сказались на выпуске бомбардировщиков ДБ-3ф, но и срывали запуск в серийное производство нового истребителя Поликарпова И-180, затормозили испытания и доводку еще как минимум двух моделей новых истребителей.

Серьезные «мины замедленного действия» оказались заложены и в конструкцию двигателя АМ-35А (запущен в серийное производство осенью 1940 г.). Начнем с того, что КБ Микулина, не справившись с разработкой 2-скоростного нагнетателя (что было предусмотрено техническим заданием), поставило на двигатель односкоростной нагнетатель, оптимизированный на рабочую высоту в 6 км. В результате получился мощный «высотный» мотор с весьма посредственными (мощность 1120 л/с при собственном весе 830 кг!) характеристиками при работе у земли. Это «аукнулось» в первые же недели войны, когда стало очевидным, что практически все воздушные бои происходят на малых и средних высотах, не выше 2—3 км. Главная же беда была в том, что и свои посредственные характеристики АМ-35А обеспечивал далеко не в каждом полете.

Двигатель внезапно «обрезал» (самопроизвольно выключался) и на больших, и на малых высотах — особенно при попытке дать «резкий газ»; имели место случаи аварийного разрушения нагнетателя; у 6% выпущенных в 1940 г. моторов произошло разрушение литых головок блока цилиндров. Дело дошло до того, что в марте 1941 г. были запрещены все полеты самолетов (серийных и опытных) с моторами АМ-35А. В экстренном порядке (группу конструкторов в прямом смысле этого слова заперли в по-

мещении КБ) удалось разработать новый механический привод входных направляющих лопаток нагнетателя; остановки двигателя при резкой работе сектором газа почти прекратились, но мотор по-прежнему работал не слишком надежно: падало давление масла, прогорали выхлопные патрубки, свечи зажигания приходилось менять через каждые 5—6 вылетов. Неудача с разработкой моторов АМ-35А / АМ-37 привела к фактическому свертыванию серийного выпуска двух перспективных бомбардировщиков: тяжелого ТБ-7 (Пе-8) и дальнего двухмоторного Ер-2.

Все произошедшее в советском авиадвигателестроении на рубеже 30—40-х годов не было случайным. По сути дела, требования высоких технологий (а авиационный мотор был, наверное, самым сложным техническим устройством того времени) вошли в непреодолимое противоречие с уровнем образования и профессиональной подготовки вчерашних крестьян, ставших рабочими; с общим уровнем административной и технологической культуры промышленности, созданной в обстановке безумного «аврала» и «штурмовщины» первых пятилеток. Стремительный взлет, обеспеченный ранее использованием западных лицензионных технологий, закономерно обернулся отставанием в развитии материальной и кадровой базы для проведения собственных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

1.3. Discours de la methode¹

Кризис — это не катастрофа. Кризис — это неизбежный и необходимый этап в развитии каждой сложной системы. Советский авиапром мог выйти из кризиса начала 40-х годов, став еще более зрелым и мощным. Разумеется, такой вариант преодоления кризиса требовал огромных усилий,

¹ «Рассуждение о методе». Сочинение французского философа Рене Декарта, 1637 год.

прежде всего — интеллектуальных. Высшему руководству государства, Вооруженных Сил и промышленности предстояло в сжатые сроки найти правильный ответ на ряд сложнейших вопросов:

— возможно ли существенное повышение ТТХ выпускаемых самолетов при одновременном увеличении объемов авиапроизводства?

— если решить одновременно две эти задачи нельзя, то какому из двух направлений развития надо отдать предпочтение?

— каким образом следует перераспределить имеющиеся ресурсы (материальные, финансовые, производственные, людские); что является «направлением главного удара», а что следует отложить на будущее?

Если и не решение, то по меньшей мере адекватное осмысление этих вопросов требовало, в свою очередь, четкого понимания того, что:

— увеличение объема производства самолетов (в отличие от табуреток) нельзя добиться одним только увеличением производственных площадей и количества занятых людей; нужно еще и все более усложняющееся технологическое оборудование, непрерывное повышение квалификации рабочих, современные конструкционные материалы во всевозрастающем количестве;

— все вышеперечисленное, но в гораздо большем масштабе потребуется для создания самолетов и авиамоторов следующего, более совершенного поколения;

— в ситуации, когда рассчитывать на помощь из-за рубежа не приходится, самым дефицитным ресурсом, лимитирующим темп развития всей системы, являются квалифицированные кадры; как «девять беременных женщин не родят ребенка за один месяц», так и 10 университетов не смогут за один год превратить студента-первокурсника в квалифицированного авиаконструктора или технолога; уже существующие, добившиеся определенных результатов, накопившие опыт успехов и неудач научно-

исследовательские и конструкторские коллективы являются драгоценным достоянием страны.

Применительно к сугубо техническим проблемам следовало понять, что:

— все, что «лежало на земле», уже найдено; никаких «изобретений» в авиастроении середины XX века уже не будет; каждое малейшее улучшение летных параметров потребует огромной кропотливой работы больших коллективов ученых и конструкторов;

— уровень развития фундаментальной науки не позволяет еще теоретически определить, рассчитать, предугадать многие явления и процессы, в частности, связанные с устойчивостью, управляемостью, аэроупругими колебаниями и т.п.; в таких условиях разработка всякого нового самолета чревата большим риском, а модернизация имеющихся образцов становится наиболее надежным и быстрым способом достижения некоторого улучшения ТТХ;

— возможности совершенствования аэродинамики дозвукового самолета почти исчерпаны; даже самое минимальное (на 5—10%) улучшение потребует значительного усложнения конструкции и удорожания производства;

— последним резервом существенного улучшения летных характеристик является двигатель; в ближайшей перспективе — доведение до возможного технического предела параметров поршневых моторов; в среднесрочной перспективе — переход к использованию ракетных и воздушно-реактивных двигателей;

— любое возможное повышение удельной мощности двигателя ведет к росту тепловых нагрузок, соответственно оно потребует новых жаропрочных сталей, освоения новых технологий их механической обработки и поверхностного упрочнения;

— наиболее эффективные методы форсирования поршневых авиадвигателей (увеличение степени сжатия и наддува) неизбежно потребуют использования топлива с высокими антидетонационными свойствами (высокооктаново-

го бензина); без освоения массового производства такого топлива любые усилия по совершенствованию двигателей останутся практически безрезультатными;

— летные параметры самолета являются лишь одной из многих составляющих, формирующих тактико-технические характеристики комплекса авиационного вооружения; значительные неиспользованные резервы находятся в сфере совершенствования бортового оружия, систем управления, прицеливания, навигации и радиосвязи;

— боевые действия ведут не самолеты, а военная авиация; такие ее компоненты, как аэродромное оборудование, системы обслуживания, диагностики и ремонта авиатехники, метеослужба, средства радионавигации и радиолокационного обнаружения, по меньшей мере столь же важны, как и ТТХ используемых боевых самолетов.

«Задним умом всякий крепок». С высоты знаний сегодняшнего дня, располагая информацией о трудном и дорогой ценой оплаченном опыте войны, не так и трудно обозначить в общих чертах те оптимальные решения, которые следовало бы принять на рубеже 30—40-х годов.

Прежде всего надо было твердо и с «открытыми глазами» признать, что советские самолеты не будут летать «выше всех, дальше всех и быстрее всех». Преодолеть отставание советской авиадвигательной промышленности в те сроки, которые диктовала неумолимо приближающаяся война с Германией, было невозможно, а без лучших в мире моторов о самолетах с рекордными летными характеристиками нечего было и мечтать. Другими словами, следовало отказаться от тех базовых принципов («в количественном отношении не уступать вероятному противнику, но при этом обеспечить качественное превосходство в технике»), которые были определены в 1932 г., а в области авиации поставить принципиально другую задачу:

— сохранить (если удастся — увеличить) достигнутое количественное превосходство над противником;

— при максимальном развитии и совершенствовании авиационной инфраструктуры (аэродромы, высокооктановый бензин, системы техобслуживания, радиосвязь и радионавигация);

— и поддержании ГТХ боевых самолетов на допустимом среднем («среднем» по отношению к лучшим мировым образцам!) уровне.

Это отнюдь не простая задача, но ее решение находилось в пределах реально возможного. Альтернативное решение («малое количество лучших в мире самолетов») было на тот момент недостижимо. Более того, война убедительно доказала, что **никакое качественное превосходство авиатехники не может компенсировать превосходство противника в количестве.** Погоня за рекордными высотами и скоростями могла тешить самолюбие конструкторов и политиков, но на исход воздушных сражений вся эта рекламная мишура влияла весьма слабо. Такой, отнюдь не тривиальный результат имеет достаточно простые объяснения. Надо всего лишь отрешиться от представлений (навеянных игрой в компьютерные «лёталки-стрелялки») о войне в воздухе как о некой разновидности гонок «Формулы-1» или дворянской дуэли.

Дуэль начиналась с того, что стороны договаривались о точном времени и месте поединка. Ничего подобного на войне не бывает. Бомбардировщики противника прилетают без предупреждения. В 1941—1942 гг. на Восточном фронте ни у одной из противоборствующих сторон систем раннего радиолокационного обнаружения на вооружении фронтовой авиации не было (англичане смогли построить свою ПВО на использовании громоздких антенных систем радиолокации метрового диапазона лишь потому, что Ла-Манш обеспечивал абсолютную неподвижность «линии фронта»). Впрочем, даже если бы локаторы и были, низкая скорость и скороподъемность (5 км за 5 минут у самых лучших) поршневых истребителей 40-х годов не позволяла обеспечить надежное прикрытие наземных войск в режи-

ме «вылета по вызову». Единственным реальным способом противодействия вражеской авиации оставалось весьма затратное, «примитивное» патрулирование в воздухе. Далее все сводится к очень простой арифметике.

Один истребитель в течение суток мог практически находиться в зоне патрулирования никак не более 2—3 часов. Причем такая продолжительность «прямого участия» соответствует очень интенсивному использованию (4—5 вылетов в день) с учетом времени, необходимого на взлет, набор высоты, полет от аэродрома к зоне и обратно. А это значит, что остальные 10—15 часов светлого времени даже самый лучший «Мессершмитт» проводил на земле и советским бомбардировщикам ничем помешать не мог. С другой стороны, два звена, шесть «безнадежно устаревших» И-16, могли обеспечить прикрытие собственных войск на протяжении всего светового дня. Даже минимальное воздействие на бомбардировщики противника, которое мог оказать единичный истребитель (надеюсь, читатель понимает, что мы обсуждаем сугубо условную ситуацию), лучше, чем тот абсолютный ноль, который обеспечивал суперсовременный самолет, стоящий на земле в 100 км от места воздушного боя.

Еще более очевидной становится «диалектика количества и качества» применительно к бомбардировочной авиации начала (в данном случае это важное уточнение) 40-х годов. Бомбардировщик начального периода Второй мировой войны был заурядным «бомбовозом», который перемещал некоторое количество взрывчатки из пункта А в пункт Б. Вне всякого сомнения, 500 легких и уже изрядно устаревших СБ могли сбросить на позиции противника гораздо больше бомб, нежели 100 самых современных «Юнкерсов». Следует принять во внимание и разницу в продолжительности воздействия (в ряде тактических ситуаций это было не менее важно, чем совокупный тоннаж сброшенных бомб). Один бомбардировщик мог один-два раза в сутки отбомбиться по понтонной переправе. Осталь-

ные 23,5 часа противник мог потратить на восстановление повреждений и переправу войск. Эскадрилья бомбардировщиков могла держать противника под огнем на протяжении всего светового дня. Наконец, для зенитной артиллерии уничтожение пятисот целей было несравненно более сложной задачей, нежели ста.

В дополнение к этим сугубо абстрактным схемам и рассуждениям приведем несколько совершенно конкретных примеров.

123-й ИАП (истребительный авиаполк) с 15 июля по 21 сентября 1941 г. вел боевые действия в составе 6-го авиакорпуса ПВО Москвы. Выполнил 480 боевых вылетов. Затем полк был передан в состав 7-го авиакорпуса ПВО Ленинграда и с октября 1941 г. прикрывал с воздуха «дорогу жизни». Всего с начала войны до 25 января 1942 г. выполнено 3010 боевых вылетов с общим налетом 2431 час; в воздушных боях потеряно... 17 (семнадцать) самолетов. (37) Один сбитый в воздушном бою самолет на 177 вылетов! Пожалуй, лучших немецких асов сбивали и то чаще...

Тут надо уточнить, что 123-й ИАП — не простой полк. Это один из лучших, в дальнейшем ставший 27-м Гвардейским, да и летал он на истребителе Як-1, который по своим ТТХ не уступал «мессеру» 39-го года (серия Е). Но вот отчет 17-го ИАП. Этот полк если чем и известен, то «печально известен» тем разгромом, который он пережил в первые дни войны (об этом у нас пойдет речь ниже). С января по октябрь 1942 г. полк воевал на Брянском фронте. Воевал на самолетах ЛаГГ-3, тех самых, которые солдатская молва перекрестила в «лакированный гарантированный гроб». За указанный период времени полк выполнил 1258 боевых вылетов, потеряв при этом (от всех, заметьте, причин, а не только в воздушных боях) 12 самолетов. (38) Сто вылетов на одну потерю — великолепный показатель боевой живучести!

Великолепный, но не рекордный. Бывает еще лучше. 135-й БАП был вооружен легкими бомбардировщиками

Су-2. Этот формально «самолет нового типа» — с низкой скоростью, одним мотором и слабым оборонительным вооружением — был снят с производства уже в середине 1942 г. На Западном фронте полки, вооруженные Су-2, сгорели за первые две недели войны. 135-й БАП с 25 сентября по 1 ноября 1941 г. выполнил на Южном фронте 630 боевых вылетов без единой потери! (39) И это при том, что в среднем уровень потерь Су-2 составил в 1941 г. 22,5 вылета на один сбитый самолет.

Разгадка у всех трех «загадок» одна — немцы ошиблись. Ошиблись в самом важном — в определении стратегии развития военной авиации. Они спроектировали и довели до совершенства великолепные боевые самолеты; обучили летчиков-асов, лучшие из которых сбивали самолеты противника сотнями. Вот только этих замечательных истребителей на Восточном фронте, протяженностью (в разные периоды) от 1,5 до 3,5 тыс. км, было так мало, что целые полки советских бомбардировщиков могли за месяц боевой работы не встретить в воздухе ни одного немецкого истребителя...

Сохранение и приумножение количественного превосходства над потенциальным противником требовало прежде всего ликвидации «узких мест», лимитирующих развитие всей системы (подготовка квалифицированных кадров, наращивание объемов производства алюминия, высокопрочных и жаростойких сталей, высокооктанового бензина); наведения порядка и совершенствования технологий на уже существующих заводах. Поясним последнее одним конкретным примером, связанным с работой авиамоторного завода № 19.

За девять месяцев 1938 г. на 2600 сданных моторов пришлось 116 случаев заклинивания втулок главного шатуна моторов, кроме того, имело место не менее 100 случаев заклинивания на самолетостроительных заводах и в эксплуатации. Из числа моторов, отправленных на самолетостроительные заводы, обратно были возвращены как

негодные 533, при этом, что отмечено в соответствующей докладной записке, *«моторы находились в течение нескольких месяцев без надлежащего ухода, они подверглись коррозии, вследствие чего их приходится полностью перебирать, зачищать, частично менять детали, заменять на некоторых втулки главного шатуна и вновь предъявлять военному представителю»*. Кроме того, для замены пальцев пришлось повторно перебирать 345 моторов, еще не отправленных с завода. На 1 октября 1938 г. на 632 новых несданных мотора приходилось 239 возвращенных для переборки. (26)

Если ко всему этому добавить еще и транспортные расходы, связанные с перевозками взад-вперед некондиционных моторов, то станет понятно, что одно только наведение должной технологической дисциплины (задача, увы, очень непростая, учитывая, что первопричиной брака был все тот же низкий уровень образования и квалификации рабочих) позволяло увеличить выпуск моторов в объеме, вполне сопоставимом со строительством еще одного завода!

Поддержание тактико-технических характеристик боевых самолетов на приемлемо-среднем уровне было вполне достижимо посредством дальнейшей всесторонней модернизации имеющихся, отработанных в производстве и эксплуатации моделей самолетов. Главным в этой длинной фразе следует считать слово «всесторонней». Не отрицая, разумеется, значимости летных параметров боевого самолета, следует все же помнить о том, что летчику на этом самолете предстояло воевать, а не соревноваться в «гонках» или «прыжках в высоту». История авиации знает немало примеров того, как самолет с весьма посредственными летными параметрами оказывался очень эффективной системой оружия. Тут можно вспомнить и немецкий пикирующий «лаптёжник» Ju-87, и советский реактивный МиГ-17, который вполне успешно противостоял в небе Вьетнама американским «фантомам», теоретически вдвое превосходящим его в скорости. В данном же случае умест-

нее всего будет привести в пример американский истребитель Р-39 «Аэрокобра».

В 1941 году «Аэрокобра» первой крупной серии D по своим высотно-скоростным характеристикам в точности соответствовала нашему «лакированному гробу» ЛаГГ-3. В 1943—1944 г. даже лучшая модификация «кобры» (Р-39 Q) уступала в скорости и горизонтальной маневренности лучшим советским и немецким истребителям (Як-3, Ла-7, Вф-109 G-10, FW-190 А-8), а по скороподъемности уступала всем без исключения (по этому параметру тяжелая «кобра», пожалуй, выходила уже за рамки «приемлемо-среднего»). Тем не менее советские летчики полюбили этот самолет, и найти негативные отзывы о нем в воспоминаниях выживших в войне пилотов практически невозможно. «Аэрокобра» в больших количествах (4952 единицы) поступила на вооружение советских ВВС и воевала на всех без исключения фронтах. На «Аэрокобре» летали такие прославленные асы, как Покрышкин, Речкалов, Голубев, Глинка, Гулаев... Считается, что на «кобрах» 15 лучших советских летчиков сбили более 500 немецких самолетов. Из воспоминаний Покрышкина известно, что ему предлагали пересесть самому и перевооружить свою дивизию на любой из лучших советских истребителей (еще раз повторим — превосходящих «кобру» по «табличке» с цифрами скоростей и высот), но многоопытный ас отказался.

Секрет успеха «кобры» имеет вполне рациональные объяснения. Задача истребителя — истреблять, а на «Аэрокобре» стояло исключительно мощное вооружение: пушка «танкового» калибра 37-мм и 2 крупнокалиберных (12,7-мм) пулемета в носовой части фюзеляжа, два 12,7-мм или четыре 7,7-мм пулемета на крыльях. Вооружение «кобры» было даже избыточным — крыльевые пулеметы часто демонтировали, так как и одного центрального вооружения хватало для того, чтобы буквально «развалить на куски» немецкий истребитель. Мотор, редуктор воздушного винта, летчик,

баллоны кислородной системы были надежно защищены бронеплитами и пуленепробиваемым стеклом — именно за мощное вооружение и бронезащиту было заплачено большим весом конструкции (2561 кг против, например, 2123 кг у Як-3). Компоновка самолета обеспечивала прекрасный (лучший, чем у любого из серийных конкурентов) обзор вперед и вниз; установленная на «кобре» радиостанция произвела неизгладимое впечатление на советских летчиков («как по городскому телефону разговариваешь»).

Наконец, «кобра» не была такой опасной для летчика, как советские истребители: у нее (в отличие от «яков» и «лаггов») не отрывались в полете листы обшивки клееного деревянного крыла; две (!) двери «автомобильного типа» сбрасывались в полете, обеспечивая летчику возможность покинуть горящий самолет — в то время как сдвижной фонарь на советских истребителях часто заклинивало в самый неподходящий момент; компоновка самолета с носовой стойкой шасси делала почти невозможным «капотирование» (переворот самолета «через нос на спину» при неудачной посадке), погубившее огромное число самолетов и летчиков, но и на этом конструкторы фирмы «Белл» не успокоились и установили за спинкой сиденья мощную антикапотажную раму. Вот эти «мелочи», невидимые за цифрами ТТХ в стандартном кратком описании, превратили самолет с далеко не рекордными летными характеристиками в один из лучших фронтовых истребителей Второй мировой войны.

Советская авиапромышленность начала 40-х годов, несомненно, могла произвести, причем в крупной серии, «советскую аэрокобру» — имею в виду не сходство внешнего вида и технических решений, а сам принципиальный подход к созданию «не ладно скроенного, да крепко сшитого» боевого самолета. Все (или почти все) ключевые компоненты уже были в наличии. Основа основ — двигатель. Американский «Аллисон» (Allison) V-1710-35 мог считаться не более чем «крепким середнячком» — и по абсолютной, и

по удельной мощности он был равен нашему М-105 (проблемой последнего, как было уже отмечено выше, оставалось низкое качество изготовления, надежность и ресурс, но не сами «выходные параметры» как таковые).

Ничего нового и необычного в крыле цельнометаллической конструкции для советского авиапрома не было — именно такое крыло имели все наши бомбардировщики до единого, включая легкий Су-2; даже у «безнадежно устаревшего» И-16 крыло представляло собой металлический каркас, обшитый дюралевым листом в зоне центроплана и полотном — на консолях. В том же, что касается легкой и прочной авиационной брони и технологии изготовления из нее панелей двойной кривизны, советская промышленность была впереди планеты всей — именно эти технологии позволили создать и выпустить гигантской серией бронированный штурмовик Ил-2.

Столь же очевидными и весомыми были достижения советских оружейников. В апреле 1939 г. был запущен в серийное производство 12,7-мм пулемет конструкции М.Е. Березина (БС, УБС). По таким важнейшим параметрам, как скорострельность, начальная скорость и энергия пули, УБС значительно превосходил своих основных конкурентов (американский «Кольт-Браунинг» М-3 и немецкий MG-131). Советская 20-мм пушка ШВАК, в целом равная по ГТХ немецкой MG-151, установленной на «мессерах» серии F, была запущена в серийное производство значительно раньше — еще в 1936 г.; начиная с 1937 г. ее устанавливали на серийные истребители И-16 четырех модификаций. В августе 1941 г. начались заводские испытания 37-мм авиапушки НС-37, эта пушка в два раза превосходила американскую 37-мм М-4 по скорострельности, в два с половиной раза — по начальной энергии снаряда.

Не все так безнадежно, как представляется читателям слишком популярных книжек, было и с оснащением советских истребителей средствами радиосвязи. На рубеже 30—40-х годов в серийное производство было запущено

уже второе поколение соответствующих радиостанций (РСИ-3 и РСИ-4; последняя отличалась главным образом источником питания). В 1940 г. РСИ-3 устанавливали на серийные И-16 (тип 24, тип 28). Частоты приема-передачи стабилизировались выбором кварцевого резонатора для одной из 10 (или 30) фиксированных частот. Теоретически радиостанция обеспечивала телефонную связь на дальности до 150 км, практически же дальность уверенного приема не превышала 40—50 км. Главной проблемой были помехи, создаваемые плохой экранировкой искровой системы зажигания двигателя. Конечно, до уровня «как по городскому телефону» этим радиоприборам было еще далеко, но более-менее устойчивую связь между самолетами в группе (а в некоторых ситуациях — и с наземным командным пунктом) РСИ-3/РСИ-4 вполне могли обеспечить.

Отнюдь не прибегая к аргументам и методам т.н. «альтернативной истории», можно указать и вполне конкретные типы боевых самолетов, которые могли бы быть разработаны и запущены в серийное производство в начале 40-х годов. Это:

— истребитель Поликарпова И-180 (глубокая модернизация И-16 посредством установки нового мотора — «двойной звезды» М-88). И-180 по всей совокупности ТТХ в целом не уступал «мессеру» Вf-109Е, что по меркам 1940—1941 гг. вполне соответствовало критерию «приемлемо-средний уровень». С мотором М-89 (в июле 1941 г. такой мотор с системой непосредственного впрыска топлива на стендовых испытаниях показал мощность в 1560 л/с) летные характеристики И-180 могли достичь или даже превзойти ТТХ лучшего на тот момент «Мессершмитта» Вf-109Е. (40, 41)

1 мая 1939 г. опытный экземпляр И-180 принял участие в воздушном параде над Красной площадью. Весной 1940 г. (точную дату назвать невозможно, т.к. решения о запуске И-180 в серию принимались и не выполнялись не менее 6 раз!) новый истребитель был готов к запуску в серийное

производство на горьковском авиазаводе № 21 (основной производитель И-16). Учитывая, что конструктивно самолет был весьма близок к И-16 (хвостовая часть фюзеляжа, вертикальное и горизонтальное оперение и вовсе были идентичными), значительных проблем с массовым выпуском И-180 ожидать не приходилось.

Легкий фронтовой бомбардировщик Ар-2 (очередная модификация СБ — самого массового бомбардировщика советских ВВС 30-х годов). Заостренная носовая часть фюзеляжа, аэродинамически «чистые» мотогондолы (плоские радиаторы охлаждения были перенесены под крыло), утопленная в фюзеляж верхняя пулеметная турель изменили внешний облик ветерана испанской и финской войн до неузнаваемости. На самолете был установлен полный комплект оборудования для бомбометания с пикирования (автомат вывода из пикирования, тормозные решетки, специальный бомбодержатель).

По своим высотно-скоростным характеристикам новый советский бомбардировщик превосходил лучший на тот момент «Юнкерс» Ju-88 А5 (несомненно, уступая последнему по параметру «дальность-нагрузка», т.к. Ар-2 был в 1,5 раза легче «Юнкерса»). В отчете о государственных испытаниях констатировалось, что *«летные свойства самолета Ар-2 аналогичны самолету СБ, а управление самолетом даже более легкое»*. Первые 70 серийных Ар-2 были выпущены в конце 1940 г. Подписанный 19 февраля 1941 г. план переучивания летного состава ВВС Красной Армии предусматривал, что 11 бомбардировочных полков, перевооружаемых на Ар-2, должны были завершить учебу к 1 мая 1941 г. (42)

Средний бомбардировщик ДБ-3. Самолет находился в серийном производстве с января 1937 г. и непрерывно модифицировался; проблемы с моторами М-88, как мы отметили выше, к ноябрю 1940 г. были в основном разрешены. По своим высотно-скоростным характеристикам якобы «безнадежно устаревший» ДБ-3ф не уступал тому само-

му английскому «Ланкастеру» (запущен в серийное производство в конце 1941 г.), на котором Королевские ВВС провоевали до самого конца Второй мировой войны, беспощадно разрушив до основания десятки городов Германии. В случае же успешного завершения разработки мотора М-89 летные параметры ДБ-3ф могли выйти далеко за пределы категории «приемлемо-средних».

Самолет нужно и можно было модернизировать в направлении усиления оборонительного вооружения, совершенствования систем пассивной защиты (протектирование бензобаков, системы нейтрального газа, бронирование уязвимых мест), обновления прицельно-навигационного и радиооборудования. Другими словами, уже в 1940—1941 гг. следовало сделать именно то, что было реализовано в бомбардировщиках ДБ-3ф (Ил-4) выпуска 1942 г.

Истребитель И-180, пикирующий бомбардировщики Ар-2, средний бомбардировщик Ил-4, все это «синица в руке», программа-минимум, программа модернизации имеющихся серийных моделей, возможность реализации которой никаких сомнений не вызывает. ТТХ этой «тройки», безусловно, соответствовали среднему уровню (а по ряду позиций превосходили его) летных параметров боевых самолетов начала 40-х годов. По расчетам А.Г. Ротенберга (руководитель сектора в КБ Проликарпова), к началу Великой Отечественной войны советская авиапромышленность могла изготовить не менее 3 тыс. истребителей И-180, что позволяло перевооружить большую часть истребительных полков ВВС западных округов. В то же время следовало загодя готовиться к постановке на вооружение нового поколения боевых самолетов, т.е. подумать и о «журавле в небе». И в этом случае мы можем назвать два вполне конкретных проекта.

В марте 1940 г. в КБ Туполева (правда, тогда оно называлось совсем по-другому) началось проектирование среднего фронтового бомбардировщика «изделие 103», он же — АНТ-58 или Ту-2. Первый полет новый самолет совершил

29 января 1941 г., в мае—июле 1941 г. летные испытания АНТ-58 с двумя моторами АМ-37 были завершены, причем с феноменальными результатами. Это был тот весьма редкий в истории авиации случай, когда боевой самолет превосходил своих иностранных конкурентов по всем без исключения параметрам. Мощнейшее вооружение: до 3 тонн бомб, включая тяжелые ФАБ-1000, причем вся бомбовая нагрузка, как внутренней, так и внешней подвески, могла быть сброшена с пикирования; 10 ракетных снарядов калибра 132 мм (те самые, что запускались с наземных установок БМ-13 «катюша»), две 20-мм пушки и 2—4 скорострельных пулемета. Самолет устойчиво летал с одним неработающим мотором (при испытаниях АНТ-58 на одном моторе перелетел из Омска в Москву!), был оснащен всеми известными системами пассивной защиты. На большой высоте (7,8 км) АНТ-58 развил скорость 610 км/час (против 467 км/час у лучшей модификации «Юнкерса» Ju-88 А-4) и по этому критерию не уступал большинству современных ему истребителей. (43)

Летом 1941 г. бомбардировщик с такими параметрами существовал не на бумаге, не в чертежах, не на испытательном наземном стенде — он летал и успешно проходил госиспытания. В реальной истории, как мы знаем, «довести до ума» высотный мотор АМ-37 не удалось. Насколько неизбежным был такой результат — сказать трудно. В любом случае радиатор охлаждения воздуха на выходе из нагнетателя (без этого устройства невозможно было реализовать мощный наддув), отличавший этот мотор от серийного АМ-35А, трудно назвать изделием таких «высоких технологий», которые были в принципе недоступны советскому авиапрому. Как бы то ни было, уже 15 декабря 1941 г. совершил свой первый полет АНТ-58 с моторами воздушного охлаждения М-82. Летные параметры значительно снизились (так, максимальная скорость составила «всего» 528 км/час), но и в этом варианте бомбардировщик превосходил любых конкурентов. В 1943 г., после того как очень «сырой» и нена-

дежный М-82 превратился в форсированный АШ-82ФН с непосредственным впрыском; Ту-2 по праву занял место лучшего фронтового бомбардировщика Второй мировой войны. Самолет, впервые поднявшийся в небо в январе 41-го, простоял на вооружении советских ВВС до 1955 г. (!); в 1947 г. на базе планера Ту-2 был построен первый советский реактивный бомбардировщик Ту-12...

Во многом аналогично начиналась и история создания истребителя Поликарпова И-185. Конструкторские работы начались в январе 1940 г., а уже весной 1941 г. начались летные испытания. Внешне новый истребитель был почти неотличим от И-180, но по заложенным в него проектным решениям И-185 опередил свое время на несколько лет. При взлетном весе, в полтора раза большем, новый истребитель имел площадь крыла меньшую, чем у И-180. Выбор таких параметров означал коренную смену приоритетов. Это был истребитель принципиально нового типа — высокоскоростной, оптимизированный для динамичного вертикального маневра, с прочной цельнометаллической конструкцией и мощным вооружением (три пушки калибра 20 мм). *«Благодаря исключительно удачному сочетанию форм, габаритов, прекрасной механизации крыла и удачной компоновке самолет обладает очень высокими скоростями и скороподъемностью, хорошей маневренностью и сравнительной простотой в технике пилотирования»*, — писал в отчете об испытаниях И-185 в НИИ ВВС опытный летчик-испытатель Стефановский. (44)

Первый удар по проекту И-185 нанес двигатель, точнее говоря, его отсутствие. Мощные 18-цилиндровые «двойные звезды» (запорожский М-90 и пермский М-71) так никогда и не были доведены до серийного производства. В этой ситуации Поликарпов (так же, как и Туполев) обратился к единственному на тот момент работоспособному мощному мотору М-82. Но эта 14-цилиндровая «двойная звезда» была еще достаточно «сырой», да и мощность двигателя в сравнении с М-71 была значительно ниже (1650 л/с против

2000 л/с на взлетном режиме, 1330 л/с против 1625 л/с на высоте включения 2-й скорости нагнетателя). Впрочем, государственные испытания, завершившиеся в марте 1942 г., показали, что и с мотором М-82 истребитель Поликарпова превосходил по высотно-скоростным характеристикам все отечественные истребители и ничуть не уступал лучшей на тот момент модификации «мессера» (Bf-109 G-2), значительно превосходя последний по мощности вооружения. Тем не менее запуск И-185 в крупную серию так никогда и не состоялся.

1.4. Разрушительная перестройка

В начале 2-го параграфа данной главы мы обещали рассмотреть и субъективные причины кризиса в советском авиастроении. А причины эти были весьма весомыми. Исходя из типовых для той эпохи сроков разработки боевого самолета, можно сказать, что в 1940—1941 гг. в серийное производство и на вооружение ВВС должны были бы поступить самолеты, проектирование которых началось в 1937—1938-х гг. Но именно эти два года оказались для Советского Союза особыми, запомнившимися надолго.

Мои читатели знают, что я отнюдь не склонен преувеличивать разрушительные последствия кровавой «чистки» 37-го года. Оставив за скобками все соображения морали и гуманизма, я даже готов во многом согласиться с мнением тех историков, которые утверждают, что массовые аресты и расстрелы привели к замене морально разложившихся, малограмотных и много пьющих партийных и военных чиновников пресловутой «ленинской гвардии» новым поколением молодых, энергичных, достаточно образованных, амбициозных карьеристов. Не исключено, что их приход в государственные, административные структуры повысил качество и исполнение управленческих решений. Может быть, в условиях безумной сталинской системы, лишенной нормальных механизмов экономической саморегуля-

ции, именно такие «выдвиженцы», способные по 18 часов в сутки стучать кулаком по столу, были нужны.

Но в высоком искусстве конструирования самолета такие методы и такие «кадры» ничего, кроме катастрофического развала, принести не могли. К лету 1938 г. чекисты успели разгромить лучшие конструкторские коллективы, арестовать практически весь цвет советской авиационной мысли: Туполев, Егер, Петляков, Мясищев, Королев, Глушко, Чижевский, Бартини, Путилов, Стечкин, Неман... В почти полном составе было арестовано руководство КБ пермского авиадвигательного завода. Чем-то особо приглянулся чекистам авиадвигательный завод № 29 в Запорожье (линия французских «Гном-Рон») — там за три года сменилось пять главных конструкторов: Назаров, Владимиров, Филин, Туманский, Урмин. В тюремной «шарашке» создавал свой уникальный авиационный турбодизель Чаромский... И это те, кому повезло. Их арестовали, но не убили. К несчастью, повезло не всем. Только в 1938 году были расстреляны: начальник ЦАГИ Харламов, начальник НИИ ВВС комбриг Бажанов, начальник Главного управления ГВФ Ткачев, старейший авиаконструктор, создатель самолетов по типу «летающее крыло» Калинин, разработчики твердотопливных ракет Лангемак и Клейменов...

Придя на пост руководителя НКВД, товарищ Берия поработал над тем, чтобы укрепить инженерно-конструкторский актив, оказавшийся в его распоряжении. 10 января 1939 г. в структуре НКВД было создано «Особое техническое бюро» (ОТБ). *«Берия добился обманным путем перед инстанцией («инстанция» — это Сталин, но произнести его имя авторы докладной записки, поданной на имя Хрущева 23 февраля 1955 г., все еще боятся) осуждения 307 авиаспециалистов заочно на разные сроки, указав, что рассмотрение этих дел в обычном порядке (т.е. арест, пыточный подвал, заседание «тройки». — М.С.) нецелесообразно, т.к. это оторвет специалистов от их работы...»* Работать предстояло за решеткой и под конвоем, в изоляции от коллег, родных и

близких; за «пряник» в виде 20 граммов масла или места на нарах рядом с печкой и в ожидании «кнута», т.е. возможной отправки на таежный лесоповал за любую, реальную или вымышленную, провинность. Надо полагать, что если бы немецким инженерам в то время сказали, что их советские конкуренты обдумывают новые конструкции на тюремных нарах, в промежутках между допросами «с пристрастием» и в ожидании расстрельного приговора, то они бы сочли такой рассказ чрезмерно разнузданной антикоммунистической пропагандой...

«Товарища Сталина обманывают». Эту фразу, как заклинание, произнесли тысячи невинных жертв террора. У современного читателя она вызывает лишь горькую усмешку, а зря. В данном конкретном случае товарища Сталина действительно обманули. Точнее говоря, систематически обманывали на протяжении длительного времени. Генеральный штаб, разведка, руководители промышленности заваливали товарища Сталина сообщениями с совершенно феерическими цифрами авиапроизводства и численности ВВС потенциальных противников Советского Союза. По мнению, высказанному историками М.Ю. Мухиным (убедительная просьба не путать его с печально известным фальсификатором Ю.И. Мухиным) и А.С. Степановым, особо важную роль в дезинформации Сталина сыграл доклад И.Ф. Петрова. (26, 45)

Генерал-майор И.Ф. Петров занимал самые разные руководящие должности (замначальника, затем начальника НИИ ВВС, НИИ ГВФ, ЦАГИ, члена Военного совета ВВС Красной Армии), но главным его званием было «человек, входящий к Хозяину». Еще в 1936 г. он выезжал за рубеж для знакомства с крупнейшими научными центрами Франции, Англии и США, а в 1939—1940 гг. Петров дважды посетил Германию в составе советской разведывательно-закупочной комиссии. По возвращении из Германии, в июне 1940 г., И.Ф. Петров ошарашил Сталина сообщением о том, что, с учетом промышленных мощностей оккупи-

рованной Чехии и Франции, немцы могут производить по 70—80 самолетов в день (т.е. порядка 27 тыс. в годовом исчислении). В сравнении с реальностью эти цифры были завышены в 3 раза, если же принимать во внимание выпуск только боевых самолетов, то в 4,5 раза. В скобках отметим, что по меньшей мере до конца 90-х годов «цифры Петрова» без малейших комментариев и смущения использовались во множестве отечественных публикаций.

Не отставали и руководители военного ведомства. В спецсообщении. Разведуправления Генштаба КА № 660279 от 11 марта 1941 г. было сказано, что *«производственная мощность авиационной промышленности Германии в настоящее время определяется выпуском 25 000 — 30 000 самолетов и около 45 000 — 50 000 моторов в год. Кроме того, в настоящее время все авиационные заводы, находящиеся на оккупированной немцами территории Франции, Бельгии и Голландии, постепенно включаются в производство боевых самолетов, и за их счет производство самолетов в Германии может быть значительно увеличено»*. (46) В том же Спецсообщении утверждалось, что за последние шесть месяцев численность германских ВВС выросла вдвое и составила 20 700 самолетов, в том числе — 10 980 боевых.

Примечательно, что Генштаб шел впереди своего Разведуправления. Еще в августе 1940 г. в известной докладной записке «Об основах стратегического развертывания Вооруженных Сил СССР» Тимошенко и Шапошников сообщили Сталину, что Германия может развернуть у границ СССР до 12 000 самолетов, а вместе с союзниками (Венгрия, Румыния, Финляндия) — 13 900 самолетов. (47) Месяц спустя, 18 сентября 1940 г., в докладной записке аналогичного названия и содержания последняя цифра возросла до 15 100 самолетов, а в случае «войны на два фронта» (т.е. с учетом Японии) *«СССР должен считаться с возможностью сосредоточения на его границах... 18 000 самолетов»*. (48)

Что это было? Откуда взялись такие запредельные цифры? И это при том, что единственный (по крайней мере —

единственный из известных, «раскрытых» для публики) источник советской разведки в штабе Люфтваффе — «Старшина», т.е. обер-лейтенант Шульце-Бойзен, — передавал вполне достоверную информацию. Так, 17 апреля 1941 г. он сообщил, что, «по прошлогодним данным, немецкая авиация имела следующее количество самолетов первой линии: 1000 бомбовиков (так в тексте. — М.С.), 250 пикировщиков, 1200 истребителей... эта цифра, может быть, только немного увеличилась в этом году; немецкая авиационная промышленность только покрывает потери, поддерживая количество самолетов первой линии на одном и том же вышеуказанном уровне». Интересна реакция представителя советской разведки (это был А.М. Коротков) — он немедленно ставит под сомнение «такие низкие» цифры: «На повторный вопрос о правильности таких низких цифр «Старшина» подтвердил сравнительно незначительное количество самолетов первой линии». (85)

Современные авторы высказали разные гипотезы, объясняющие навязчивый самообман советского руководства. На мой взгляд, «загадка» эта имеет две вполне очевидные разгадки. Систематическое завышение возможностей потенциального противника было с неизбежностью заложено в саму систему смертоносного взаимодействия элементов сталинской системы. Каждый новый руководитель, занявший кресло арестованного предшественника, стремился «вскрыть замыслы врага» в максимально возможном масштабе. Внутри страны это приводило к лавине фальсифицированных «дел о шпионаже и вредительстве», во внешней разведке — к многократному завышению производственных мощностей немецкого авиапрома. Каждый на своем месте старался «перебдеть»... Столь же проста и вторая причина. «Молодым и безвестным» (формулировка А.С. Яковлева) тоже хотелось орденов, денег и славы, а без демонстрации ярких картин ужасающего отставания советского авиапрома невозможно было «завалить» мно-

гоопытных специалистов и разрушить сложившиеся конструкторские коллективы.

Разумеется, и моя версия является не более чем гипотезой, но вот что можно сказать со всей определенностью, — даже не проводя спиритический сеанс и не цитируя в очередной раз известный фрагмент из мемуаров Яковлева (там, где Сталин произносит слова «*старые специалисты, которым мы очень доверяли, нас с авиацией завели в болото*»), — так это то, что стерпеть такое отставание от конкурентов Сталин не мог. Авиация была любимым детищем Хозяина (и даже летчики были удостоены почти официального звания «сталинские соколы»), поэтому, поверив в то, что «старые кадры» ни на что не годны, он решил взять дело в собственные руки.

А. Степанов в своей монографии приводит примечательный факт. Если за три года (с 1936 по 1938 г. включительно) Сталин принимал в своем кремлевском кабинете начальника ВВС Красной Армии 27 раз, то за один только 1940 г. — 38 раз. 25 января 1940 г. за подписями Сталина и Молотова вышло совместное Постановление СНК и ЦК ВКП(б) «О работе НКАП». Во втором пункте документа наркому и членам коллегии предписывалось «*своевременно сигнализировать об учреждениях, предприятиях и лицах, создающих угрозу срыва настоящего постановления*». 16 ноября 1940 г. Постановлением Политбюро ЦК директоров авиационных и авиамоторных заводов обязали ежедневно докладывать о количестве выпущенных и принятых военной приемкой самолетов и моторов. «Особые папки» протоколов заседаний Политбюро ЦК за 1940—1941 гг. (точнее говоря, то, что под этим названием рассекречено и представлено публике в РГАСПИ, ф. 17, оп. 162) едва ли не наполовину посвящены обсуждению вопросов авиапрома и ВВС. Наконец, в целях еще большего (хотя, казалось бы, куда уж больше?) усиления «партийного влияния» в ряде горкомов и обкомов была введена специальная должность «секретарь по авиапромышленности».

Какие же принципиальные решения были приняты в ходе бесконечных совещаний?

Вопрос первостепенной важности о выборе между количеством и качеством был решен с завидной простотой — и то, и другое. Перед советским авиапромом была поставлена задача увеличить (и не на единицы процентов, а в разы!) объем выпуска боевых самолетов, при этом по своим ТТХ они должны были превзойти всех конкурентов — причем не реальных, а «виртуальных», которые со скоростью 720—750 км/час проносились по страницам разведывательных сводок. (49) Для полноты картины остается добавить, что этот Великий Рынок должен был состояться в феноменально короткие сроки.

В 1939 г. авиапромышленность СССР выпустила 10 360 самолетов, в том числе 6790 боевых; в 1940 г. соответственно 10 570 и 7830. (50) План производства на 1941 г., утвержденный 7 декабря 1940 г. решением Политбюро ЦК, предусматривал выпуск 20 150 самолетов, в том числе 16 530 боевых. (51) Другими словами, предстояло увеличить объем производства боевых самолетов в 2,4 раза по сравнению с 1939 г. Однако и такие темпы показались недостаточными. 16 июня 1941 г. руководство Наркомата авиапрома обсуждало уже *«ход выполнения указаний товарища Сталина по выпуску 50 самолетов в день»* (что в годовом исчислении соответствует 18 тыс. самолетов). (52) В ходе обсуждения пришли к выводу о том, что 50 не получается, и остановились на цифре «48» сугубо боевых (без учебных, транспортных, морских, разведывательных и пр.) самолетов в день.

К сожалению, ни в тот день, ни в ходе какого-либо другого совещания никто не набрался смелости задать вопрос о том, каким же волшебным образом эта туча самолетов поднимется в воздух? Несколькими нарушая хронологию изложения, отметим, что за первые 12 месяцев войны (с 1 июля 1941 г. по 30 июня 1942 г.) Вооруженные Силы получили и израсходовали 520,4 тыс. тонн высокооктаново-

вого авиабензина. (146) Так «много» его оказалось лишь потому, что наряду с продукцией текущего производства бакинских заводов был израсходован и весь накопленный в предвоенные годы мобилизационный запас авиабензина. В следующие 12 месяцев, несмотря на увеличение производственных мощностей по крекингу нефти, на фронт удалось поставить лишь 472 тыс. тонн высокооктанового авиабензина.

А теперь немного посчитаем. 520 тыс. тонн в год — это 1,4 тыс. тонн в сутки. Заправка типичного истребителя того времени — 350 кг бензина; легкого фронтового бомбардировщика (типа советского СБ) — 900 кг. Как видим, при таком ресурсе авиабензина можно было обеспечить не более 1,5 тыс. вылетов истребителей и 1 тыс. вылетов легких бомбардировщиков в день. Для этого вполне достаточно иметь в строю по одной тысяче исправных истребителей и бомбардировщиков (а если использовать боевую технику интенсивно, так и еще меньше). Для какой надобности было производить 16 тыс. боевых самолетов в год, если их заведомо нечем будет заправлять? Однако вместо того, чтобы бросить все имеющиеся ресурсы на исправление катастрофической ситуации с производством высокооктановых авиабензинов, «коллективный сталин» требовал все новых и новых самолетов.

Поскольку существующие заводы уже работали на пределе (а судя по количеству брака — за пределом) своих возможностей, запланированный прирост выпуска самолетов и авиамоторов предстояло осуществить за счет грандиозного строительства новых производственных мощностей. В структуре НКАП создавался специальный Главк капитального строительства, в подчинение которому передавалось 25 (!) строительно-монтажных трестов. Было заложено 9 новых авиационных и 6 авиамоторных заводов; кроме того, еще 9 самолетостроительных и все авиамоторные заводы подлежали реконструкции. (45) Кроме того, в состав НКАП передавалось 60 предприятий других отраслей эко-

номики (включая мебельные фабрики и заводы сельскохозяйственного машиностроения, привыкшие работать с допусками «плюс-минус полпальца»).

Вопреки широко распространенному заблуждению, новые заводы строились не только в восточных, удаленных от будущего фронта войны в Европе, регионах страны. Весной 1941 г. уже в стадии завершения строительства находились заводы № 35 в Смоленске, № 450 в Харькове, № 458 в Ростове, № 165 в Днепропетровске. В октябре 1940 г. было принято решение о строительстве авиазаводов в Минске и Могилеве. (45) На вышеупомянутом совещании в НКАП 16 июня 1941 г. (т.е. за неделю до начала войны) обсуждался вопрос о развертывании производства учебных самолетов на заводе № 463 в Таллине и заводе № 464 в Риге. (53) Крупным центром авиастроения предстояло стать Ленинграду. 26 июля 1940 г. очередным Постановлением СНК и ЦК ВКП(б) предписывалось к 1 января 1942 г. создать в Ленинграде производственные мощности, обеспечивающие выпуск 4 тыс. боевых самолетов и 5 тыс. авиамооторов в год. К началу войны в «колыбели революции» уже было развернуто 14 заводов НКАП (включая авиаремонтные). (26)

Как и следовало ожидать, к строительству новых заводов привлекалась огромная армия заключенных. В частности, 28 августа 1940 г. было сформировано Управление Особого строительства НКВД СССР, под руководством которого велось сооружение двух авиационных (№ 122 и № 295) и моторостроительного (№ 377) заводов на окраине г. Куйбышева (ж/д станция Безымянка). К 1 января 1941 г. на огромной стройплощадке работало 43 тыс. заключенных, а уже к 15 августа их количество достигло 94 тыс. человек, превысив общую численность населения (включая грудных младенцев и стариков) дореволюционной Самары.

Вероятно, не желая пополнить собой армию подневольных землекопов, руководители НКАП не огорчали товарища Сталина вопросом о том, кто же будет работать на этих заводах, если уже имеющиеся лихорадит от нехват-

ки квалифицированных рабочих, и еще более неприятным вопросом: каким волшебным образом эти новые заводы будут обеспечиваться сырьем?

В год начала Мировой войны (1939 г.) Великобритания вместе с доминионами произвела 100 тыс. тонн алюминия, США — 148 тыс. тонн. Два года спустя, в 1941 г., годовой объем производства алюминия в этих странах вырос вдвое, соответственно до 217 и 280 тыс. тонн. Германия, не имеющая собственных месторождений бокситов (99% этого основного сырья для производства алюминия импортировалось), увеличила свое производство алюминия с 21 тыс. тонн в 1931 г. до 194 тыс. тонн в 1939 г. В 1941 г., несмотря на морскую блокаду, Германия удержала мировое лидерство, произведя 324 тыс. тонн алюминия. В следующем, 1942 г. Германия (с учетом производства алюминия в оккупированных и/или подконтрольных странах) выплавил 420 тыс. тонн, но при этом первое место в мировом производстве потеряла, т.к. США произвели в тот год 473 тыс. тонн.

На фоне таких цифр несколько странно смотрятся действия известного «эффективного менеджера», который вознамерился создать военную авиацию, превосходящую в численности всех потенциальных противников, вместе взятых, на базе производства 48,7 тыс. тонн алюминия в 1939 г. и 59,9 тыс. тонн в 1940 г. (57) Даже предусмотренный государственным планом выпуск 100 тыс. тонн алюминия в 1941 г. не позволял хотя бы наполовину приблизиться к уровню ведущих авиационных держав — и это при том, что СССР располагал богатейшими разведанными месторождениями бокситов (тихвинское и северо-уральское). Фактически план производства 41-го года оказался сорван, т.к. два из трех основных производителей алюминия (Запорожский и Тихвинский заводы) оказались в зоне боевых действий, и вернуться к весьма низкому довоенному уровню производства алюминия удалось только к концу 1943 г.

Лишь помощь союзников, поставивших за время войны в СССР более 300 тыс. тонн алюминия, спасла советскую авиапромышленность от полного краха.

Намерение многократно увеличить объем выпуска боевых самолетов, не обеспеченное опережающим ростом производства алюминия, с неизбежностью привело к тому, что так называемые «истребители новых типов» (ЛаГГ-3 и Як-1) оказались в гораздо большей степени деревянными, нежели «безнадёжно устаревший» И-16. Следует принять во внимание и то, что далеко не всякое сырье для производства «деревянных» самолетов растет в лесу. Отнюдь не с ветки предстояло взять сотни тонн специальных клеев, шпаклевок и лаков. Цельнодеревянный истребитель ЛаГГ-3 был сделан из «дельта-древеси́ны», т.е. специальной многослойной фанеры. Смолы для производства «дельта-древеси́ны» закупались за рубежом, что после начала войны привело к тяжелейшему кризису.

Затянувшийся сверх всякой меры «деревянный период» советского самолетостроения привел к вполне ожидаемым последствиям в части качества и надёжности выпускаемых самолетов. Если, к примеру, производство панели обшивки двойной кривизны из дюралевого листа требует наличия сложного и дорогостоящего оборудования (мощный пресс, прессовая оснастка, оборудование для раскроя листа), то выклейка такой же панели из березового шпона требует всего лишь пилы, кисточки и ведерка с клеем. С другой стороны, в условиях тотальной войны к прессу можно было приставить безграмотную колхозницу и научить ее нажимать две кнопки («пуансон вниз», «пуансон вверх»). Качество панели (точность соблюдения формы, шероховатость поверхности, уровень внутренних напряжений) от мастерства нажатия на кнопку никак не зависит. К тому же движение пуансона занимает несколько секунд, а полноценная сушка клееной панели требует многих часов. Самое же главное заключается в том, что к ведру с кисточкой надо

добавить столяра высочайшей квалификации и разместить их необходимо в помещении с контролируемой температурой, влажностью и запыленностью.

Не так уж и сложно было заблаговременно понять, как все эти технологические требования будут соблюдаться в России, в обстановке безумного и безостановочного «аврала» предвоенного, тем более — военного времени. Хотя бы из учебы в духовной семинарии Сталин должен был вынести знание евангельской притчи про «зерно, которое умирает в земле, чтобы возродиться затем в полном колосе». Следовало еще в мирное, довоенное время набраться мужества и прекратить выпуск «клееных» истребителей (благо их и так уже наделали в немыслимых количествах), а сэкономленные ресурсы потратить на оснащение заводов оборудованием для цивилизованных технологий производства цельнометаллических самолетов. Но Сталин, перед мысленным взором которого маячили цифры в 25—30 тыс. боевых самолетов, которые якобы производит Германия, даже на малейшее сокращение «вала» пойти не решился — весьма поучительный (и очень дорого оплаченный!) пример того, как всемогущий, казалось бы, тиран оказался заложником своего окружения...

К еще более разрушительным последствиям привело намерение Сталина совместить резкий рост объема производства с достижением рекордных ТТХ выпускаемых самолетов. Планка требований была поставлена на небывалую высоту. Так, 9 марта 1939 г. НКАП подготовил доклад «О развитии опытного самолетостроения в 3-й пятилетке». В документе были сформулированы следующие задачи:

«1. Получить в 1939—1940 гг. на практических боевых одноместных самолетах максимальную скорость 600—650 км/ч на высоте 6—7 км.

2. На самолетах типа скоростных бомбардировщиков — 550—600 км/ч на высотах 8—9 км...

4. В отдельных экспериментальных специальных образцах все указанные показатели должны быть значительно превышены, так, например, максимальная скорость должна быть 700—800 км/ч, практический потолок — 15—16 км...» (54)

Вот так вот. Знай наших! В реальности скорость 800 км/час была достигнута лишь на реактивных самолетах, а на высоту 16 км советские истребители забрались только в начале 50-х годов...

Разумеется, о том, чтобы достичь таких зияющих высот с замшелыми «буржуазными спецами», слепо верящими в то, что синус не может стать больше единицы, не могло быть и речи. Решено было дать дорогу «молодым и безвестным». Дальнейшее многократно (и с неподдельным восторгом) описано в советской мемуарной и военно-патриотической литературе.

В январе 1939 г. в Кремле было собрано большое совещание по проблемам военной авиации. Присутствовали практически все руководители Наркомата, видные военачальники, ученые, директора заводов, конструкторы. В президиуме совещания сидели Сталин, Молотов, Ворошилов. Решено было поручить конкурсную разработку истребителя нового поколения 12 конструкторским коллективам. В кратчайшие сроки, «стахановскими» темпами. Один из участников совещания (и будущий победитель в объявленном творческом состязании), А.С. Яковлев, описывает в мемуарах одну из своих бесед с Хозяином так:

«— Я постройкой таких самолетов не занимался, опыта не имею... Но вот американцы делают новый истребитель за два года, так что...

— А вы разве американец? — перебил меня Сталин. — Покажите, на что способен молодой русский инженер...» (55)

История с «конкурсом 12-ти» свидетельствует об абсолютном, фатальном непонимании товарищем Сталиным проблем авиации и путей их решения. То, что «американцы», т.е. крупные, многоопытные, располагающие мощной производственной и лабораторно-испытательной базой

конструкторские коллективы, делали «за два года»¹, новорожденные карликовые КБ не могли сделать в принципе.

Номинально в 1939 г. в СССР существовало 30 авиационных КБ, в которых работало 3166 инженеров, т.е. в среднем по 100 человек на КБ. Но это в среднем, фактически же 825 инженеров работало в составе четырех крупнейших КБ (Поликарпова, Ильюшина, Архангельского и Сухого). Самым большим было КБ Поликарпова (358 сотрудников). (50, 55) И этого количества было недопустимо мало для разработки такого сложного технического комплекса, каким является боевой самолет. Чего же можно было ожидать от карликовых КБ в составе нескольких десятков «молодых русских инженеров»?

Сложившаяся ситуации требовала концентрации усилий, укрупнения КБ, а не распыления и без того крайне малочисленных конструкторских кадров. Одно-два КБ по истребителям, одно-два по бомбардировщикам — вот тот максимум, который можно было сформировать на базе наличных людских и материальных ресурсов. Опасаться «монополизма» в данном случае не стоило — в сфере разработки военной техники всегда есть конкурент. Это — противник, жесткое противостояние с которым подхлестывает прогресс инженерной мысли ничуть не хуже, нежели конкуренция фирм-разработчиков внутри страны.

Наконец, абсолютно бессмысленным делом была разработка 12 проектов истребителя под два не работающих должным образом мотора (М-106 и М-88). Уж лучше бы товарищ Сталин — если в рамках его понимания «обратить особое внимание» ассоциировалось с «создать много контор» — собрал два раза по 12 инженерных коллективов да и поручил каждой дюжине «довести до ума» по одному мотору. Больше ничего и не требовалось. При наличии надежно

¹ Проектирование упомянутой выше «Аэрокобры» заняло два года, и еще один год и четыре месяца прошло от первого полета опытного образца до запуска самолета в серийное производство; два года и три месяца прошло от первого полета до запуска в серийное производство «Спитфайра».

работающих М-105/М-106 многоопытное КБ Архангельского (если ему не мешать) могло еще два-три года поддерживать на должном уровне линию бомбардировщиков СБ (Ар-2); работоспособный двигатель М-88/М-89 решал основные проблемы с запуском в серию нового истребителя Поликарпова (И-180) и модернизацией ильюшинского ДБ-3ф.

Если в решении Сталина и был какой-то глубинный смысл, то он, вероятно, заключался в попытке перенести в область самолетостроения накопленный опыт «борьбы со шпионами и вредителями». Там, как известно, была принята следующая схема: арестовать миллион первых попавшихся и сильно бить; в результате среди арестованных обнаружится парочка настоящих (или почти настоящих) шпионов. В январе 39-го Сталин, возможно, рассчитывал на то, что среди 12 молодых и безвестных конструкторов найдется один, который придумает что-то «эдакое», летающее на высоте 16 км со скоростью 800 км/час...

Как бы то ни было, великая работа закипела. В 1939 г. на стадии проектирования, строительства и первичных испытаний находилось 40 новых самолетов и 29 модификаций; в следующем, 1940 году — 45 и 36 соответственно. (26) Победителей Большой Гонки ждали вполне увесистые призы. Тот же Яковлев без тени смущения рассказывает в своих мемуарах, что за разработку скоростного бомбардировщика ББ («изделие 22», Як-2) он получил орден Ленина, представительский автомобиль «ЗИС» и премию в 100 тыс. рублей (деньги немалые, принимая во внимание, что в 1940 г. средняя зарплата промышленного рабочего составляла 340 руб. в месяц). (56) Призы (ордена, машины, деньги) у Сталина были в неограниченном количестве, гораздо труднее было определить победителей.

Да, товарищ Сталин лично взялся за перестройку авиационной промышленности, но это вовсе не значит, что он перестал руководить разработкой танков, пушек, минометов, пулеметов и боевых кораблей, что он отвлекся от

контроля за выпуском новых кинофильмов, перепоручил кому-то подписание расстрельных списков на высшую номенклатуру и назначение послов, директоров и командармов. При такой нечеловеческой загруженности миллионом разноплановых дел Сталину нужно было найти единственный критерий оценки новых самолетов. Один, причем достаточно простой и интуитивно понятный (не будем забывать про то, что Хозяин не получил даже среднего образования в объеме 7-летней школы). Таким критерием стала СКОРОСТЬ.

С того момента, как Сталин решил, что весь сложный и взаимосвязанный комплекс летных, тактических и эксплуатационных характеристик боевого самолета сводится к одной-единственной цифре, это мнение — поспешное и некомпетентное — стало непреложным законом для всех. В упомянутом выше Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 25 января 1940 г. задачи, поставленные перед учеными и конструкторами, были сформулированы предельно ясно:

«а) Серийное

Массовая серия в 1940 г.: по истребителям — 575—600 км/час, по бомбардировщикам — не менее 500 км/час (никакие другие технические параметры даже не были упомянуты. — М.С.)

б) Опытное

Решительно улучшить постановку опытной работы по изысканию путей к максимальному увеличению скорости

в) НИР

В течение ближайших 2—4 месяцев перестроить работу научно-исследовательских институтов ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ в направлении концентрации их внимания на решение важнейших проблем современного самолетостроения в соответствии с требованием больших скоростей». (58)

Оценка боевого самолета по одному-единственному параметру (не так и важно, по какому именно) делала в принципе невозможной победу грамотно и добросовестно раз-

работанного проекта. Выбор в качестве такового параметра максимальной скорости делал абсолютно «непроходными» истребители Поликарпова (И-180/И-185) с двигателем воздушного охлаждения — при всех ухищрениях конструкторов «звезда» воздушного охлаждения всегда будет иметь площадь поперечника большую, чем у рядного двигателя жидкостного охлаждения такой же мощности. Соответственно — большее аэродинамическое сопротивление «тупоносого» фюзеляжа и меньшая скорость полета. В то же время двигатель воздушного охлаждения имел очень важное для боевого самолета преимущество, и выбрасывать его «на свалку истории» было еще слишком рано.

Как следует из названия, у мотора воздушного охлаждения нет «рубашки охлаждения» блока цилиндров, нет радиатора и соединительных водопроводов; нет всего того, что выводит двигатель из строя после первой же пробойны. Более того, «лобастый» двигатель выполняет роль «щита», частично закрывающего летчика. Более того, малый размер «звезды» в продольном (от носа к килю) направлении позволяет разместить бензобак в пространстве между мотором и кабиной пилота (именно так были скомпонованы все истребители Поликарпова: от И-15 до И-185). В таком случае бензобак (самая уязвимая точка самолета) оказывается закрыт от обстрела спереди — мотором, от обстрела сзади — бронеспинкой летчика. Реализовать такую компоновку на истребителе с «длинным» мотором жидкостного охлаждения было значительно сложнее; бензобаки приходилось размещать или в плоскостях крыла (Як-1, ЛаГГ-3, «Аэрокобра»), что резко увеличивало вероятность попадания в них, или даже в фюзеляже за бронеспинкой сиденья («Томахоук» Р-40, «Мессершмитт» Вf-109), т.е. в наиболее поражаемой при обстреле вражеским истребителем зоне. Наконец, вес двигателя жидкостного охлаждения (с учетом веса радиатора, водопроводов, да и самой охлаждающей жидкости) на 100—150 кг превышал вес мотора воздушного охлаждения равной мощности.

Разумеется, в одном абзаце описать все «плюсы» и «минусы» не удастся; спор между двумя типами поршневых авиамоторов продолжался вплоть до самого конца войны, огромными сериями выпускались как «остроносые», так и «тупоносые» истребители. Увы, эта сложнейшая научно-техническая проблема была в СССР «решена» слишком просто — дело дошло до того, что пермский завод № 19 (основной производитель «звезд» воздушного охлаждения) полностью переключили на выпуск двигателей жидкостного охлаждения. В декабрьском (1940 г.) плане производства авиамоторов на 1941 г. предусматривался выпуск 20 тыс. М-105, 8 тыс. АМ-35 — и ни одной мощной двухрядной «звезды»! А так как новые моторы жидкостного охлаждения (М-107, АМ-37, М-120) довести до работоспособного состояния не удалось (правду сказать, в 1940 г. этого никто не мог еще знать), то советский авиапром имел все шансы оказаться у «разбитого корыта».

Впрочем, все это отнюдь не смутило участников Большой Гонки. Даже самому «молодому и неизвестному» выпускнику авиационного института было понятно, что именно надо делать, дабы, не имея нормального мотора, получить рекордную скорость. Поверьте, это не просто, а очень просто.

Прежде всего, надо снять с самолета все «лишнее»: вооружение, бронезащиту, радиостанцию, большую часть оборудования (включая электрогенератор, аккумулятор и посадочную фару). Немалые «резервы» спрятаны в радиаторе охлаждения двигателя — это небольшое с виду устройство «цепляется за воздух» всеми своими многочисленными пластинками и вносит весьма заметный вклад в общее сопротивление самолета. Соответственно, уменьшая сечения водо- и маслорадиаторов, можно добиться весомой прибавки скорости. Да, при этом перегретый двигатель с перекипевшим маслом выйдет из строя уже на пятом полете, но уже после первого полета можно доложить Хозяину

о рекордной скорости, а затем «перевести стрелки» на двигателистов, которые-де не обеспечили заявленный ресурс мотора. Наконец, сам испытательный полет можно провести «по-умному», т.е. без бомбовой нагрузки, без оборонительного стрелкового вооружения (и без самого стрелка), с минимальным запасом горючего — лишь бы хватило на взлет и разгон.

Как уже заметил начитанный читатель, выше почти точно описан тот алгоритм, при помощи которого яковлевский ББ при испытаниях весной 1939 г. развил скорость в 567 км/час. В дальнейшем, при попытке превратить Як-2 в полноценный бомбардировщик и установить на него хотя бы минимальное оборонительное вооружение, скорость этого «вундерваффе» упала до 445 км/час. Примерно с такой скоростью летал серийный СБ, но СБ действительно летал, а на Як-2 кипели зауженные для достижения рекордной скорости радиаторы, горели тормоза при посадке, а покрышки миниатюрных колес шасси (еще одна попытка снизить аэродинамическое сопротивление за счет неоправданного уменьшения геометрических размеров) приходилось менять через 5—6 посадок.

И это еще далеко не худший случай. За полтора года испытаний и доработок «сырой» Як-2 удалось-таки превратить в исправно летающий Як-4. Правда, боевая ценность этого изначально мертворожденного самолета осталась близкой к нулю, и 12 февраля 1941 г. состоялось изрядно запоздавшее решение о прекращении производства. Две сотни Як-2/Як-4 были потеряны в первые месяцы войны, и на этом одна из многих историй авиационно-технических авантюр конца 30-х годов пришла к своему завершению. Странно, но ни «ЗИС», ни орден Ленина у Яковлева назад не забрали...

Страстное желание «молодых и безвестных» аферистов отрапортовать о выполнении задания товарища Сталина порой имело несравненно более печальные и постыдные

проявления, но мы не станем более тратить время на рассказ про все прочие авантюры (благо на сегодняшний день об этом уже написано немало). Перейдем сразу же к конечному результату.

Позитивный результат, бесспорно, был. Его и не могло не быть. Даже паровоз, расходующий девять десятых сгоревшего в топке угля на обогрев атмосферы, движется вперед, да еще и эшелон за собой тянет. Огромная советская авиапромышленность, накопившая в середине 30-х годов богатый опыт разработки и запуска в серийное производство великолепных боевых самолетов, не могла сработать совершенно вхолостую даже в тех безумных условиях, которые создал для ее развития «эффективный менеджер».

Да, ресурсы, потраченные на строительство новых авиазаводов в западных регионах страны, пропали даром (или достались врагу); да, большая часть авиазаводов, строительство которых началось в 1939—1941 гг., так никогда и не была достроена, но строительные площадки, фундаменты, подъездные пути и корпуса недостроенных заводов спасли советский авиапром во время начавшейся осенью 1941 г. широкомасштабной эвакуации. Так, великая стройка НКВД в Куйбышеве позволила эвакуировать в глубокий, недоступный для немецких бомбардировщиков тыл два (из четырех крупнейших) авиазавода (московский № 1 и воронежский № 18) и один (из трех крупнейших) авиамоторный завод (московский № 24). В результате на Волге возник огромный авиапромышленный комплекс, исправно проработавший для фронта и победы всю войну.

Не был совершенно безрезультатным и великий труд ученых и конструкторов. В серийное производство были запущены две с половиной удачные разработки.

Первой из них надо назвать бронированный штурмовик Ил-2. Как никакой другой самолет советских ВВС, эта машина КБ Ильюшина соответствовала критерию «неладно скроен, да крепко шит». В отличие от конструкции всех

(заграничных и внутренних) конкурентов, броня в Ил-2 не навешивалась на силовой каркас фюзеляжа, превращаясь при этом в дополнительный груз. Бронекоробка Ил-2 была основным силовым элементом, внутри которой и на которую устанавливались двигатель с редуктором винта, два бензобака, маслбак, радиатор охлаждения, кабина пилота. Это «очевидное» на первый взгляд техническое решение стало возможным только благодаря огромному достижению советских металлургов, разработавших высокопластичную авиационную броню АБ и технологию ее закалки и штамповки. Из-под пресса выходила готовая бронепанель двойной кривизны с точными размерами. Полсотни таких панелей собирались в единую объемную конструкцию, подобно тому, как кирпичи купола здания, упираясь друг в друга, создают единый прочный свод.

«Сердцем» штурмовика стал разработанный в КБ Микулина низковысотный мотор АМ-38. По сути дела, это был все тот же АМ-35 с односкоростным нагнетателем, но перерегулированный на обеспечение максимального наддува на малой высоте. Избавившись от множества «детских болезней» в результате длительной доводки (испытания АМ-38 начались еще в октябре 1939 г. и продолжались весь следующий год), новый мотор развивал взлетную мощность 1600 л/с, номинальную у земли — 1410 л/с; при этом даже удельный (на единицу мощности) вес изначально тяжелого и громоздкого микулинского мотора снизился до очень достойной отметки в 0,54 кг/л.с. Двигатель большой единичной мощности позволил создать тяжелый бронированный самолет с летными характеристиками, лучшими, чем, например, у немецкого одномоторного пикировщика «Юнкерс» Ju-87.

При всем при том Ил-2 не был, конечно же, ни «летающим танком» (бронекоробка защищала только от огня стрелкового оружия и осколков зенитных снарядов; консоли крыла и хвостовая часть фюзеляжа и вовсе были цельнодеревянными), ни летающим «истребителем танков»

(снаряд 20-мм пушки ШВАК, равно как и 23-мм пушки ВЯ-23, в большинстве случаев давал рикошет даже по броне легких немецких танков). Самолет этот не был «чудо-оружием», но он появился в нужное время и в нужном месте. Ил-2 стал надежным помощником многострадальной пехоты Красной Армии, успешно решая задачу огневой поддержки войск на поле боя. Но, пожалуй, самым главным достоинством самолета стали прекрасные пилотажные характеристики и простота в управлении. *«В штопор при некоординированных разворотах не срывается, по прямой летит устойчиво даже с брошенным управлением, садится сам. Прост, как табуретка»* — такими словами охарактеризовали Ил-2 летчики. (59)

Именно такой — «простой, как табуретка» — самолет и был нужен для ВВС тотальной войны, которые формировались по нигде не записанному, но вполне очевидному принципу: «очень много летчиков с очень низкой летной подготовкой». Простота в освоении и пилотировании позволила «илу» стать самым массовым боевым самолетом Великой Отечественной войны. Уже в 1942 г., справившись с огромным ворохом проблем, вызванных поспешной эвакуацией трех заводов, авиастроительный комплекс в Куйбышеве выпустил 8229 Ил-2. Всего же за время войны было выпущено 35 668 «илов», что есть абсолютный мировой рекорд выпуска боевого самолета одного типа.

Вторым по счету достижением была «двойная звезда» воздушного охлаждения М-82. Разработка и запуск этого мотора в серийное производство были настоящим подвигом, и не только научным. Генеральный конструктор А.Д. Швецов и руководство пермского завода № 19 пошли на серьезный риск, фактически отказавшись выполнить, ни много ни мало, Постановление СНК и ЦК. Они сохранили оборудование и оснастку для выпуска «звезд» воздушного охлаждения и почти нелегально продолжили доработку М-82. В начале мая 1941 г. Швецов и первый секретарь пермского (на тот момент — «молотовского») об-

кома Гусаров добились личной встречи со Сталиным. (44) В результате 17 мая 1941 г. было принято решение о возобновлении выпуска моторов воздушного охлаждения на заводе № 19 и скорейшей подготовке М-82 к серийному производству. Перспективный мотор был «спасен».

14-цилиндровая «двойная звезда» М-82 была вполне оригинальной разработкой КБ Швецова. За счет значительного уменьшения хода поршня удалось снизить диаметр двигателя с 1375 мм (как это было у «райтовского» М-63) до 1260 мм. Эта «мелочь» позволила уменьшить площадь поперечного сечения мотора на 15%. Двигатель Швецова отличался очень высоким средним эффективным давлением (от 13,9 до 15,5 атм. в разных модификациях), значительно превосходя по этому параметру все советские (и многие зарубежные) авиамоторы. (60) Доводка столь нагруженного мотора шла тяжело и долго. За весь 1941 г. удалось выпустить лишь 412 единиц, да и те не работали с необходимой надежностью и ресурсом. И тем не менее к концу 1942 г. ресурс серийного М-82Ф уже превышал требуемые 100 часов.

Летом 1943 г. в серию пошел АШ-82ФН с системой непосредственного впрыска топлива (и в этом отношении двигатель Швецова был единственным среди серийных советских моторов). Взлетная мощность АШ-82ФН достигла 1850 л/с, номинальная (на второй границе высотности) — 1460 л/с. По этим показателям АШ-82ФН не уступал своему главному конкуренту — немецкому BMW-801D (устанавливался на истребителях «Фокке-Вульф» FW-190), но при этом был на 150 кг легче! Серийный выпуск такого мотора (до конца войны было произведено более 14 тыс. единиц) позволил хотя бы к исходу войны поставить на вооружение советских ВВС истребитель Ла-7 и средний бомбардировщик Ту-2, не уступающие по ТТХ лучшим самолетам противника. Без преувеличения «судьбоносный» для нашей авиации мотор Швецова работал еще долгие годы после войны — на истребителях Ла-9, Ла-11, на пас-

сажирских Ил-12 и Ил-14, на первых советских вертолетах (Ми-4).

Половинкой успеха следует, на мой взгляд, охарактеризовать разработку и запуск в серийное производство истребителя Як-1. Не говоря уже про множество больших и малых недочетов в конструкции самолета и агрегатов (дефектная ведомость по испытаниям в НИИ ВВС прототипа Як-1 насчитывала 123 пункта) — подобный упрек можно предъявить любому самолету той эпохи, — истребитель Яковлева обладал двумя принципиальными, неустранимыми (и не устраненными в полном объеме во всех последующих версиях Як-7, Як-9, Як-3) недостатками:

— неразъемное (что затрудняло транспортировку и ремонт в полевых условиях) клееное деревянное крыло недостаточной прочности, еще более снижавшейся из-за нарушений технологической дисциплины в условиях «скоростного» производства военного времени;

— крайне бедный состав электро-радионавигационного оборудования (даже весной 1944 г. не на всех Як-3 устанавливалась передающая радиостанция!).

Можно сказать, что Яковлев «пропихнул» такой самолет в серию, воспользовавшись своим особым (в отличие от всех прочих генеральных конструкторов) положением заместителя наркома авиационной промышленности и неформальным статусом «личного советника Хозяина» по вопросам авиации. А можно сказать, что молодой конструктор продемонстрировал ярчайший образец «искусства возможного».

Як-1 был в высшей степени «советским самолетом». Простой и легкий в управлении, вполне доступный летчику со слабой подготовкой; с архаичной для 40-х годов конструкцией (сварной ферменный фюзеляж с неработающей обшивкой и цельнодеревянное крыло), позволившей запустить самолет в крупносерийное производство на саратовском заводе «Саркомбайн» (увы, это не шутка); облегченный до предела и даже за пределом допустимого, без чего

невозможно было получить высокие летные характеристики с двигателем (перефорсированная до последней возможности «Испано-Сюиза» 1934 г. рождения), все более и более уступающим в мощности немецким конкурентам. А на то, что крылья разваливались в полете, у нас был готов ответ: «Война все спишет». Все и списала — можете не сомневаться, матерям летчиков, разбившихся на «яках», пришли «похоронки» со стандартной фразой: «Ваш сын погиб смертью храбрых в боях с немецко-фашистскими захватчиками...»

Как бы то ни было, Як-1 по своим ТТХ, несомненно, превосходил советские истребители предыдущего поколения (И-16, И-153) и не сильно уступал лучшему на тот момент немецкому «мессеру» Вf-109 F — именно такое мнение практически единодушно высказывали советские летчики и командиры авиаполков (в чем читатель сможет убедиться в последней главе нашей книги). Очень может быть, что «доведенный до ума» И-180 проявил бы себя в боях 41-го года лучше (и выпустить бы их успели гораздо больше!), но об этом сегодня можно только гадать, да и само сравнение некоего проекта с реальным самолетом и его реальными недостатками отдает спекуляцией... Заслуживает высокой оценки и тот темп, с которым КБ Яковлева исправило большую часть неполадок на крайне «сыром» прототипе и запустило новый истребитель в серию.

Еще раз перечитав этот краткий обзор достижений последнего предвоенного года, обратив внимание на фамилии главных героев (Ильюшин, Микулин, Швецов, Яковлев), мы обнаружим, что почти все они относятся к числу тех самых «старых специалистов» (Швецов, например, поступил в МВТУ им. Баумана, которое тогда именовалось «Императорское московское техническое училище», еще в 1909 г.), которые, по опрометчивым словам Сталина, *«нас с авиацией завели в болото»*. С весьма серьезными оговорками к разряду «молодых и безвестных» можно отнести и А.С. Яковлева. У него уже был опыт конструирования и производства вполне удачных пассажирских самолетов с

чудовишно неудачным названием «АИР» (по инициалам председателя Совнаркома и будущего «разоблаченного врага народа» А.И. Рыкова); опыт проектирования и серийного производства учебно-тренировочных самолетов (возможно, именно тогда специалисты КБ Яковлева научились находить оптимальные параметры устойчивости и управляемости маневренного самолета). Да и позорная история с «бомбардировщиком» Як-2 обогатила Генерального конструктора опытом, который, как известно, есть «сын ошибок трудных...».

Еще раз повторим — достижения, причем весьма серьезные, были. На войне, однако же, фактор времени бывает важнее всех прочих. Картина успехов становится гораздо менее радужной, стоит лишь взглянуть на «моментальную фотографию» 22 июня 1941 г. Количество боевых самолетов, оснащенных мотором М-82, было в тот день равно нулю. Близким к нулю (несколько десятков машин, часто еще не облетанных экипажами) было и количество штурмовиков Ил-2 в частях ВВС западных военных округов. Чуть лучше обстояло дело с истребителем Як-1. На новый самолет успели перевооружить 20-й ИАП (Киевский ОВО). Еще 6 «яков» было в соседнем 91-м ИАП. По 20 самолетов — в 158-м ИАП Ленинградского и 123-м ИАП Западного округов. Еще 19 «яков» числилось в составе ВВС Черноморского флота. Реально же успели освоить новый истребитель в одном только 20-м ИАП; в остальных хорошо если успели сделать по несколько ознакомительных полетов. В любом случае в общем числе советских истребителей «первого эшелона» (т.е. ВВС пяти округов/фронтов и двух флотов) Як-1 составлял менее трех процентов. «Капля в море».

Еще более разрушительными были последствия «сталинской перестройки» применительно к развитию бомбардировочной авиации. В этом деле не только не было заметных достижений — здесь обозначился явный откат

назад. О случайном стечении обстоятельств говорить, увы, не приходится — абсолютизация максимальной скорости, как единственного критерия оценки бомбардировщика, с неизбежностью вела к разрушительным последствиям.

Задача «убежать от истребителя» неразрешима в принципе — ни тактически, ни технически. Если бомбардировщик не бежит, а бомбит, то ему придется встретиться даже с абсолютно неподвижной зенитной артиллерией. Объект атаки (мост, переправа, склад с горючим, железнодорожная станция) вполне предсказуем, и противник, скорее всего, постарается прикрыть его как зенитками, так и истребителями. С точки зрения техники (физики, динамики полета) никаких «истребителей» и «бомбардировщиков» не существует вовсе. Бывают самолеты с большим или меньшим относительным весом двигателя, именно это (при одинаковом уровне аэродинамического совершенства планера) и определяет максимальную скорость. Полноценный бомбардировщик, половину взлетного веса которого занимают топливо и бомбовая нагрузка, а на моторы остается не более 10—15%, всегда будет уступать в скорости истребителю, который на 25—30% по весу состоит из мощного мотора.

В эпоху Второй мировой войны боевая живучесть бомбардировщика обеспечивалась прежде всего тактикой применения (большая высота подхода к цели, маскировка облаками и ночной мглой), наличием истребительного прикрытия, а также всемерным повышением активной и пассивной защиты самого самолета-бомбардировщика. Правильность именно такого подхода была подтверждена с первых же дней боевых действий — из ночных вылетов благополучно возвращались не только «устаревшие» СБ и ДБ-3, но и огромные тихоходные ТБ-3 (множество документов, свидетельствующих об этом, читатель встретит в следующих главах).

Стоит отметить, что общее направление развития ударной авиации осталось таковым и в последующие десяти-

летия: никто уже не пытался «обогнать истребитель», а на бомбардировщиках и штурмовиках совершенствовалось прицельно-навигационное оборудование, системы активной и пассивной защиты, внедрялись управляемые бомбы и ракеты, позволившие бомбардировщику не входить в зону активной ПВО противника. В конце XX века «самолеты поля боя» (американский А-10, советский Су-25) летали со скоростью, в три раза меньшей, чем максимальная скорость современных им истребителей, и это никого не удивляло, не ужасало и не послужило основанием назвать эти великолепные машины «безнадёжно устаревшим хламом...».

Декабрьский (1940 г.) план производства самолетов на 1941 г. предусматривал выпуск бомбардировщиков семи (!) разных типов. Что же из всего этого получилось в реальности?

Легкие бомбардировщики Су-2 и Як-4, с их мизерным весом бомбовой нагрузки и слабым оборонительным вооружением, не способные выполнять ни работу маловысотного штурмовика, ни полноценного бомбардировщика, были вскоре (Як — уже в феврале 41-го, Су — через год) сняты с производства и справедливо забыты. Тяжелый четырехмоторный ТБ-7 (советская «Летающая крепость»), под выпуск которого готовили огромный новый завод № 124 в Казани, утром 22 июня превратился в непригодную для Советского Союза роскошь (за весь год было выпущено 23 машины). Великолепный (для своего времени) фронтовой бомбардировщик Ар-2 (пикирующая модификация СБ) уже 11 февраля 1941 г. был снят с производства. Даже его высокая скорость (512 км/час, т.е. больше, чем у любого немецкого бомбардировщика) была признана слишком малой, и место Ар-2 на сборочных стапелях завода № 22 (один из четверки крупнейших авиазаводов страны, бывшая концессия «Юнкерса»), а затем и московского завода № 39, и иркутского № 125, и казанского гиганта № 124 занял скоростной пикирующий бомбардировщик Пе-2.

Новый самолет родился в тюремных недрах ОТБ НКВД. В качестве основы для разработки велено было взять разработанный там же проект «изделия 100» — скоростного высотного истребителя. Трудно было придумать более неподходящую «заготовку», однако в мае 1940 г. «разоблаченные враги народа» получили приказание превратить «сотку» в бомбардировщик за... полтора месяца!

«Що быстро робыться, то слипо родыться...» Доставшийся новому бомбардировщику по наследству очень узкий (диаметр 1,3 м) фюзеляж не позволял разместить во внутреннем отсеке бомбы калибром более 100 кг; высокая посадочная скорость (неизбежная плата за рекордную скорость истребительного «предка») превратила посадку на полевых аэродромах в трудный и опасный для строевых летчиков средней квалификации трюк. Немыслимые сроки разработки не позволили даже заменить сложную и необычную систему электродистанционного управления (из гермокабины высотного истребителя проще было вывести пучок неподвижных проводов) на традиционные тяги и тросы. 50 (!) электромоторов и множество реле искрили и поджигали бензиновые пары, что стало причиной многочисленных случаев самовозгорания Пе-2 в воздухе.

В конечном итоге появился самолет с нормальной бомбовой нагрузкой 600 кг, максимальной (при внешней подвеске бомб) — до 1000 кг. (67) Сбросить с пикирования можно было только бомбы внешней подвески, но для достижения максимальной скорости («убежать от истребителя») их-то как раз и не брали! Забегая вперед, отметим, что на протяжении 1941—1942 гг. Пе-2 фактически использовался как легкий «горизонтальный» бомбардировщик. (68) Среднестатистическая бомбовая загрузка оказалась чуть более 500 кг — это примерно соответствовало реальным возможностям американского одномоторного истребителя «Киттихоук» и значительно уступало бомбовой нагрузке немецкого одномоторного одноместного «Фокке-Вульфа» FW-190 или его американского конкурента «Тандерболт»

Р-47. Разница была лишь в том, что, освободившись от бомб, эти истребители могли уверенно «постоять за себя», а Пе-2, так и не превратившийся в полноценный бомбардировщик, практически утратил способность вести активный воздушный бой.

Одним словом, получился странный «недобомбардировщик» с очень скромной по весу и ассортименту бомбовой нагрузкой, по всем статьям уступающий Ар-2. (69) По всем, кроме одной — скорости. Без внешней подвески бомб Пе-2 летал на 40 км/час быстрее Ар-2 во всем диапазоне высот. Это и было признано решающим аргументом. Отлаженное производство СБ/Ар-2 свернули и бешеным темпом стали наращивать выпуск Пе-2. Он стал единственным (!) боевым самолетом, фактический выпуск которого в 1941 г. превысил плановое задание (1867 против 1700). Однако, несмотря на всю спешку, к 22 июня 1941 г. в строевые части ВВС первого эшелона успели передать всего 205 Пе-2 (менее 6% всего парка бомбардировщиков), причем далеко не все они были собраны, облетаны и введены в строй (не говоря уже про переподготовку летчиков).

Можно понять, чем проект Пе-2 соблазнил малообразованного товарища Сталина. Можно предположить (принимая во внимание ведомственную принадлежность ОТБ), кто выступил в роли «соблазнителя». Понять же мотивы, по которым испытанный, проверенный в боевых условиях, обладающий большим потенциалом для дальнейшей модернизации ДБ-3ф был снят с производства ради зыбкого миража под названием Ер-2, едва ли возможно. Проблема в том, что мы не знаем планов товарища Сталина, не знаем, с кем и когда он собирался воевать. Именно поэтому нам трудно понять, зачем ему понадобился бомбардировщик с дальностью полета в 5 тыс. километров (что, кстати сказать, в два раза превышает расстояние от Минска до Берлина и обратно). ДБ-3ф, хотя и летал дальше всех серийных бомбардировщиков Германии, Англии и США, таким

требованиям не отвечал. Однако в реальной войне против Германии даже и эта «небольшая» (3300 км) дальность полета была использована не более чем в 6% вылетов — все остальные были произведены против объектов на поле боя или в ближнем оперативном тылу противника. (70)

Начало истории Ер-2 весьма примечательно. Главный конструктор (итальянский аристократ Р. Бартини, по доброй воле приехавший помочь стране «победившего пролетариата») был, как и следовало ожидать, арестован в январе 1938 г. Конструкторское бюро возглавил молодой парторг предприятия, выпускник мехмата МГУ В. Ермолаев (правду сказать, Бартини ценил этого молодого инженера и, как утверждают очевидцы, видел в нем своего преемника). Самолет был красив и аэродинамически весьма совершен. Расчеты показали возможность достижения дальности в 5 тыс. км и максимальной скорости аж в 565 км/час! Маленькое «но» заключалось в том, что такие параметры можно было теоретически получить с 18-цилиндровыми моторами М-120 взлетной мощностью 1800 л.с. Вот на этом бы стоило остановиться и терпеливо ждать (а еще лучше — настойчивой работой приближать) тот момент, когда двигатель подобной единичной мощности будет создан и доведен до работоспособного состояния.

Разумеется, Хозяин (и понимающие его волю приближенные) ждать не могли и не хотели. 14 мая 1940 г. состоялся первый полет нового бомбардировщика, 17 октября 1940 г. завершены государственные испытания в НИИ ВВС. И хотя протокол испытаний безо всяких экивоков констатировал, что ни одно требование техзадания не выполнено, Ер-2 запускают в серийное производство на авиазаводе №18 в Воронеже — главном на тот момент производителе ильюшинского ДБ-3ф. По причине ненадежной работы мотора М-120, равно как и М-106, равно как и АМ-37, равно как и авиадизеля М-40, решено было «временно» выпускать новый дальний бомбардировщик с двумя мото-

рами М-105 взлетной мощностью 1100 л/с. Увы, никто из тех, кому это было положено по долгу службы, не рискнул объяснить товарищу Сталину, что чудес в природе не бывает: 5-тонный Як-2 и 14-тонный Ер-2 не могут летать одинаково хорошо и быстро с одними и теми же моторами.

12 апреля 1941 г. нарком авиапрома Шахурин подписал приказ № 330, в соответствии с которым производство ДБ-3ф в Воронеже прекращалось вовсе, а все силы завода предлагалось сосредоточить на выпуске Ил-2 и Ер-2. Два новых, причем совершенно непохожих по конструкции и технологии производства самолета, — это оказалось непосильным бременем даже для такого гиганта, как авиазавод № 18. Качество изготовления первых Ер-2 было потрясающим — даже по резко сниженным меркам эпохи Больших Гонок. Из 60 самолетов, переданных к началу августа 1941 г. в строевые части, 6 сгорели в воздухе в результате самовозгорания двигателя, один сорвался в пике и разбился по невыясненной причине, на 30 произошли разрывы гидросистемы уборки-выпуска шасси. Срочно созданная комиссия обнаружила, что из разъема трубопровода бензосистемы, размещенного рядом с раскаленным выхлопным коллектором двигателя (явный конструкторский брак), бензин не подтекает даже, а бьет струей; по нагнетателям моторов летали гайки, а в одном из них был обнаружен забытый слесарем гаечный ключ...

В конечном итоге Ер-2 так никогда и не стал боееспособным самолетом, прежде всего по причине отсутствия адекватного двигателя. С маломощными для такой машины М-105 самолет еле-еле взлетал с особо длинных бетонных ВПП. За всю войну в боевые части дальней авиации передали порядка двухсот «условно-годных» Ер-2. В декабре 1944 г. Ермолаев заболел сыпным тифом и безвременно ушел из жизни. Это печальное обстоятельство, а также близкое знакомство с полученными по ленд-лизу американскими бомбардировщиками подвело финальную черту под проектом Ер-2.

Возвращаясь к событиям 1941 г., мы обнаруживаем, что завод № 18 производство ДБ-3ф прекратил и никогда более не возобновлял, т.к. все его мощности были переключены на выпуск штурмовика Ил-2. С Ер-2 ничего не вышло, Ар-2 и Як-4 в феврале сняли с производства, выпуск Пе-2 только-только начинался, да и боевой потенциал этого самолета был весьма низок. Единственным — как ни дико это звучит, принимая во внимание огромный потенциал советской военной экономики, — полноценным средним бомбардировщиком, который еще остался в серийном производстве, был все тот же ДБ-3ф, выпуск которого, к счастью, продолжался на самом краю земли, на заводе № 126 в Комсомольске-на-Амуре. Маломощный (в сравнении с гигантом № 18) завод выпускал ДБ-3ф с темпом 60 машин в месяц — этого не хватало даже на покрытие боевых потерь; про наращивание численности бомбардировочных частей и серьезную модернизацию самолета в таких условиях не приходилось и мечтать.

Так что воевать летом 41-го года «сталинским соколам» пришлось на тех самых самолетах, которые уже находились на вооружении и в серийном производстве к моменту начала объявленных Сталиным Больших Гонок, — на заслуженных, но уже порядком устаревших ветеранах испанской и финской войны: истребителях И-16, бомбардировщиках СБ и ДБ-3. Судя по боевому составу ВВС западных округов, два года в истории СССР просто пропали. Исчезли в небытие.

Сразу же оговорюсь: произнесенные выше метафоры не стоит воспринимать буквально. Изменения в составе авиационных вооружений были. Причем весьма странные.

Третью часть всех истребителей первого эшелона (ВВС пяти округов/фронтов и двух флотов) составляли бипланы И-153 «Чайка». Формально это был «новый самолет». По сей день ни один историк, обсуждавший эту тему, так и не смог найти вразумительный ответ на вопрос о причинах, по которым производство морально устаревшего уже в мо-

мент своего рождения истребителя-биплана продолжалось весь 1939-й и весь 1940 г.! А так как производителем был флагман номер один (московский авиазавод № 1, ныне самарский завод «Прогресс»), то и наделали этих «чаек» в количестве более 3,4 тыс. штук. В 1940 г. выпуск И-153 даже превысил выпуск И-16 (2362 против 1607).

Кроме всего прочего, программа выпуска И-153 «пожрала» как минимум (с учетом ремонта и замены выработавших ресурс — так и еще больше) 3,4 тыс. действительно новых и действительно великолепных для своего времени моторов М-62/М-63. Этот мотор по габаритам и посадочным местам был вполне взаимозаменяем с предыдущей версией «райтовского» двигателя (М-25); во время боев на Халхин-Голе такую замену производили даже в полевых условиях. (62) А это значит, что три тысячи мощных моторов можно было с минимальными затратами времени и труда использовать с гораздо большей пользой — установить их на ранее выпущенные И-16. Это было бы совсем нелишним, например, для 33-го ИАП, который встретил начало войны в 70 км от границы в районе Бреста, будучи вооружен «испанскими» И-16 тип 5 (!) выпуска 1936—1937 гг. (61) Всего же было выпущено без малого 5 тыс. «ишаков» с 750-сильным мотором М-25 (62). Даже с учетом неизбежных потерь самолетов в боевых действиях и авариях было куда поставить три тысячи мощных моторов, но гипнотическое воздействие слов «новый истребитель» оказалось сильнее...

В конечном итоге выпуск И-16 и И-153 был прекращен, и два крупнейших авиазавода (горьковский № 21 и московский № 1) переключились на выпуск двух новых истребителей. Завод в Горьком после ожесточенной борьбы, продолжавшейся едва ли не весь 1940 г., отдали под производство истребителя ЛаГГ-3. И по внешнему виду, и по основным компоновочным решениям, и по использованному двигателю (все тот же М-105) ЛаГГ-3 был аналогом

Як-1, только значительно испорченным. Порча произошла по причинам вполне объективным: разработка самолета началась по инициативе наркома авиапрома М.М. Кагановича сначала на базе «завода лыж и винтов» в Кунцево, затем — на подмосковной мебельной фабрике, переименованной в «авиазавод № 301». Мебельное происхождение (да и отсутствие опыта у новорожденного КБ Лавочкина) предопределило и выбор материала (цельнодеревянный самолет с силовыми элементами из дельта-древесины), и восхитительный внешний вид (первый экземпляр был покрыт темно-вишневым лаком и отполирован до зеркального блеска), и избыточный вес. При одинаковой взлетной мощности мотора (1100 л/с) вес конструкции И-180 составлял 2020 кг, пустой Як-1 весил 2445 кг, а ЛаГГ-3 потянул на все 2680 кг.

Не было никакого разумного смысла расходовать один дефицитный мотор и одну не менее дефицитную авиапушку ШВАК на производство самолета, заведомо уступающего «яку» по ТТХ и значительно более трудоемкого в производстве. Тем не менее Як-1 отправили на «Саркомбайн», а под выпуск ЛаГГ-3 отдали один из четырех крупнейших авиазаводов страны. Завод № 21 не был мебельной фабрикой, полировать рояли там не умели (да и не имели для этого соответствующего оборудования и материалов), в результате скорость серийного «лагга» оказалась еще меньше из-за возросшего сопротивления трения неполированных поверхностей.

Запуск в производство цельнодеревянного самолета, весьма отличающегося по конструкции от выпускавшихся ранее И-16, затянулся, и к 22 июня 1941 г. в частях ВВС западных округов «лаггов» практически не было (два десятка машин успели получить в Ленинградском округе, но к моменту начала войны их еще не ввели в строй). Качество изготовления первых серийных ЛаГГ-3 было таково, что большая часть самолетов оказалась небоеспособной —

перегревались моторы, текли радиаторы и гидросистемы, ломались тяги посадочных щитков, отказывала система уборки-выпуска шасси. Тем не менее в плане производства боевых самолетов на 1941 год ЛаГГ-3 оказался на почетном втором месте, значительно опережая Як-1 (2960 против 1950).

Главным же победителем Больших Тонок стал истребитель МиГ-3. Под его производство отдали мощнейший авиазавод № 1. Плановое задание предусматривало выпуск в 1941 г. 3600 «мигов». 28 мая 1941 г. Постановлением СНК и ЦК ВКП(б) заводу № 1 предписывалось уже довести к 10 июня выпуск «мигов» до 13 машин в день! Флагман советской авиапромышленности потрудился на славу, и к началу войны в строю ВВС западных округов (не считая ВВС флотов) находилось более 900 истребителей МиГ-1/МиГ-3. Другими словами, «мигов» на фронте было больше, чем «мессеров». Именно МиГ-3 стал тем **единственным «самолетом нового типа»**, который принял заметное участие в боевых действиях первых дней и недель войны.

История появления «мига» и связанных с этим драматических событий многократно и подробно описана в исторической литературе. Кратко напомним лишь основную канву событий.

Летом 1939 г. КБ Поликарпова в инициативном порядке прорабатывало эскизный проект истребителя, получившего обозначение И-200. Расчетные высотно-скоростные характеристики получались феноменальными — с мотором АМ-37, оснащенным двумя турбокомпрессорами, максимальная скорость на высоте 11 600 м составила 717 км/час. Самолет с такими параметрами был просто «обречен» на то, чтобы стать победителем в конкурсе на приз товарища Сталина.

Правда, ни работоспособного мотора АМ-37, ни тем более работоспособных турбокомпрессоров (это устройство использует энергию выхлопных газов для вращения

нагнетателя, значительно повышая тем самым к.п.д. двигателя и его высотность) не было и в помине; длинный и тяжелый мотор жидкостного охлаждения ухудшал как обзор из кабины пилота, так и продольную управляемость; компоновка моторов серии АМ не позволяла установить пушку, стреляющую через полый вал редуктора воздушного винта; вследствие необычно высокой нагрузки на крыло снизилась маневренность, а посадочная скорость оказалась гораздо больше, чем у любого другого истребителя. Одним словом, проект был еще абсолютно «сырым», и Поликарпов не только не докладывал его «наверх», но и запретил делать это своим сотрудникам. Увы, в эпоху всеобщего доносительства секретов не бывает...

В конце ноября 1939 г. Поликарпов в составе большой делегации инженеров и разведчиков отбыл в Германию. Этот момент группа товарищей сочла наиболее удобным для кражи. М.М. Каганович (родной брат члена Политбюро, секретаря ЦК, наркома путей сообщения и топливной промышленности Л.М. Кагановича), до изгнания которого с поста наркома авиационной промышленности оставались считанные недели (а до самоубийства в июле 1941-го — полтора года), спешил заручиться поддержкой у А.И. Микояна (член Политбюро, заместитель главы правительства, нарком внешней торговли, вхожий на тот момент в самый «ближний круг» Хозяина). Стоит отметить, что третий Каганович (Ю.М.) с начала 1939 г. работал заместителем у А.И. Микояна в Наркомате внешней торговли, а преемник Ю.М. Кагановича на посту Первого секретаря горьковского обкома товарищ Шахурин вскоре сменил М.М. Кагановича на посту наркома авиапрома.

В таком клубке «сильных мира сего» с беспартийным сыном священника Поликарповым никто церемониться не собирался. 8 декабря 1939 г. М.М. Каганович издал сразу несколько приказов, в соответствии с которыми проект истребителя И-200 и более 80 лучших специалистов из КБ

Поликарпова передавались в состав нового ОКБ, руководить которым поставили Артема Ивановича Микояна — родного брата Анастаса Ивановича. Примечательно, что в момент своего внезапного «возведения на царство» Артем Иванович находился в отпуске, который молодой (34 года) конструктор проводил в подмосковном правительственном санатории «Барвиха».

С юных лет Артем Иванович Микоян пошел по стопам старшего брата: в возрасте 20 лет он уже член ВКП (б), а в 23 года — секретарь партийной организации Октябрьского трамвайного парка г. Москвы. Затем в его трудовой биографии идет вереница секретарских кресел в разных местах. В 1931 г. А.И. Микоян, не имея законченного среднего образования, поступает на учебу в Военно-воздушную академию им. Жуковского. По завершении учебы работает с 1937 г. военпредом на московском авиазаводе № 1. В марте 1939 г. молодого специалиста перевели на работу в заводское КБ, где назначили сразу начальником бригады. Таким образом, до момента своего превращения в Генерального А.И. Микоян отработал конструктором ровно девять месяцев, как и положено для нормального вынашивания младенца.

Очень может быть, что современному российскому читателю, приученному при помощи ТВ к тому, что «крутые парни» начинаются с отметки в один миллиард долларов «кэшем», подарок, который М.М. Каганович возложил к ногам Анастаса Микояна, покажется неприлично скромным. Но не судите прошлое по меркам сегодняшнего дня! Народ тогда еще не был избалован нефтетрейдерством, а статус создателя лучшего истребителя советских ВВС открывал дверь в самый главный кабинет страны. Оставалось только убедить Сталина в том, что И-200 является лучшим, но при таких цифрах максимальной скорости, которые были нарисованы на бумаге, это было совсем несложно.

В конечном итоге ценой огромных усилий, напряженной работы многотысячного коллектива, ценой гибели

нескольких летчиков-испытателей (впрочем, именно так рождались и любые другие самолеты того безумного времени) проект И-200 превратился в истребитель МиГ-3 с мотором АМ-35А. На большой высоте (7 км) самолет развивал скорость 640 км/час, превосходя по этому показателю все серийные истребители противников (и будущих союзников) СССР. Скорость у земли составляла 490 км/час (чуть больше, чем у «яка», «лагга» или «мессера» серии Е). Скороподъемность тяжелого (взлетный вес 3355 кг) самолета была весьма посредственной — 5 км за 6,5 мин. (5 мин. у И-180, 5,2 мин. — у «Мессершмитта» Вf-109 F). Время выполнения правильного (без потери высоты и скольжения) виража — 28 с. (25 с. у Вf-109 E, 18 с. у Вf-109 F, 17 с. у И-16, 13 с. у биплана И-153). Посадочная скорость была, по меркам того времени, слишком высокой — 145 км/час (125 км/час у «мессера», 120 км/час у И-180). (63)

Но не эти, довольно противоречивые летные характеристики, не слабое, по меркам 40-х годов, вооружение (один 12,7-мм пулемет БС и два 7,62-мм ШКАСа), не многочисленные дефекты конструкции и изготовления самолета и двигателя (со временем они могли быть устранены) делали выбор «мига» в качестве основного истребителя советских ВВС тяжелой ошибкой. Беда была в другом. Герой Советского Союза (в начале войны — командир 43-й истребительной дивизии ВВС Западного фронта) Г.Н. Захаров, воевавший в Испании и Китае, летавший на всех советских истребителях, начиная с И-2бис, в своих мемуарах пишет: *«Ошибок при пилотировании он не прощал, был рассчитан только на хорошего летчика. Средний летчик на «миге» автоматически переходил в разряд слабых, а уже слабый просто не мог бы на нем летать»*. (64)

Мнение, высказанное в послевоенных воспоминаниях, вполне подтверждается документами предвоенного и военного времени. Так, в докладе штаба ВВС Западного ОВО от 15 мая 1941 г. процесс освоения «мигов» в 9-й авиадивизии описан следующим образом:

«В связи со сложностью самолетов МиГ-1 и МиГ-3, трудностью работы на них у ряда летчиков были весьма нездоровые настроения по отношению к этим самолетам. Например, после того как майор Р. разбил машину, младший лейтенант К. заявил: «Если такой опытный летчик, как Р., разбил машину, то нам сам Бог велел». Лейтенант С. заявил: «На этой машине долго не налетаешь, все равно разобьешься». Надо заметить, что имевшиеся летные происшествия усиливали эти настроения...» (65)

В составленном осенью 1941 г. (точная дата не указана) докладе командования 20-й авиадивизии (ВВС Южного фронта) «Причины аварийности и катастроф» читаем:

«Самолет чрезмерно чуток к сваливанию в штопор, особенно при резком отвале из атаки и в воздушном бою. Непроизвольно штопорил на самолете МиГ-3 почти весь летный состав вплоть до командиров полков. Сваливания в штопор на малой высоте оканчивались катастрофой». (66)

Может быть, МиГ-3 мог найти свою «нишу» в качестве высотного перехватчика ПВО. При таком варианте боевого применения было бы с наибольшей отдачей использовано его главное преимущество — огромная скорость на большой высоте, позволяющая перехватить вражеские бомбардировщики на безопасном для обороняемого объекта рубеже. С другой стороны, высокая квалификация летчиков ПВО и базирование на крупных стационарных аэродромах с бетонными взлетно-посадочными полосами до некоторой степени могли смягчить проявление главных недостатков самолета: сложность в пилотировании и большая посадочная скорость. Плохая горизонтальная маневренность также не становится серьезным препятствием в процессе перехвата тяжелого и неповоротливого дальнего бомбардировщика противника.

Однако никаких «следов» такой специализации МиГ-3 не обнаруживается. То есть во всех популярных книжках и газетных статьях этот самолет иначе как высотным пере-

хватчиком и не называют, но вот в реальности ничего подобного накануне войны не было.

Город и порт Одессу прикрывает 69-й ИАП на И-16, а 122 МиГ-3 в составе 20-й смешанной авиадивизии развернуты у румынской границы в районе Кишинев—Бельцы. В Киевском Особом военном округе 1—85 МиГ-3, из них в составе 36-й истребительной дивизии ПВО Киева — ноль. Большая же часть «мигов» находится в составе 15-й смешанной авиадивизии, развернутой на самом острие львовского выступа. В точности такая же картина в соседнем Западном ОВО. 43-я истребительная дивизия, прикрывающая важнейшие железнодорожные узлы (Барановичи, Орша, Могилев, Минск), вооружена только «ишаками» и «чайками», а 237 «мигов» в составе 9-й смешанной авиадивизии сосредоточены на самом острие белостокского выступа. Прибалтийский ОВО — 139 «мигов», но при этом ПВО г. Рига обеспечивает 21-й ИАП на И-16, а 116 «мигов» находятся в районе Каунаса, в составе 8-й смешанной авиадивизии, приданной 11-й армии. Даже в Ленинградском военном округе «миги» обнаруживаются вовсе не в составе развернутых рядом со «второй столицей СССР» 3-й и 39-й истребительных дивизий (они вооружены «ишаками» и «чайками»), а у границы с Финляндией в районе Выборга (118 единиц в составе 5-й истребительной авиадивизии) и Кексгольма (45 единиц в составе 153-го ИАП).

Вполне отчетливо видно, что МиГ-3 планировали превратить в основной (что и отражено в гигантском запланированном объеме производства) фронтовой истребитель, т.е. использовать его именно таким образом, когда главные недостатки самолета проявятся самым ярким образом, а использовать преимущество в большой высотной скорости практически никогда не удастся. В реальности же все получилось еще проще. Сосредоточенные на приграничных аэродромах «миги» так там и остались, и летом 41-го основной «рабочей лошадкой» советских ВВС стал, простите за неуместный каламбур, заслуженный старый «ишак».

В дальнейшем уцелевшие в приграничном побоище авиаполки начали перевооружаться на три типа истребителя (МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1), причем некоторые в течение второй половины 41-го года успели перевооружиться дважды. Накопившийся боевой опыт показал, что МиГ-3 в этой «тройке» — наихудший. Тем временем война собирала свою «жатву»: число летчиков с относительно добротной довоенной подготовкой неумолимо сокращалось, а из училищ прибывали молодые сержанты, которые, по словам Захарова, «просто не могли летать на «миге». Последний и решающий удар нанесла эвакуация авиамоторного завода № 24 и развертывание на нем крупносерийного выпуска двигателя АМ-38 для штурмовика Ил-2. АМ-35 сняли с производства, и вслед за ним, в начале 1942 г., прекратил выпуск «мига» авиазавод № 1. Вплоть до самого конца войны ничего другого так называемое «КБ Микояна» запустить в серию не смогло. Именно таким оказался обескураживающий результат Больших Гонок.

1.5. Бензин и люди

После столь затянувшегося разговора о самолетах, моторах и заводах пора наконец перейти к обсуждению главной составляющей военной авиации. «Лучший самолет — это самолет, в кабине которого сидит лучший пилот». Это правило — на все времена, и оно было тем более верно в эпоху Второй мировой войны, когда уровень автоматизации процессов управления самолетом, навигации, обнаружения цели, управления оружием был очень низким (или просто нулевым). Пилотажная, тактическая, стрелковая подготовка летчиков — вот что в решающей степени определяло конечную эффективность системы «человек—самолет». Эти бесспорные (и к тому же вполне тривиальные) истины не дают, однако, ответ на чрезвычайно трудный вопрос выбора **количественной меры** этой самой «подготовки летчика».

Казалось бы, чего же трудного может быть в таком вопросе? Лишней подготовки не бывает... Увы, все гораздо сложнее. В полном соответствии с законами диалектики («отрицание отрицания», как нас учили в институте) эффективное использование «материальной части авиации» (этот военный термин будет теперь все чаще встречаться на страницах нашей книги) возможно только с летчиками высокой квалификации, подготовка которых требует такого колоссального расхода материальных ресурсов, в рамках которого становится практически невозможным создание и обновление «матчасти».

Теперь от квазифилософских рассуждений перейдем к простой и конкретной арифметике.

В качестве первого приближения возьмем цифру в 150 часов. Такой годовой налет, по меркам 30—40-х годов, мог считаться соответствующим требованиям достаточно интенсивной подготовки и поддержания высокой квалификации летчика (в частности, приказом наркома обороны СССР № 0020 от 11 марта 1941 г. годовой налет на одного летчика в строевых частях ВВС Красной Армии был установлен в 160 часов). (71) Ресурс типичного авиамотора той эпохи составлял порядка 100 моточасов (заметьте, «типичного», а отнюдь не только советского). После выработки ресурса двигатель теоретически можно было отправить в капремонт, а после качественно выполненного ремонта снова поставить — если и не на боевой, то на учебно-боевой самолет. Предположим, что качественный капремонт добавил мотору еще 50 часов «жизни». Даже при всех этих — отнюдь не очевидных в рамках жестких авиационных норм — допущениях на поддержание должного уровня летной подготовки одного летчика-истребителя надо израсходовать один авиамотор в год (про затраты на подготовку пилота тяжелого 4-моторного бомбардировщика пока промолчим).

И это еще только начало длинного перечня расходующих материальных ресурсов. Мотор сам по себе не рабо-

тает, ему нужно горючее. Типичный авиамотор той эпохи расходовал порядка 0,3 кг бензина в час на одну л.с. мощности. А это значит, что даже легкий одномоторный истребитель с двигателем мощностью в 1000 л.с. (в эту категорию попадают практически все советские, немецкие, французские, английские и прочие истребители начала 40-х годов) за один час полета расходует 300 кг бензина. Или 45 тонн в год (при указанном выше налете в 150 часов). Две железнодорожные цистерны того времени.

Много ли это — один мотор и две цистерны авиационного бензина? Совсем не много — если ставится задача подготовить одного летчика. Или сто летчиков. Но запросы товарища Сталина выражались в совершенно других цифрах.

К началу 1938 г. (т.е. за полтора года до начала Второй войны) в системе летных школ и училищ ВВС РККА обучалось 9200 летчиков (не считая прочих авиационных специалистов — штурманов, радистов, стрелков-бомбардиров). (72) 5 ноября 1940 г. Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило Постановление СНК № 2265—977, в соответствии с которым в течение 1941 г. предстояло подготовить 32,5 тыс. летчиков и к концу года довести общую численность летных экипажей советских ВВС до 60 (шестидесяти) тысяч. На момент принятия этого решения в штатах ВВС Красной Армии уже числилось 37 558 летчиков. (73)

Строго говоря, на этих цифрах обсуждение проблемы можно завершать. 32 тыс. военных летчиков за один год подготовить невозможно. Никакая экономика такое напряжение не выдержит. Да, можно присвоить звания, выдать соответствующую форму и назвать будущих смертников «сталинскими соколами». Это можно, но 32 тыс. авиамоторов и 1,5 млн тонн авиабензина (с учетом подготовки экипажей бомбардировщиков эта цифра станет еще раза в два больше) в Советском Союзе не было, не говоря уже о том, что бензин был нужен и для строевых частей, а выпускаемых моторов (план производства которых в 1941 г. был

выполнен менее чем на половину!) едва хватало на обеспечение грандиозной программы производства новых самолетов. Поставленная задача находилась в таком вопиющем несоответствии с реальными возможностями страны, что впопугу поставить вопрос о психическом здоровье того человека, который назывался «Политбюро ЦК ВКП(б)».

Причем если «роскошь» расходования 30 тыс. авиамоторов (а с учетом подготовки пилотов бомбардировщиков — так и значительно большего числа) на летную подготовку была непосильна для экономики СССР по причинам, которые можно назвать объективными, то ситуация с обеспечением советских ВВС (ВВС в целом, а не только летных школ и училищ) авиабензином выглядит совершенно сюрреалистично. Страна, располагавшая на тот момент самой большой нефтедобычей во всем Старом Свете, держала свою авиацию на строжайшем «голодном пайке».

С момента освоения Прикаспийского нефтеносного района (Баку) Россия уверенно вышла на позицию мирового лидера нефтедобычи. Так, в 1904 г. 90% всей мировой добычи нефти пришлось на две страны: США (13,8 млн т) и Россию (10,1 млн т). Весь остальной мир добывал тогда в десять раз меньше, чем эта пара лидеров. На рубеже 30—40-х годов добыча нефти в США превышала 160 млн тонн, в СССР добывалось порядка 31 млн тонн; ближайший в Восточном полушарии конкурент (Иран) добывал в три раза меньше. Добыча нефти в Румынии была в пять раз меньше, чем в СССР (5,5 — 6,5 млн тонн), причем поставки румынской нефти в Германию никогда не превышали отметки в 2,5 — 2,8 млн тонн. Сама же Германия — даже с учетом месторождений Австрии, Чехии, Польши и Югославии — добывала не более 1,4 — 1,6 млн тонн нефти в год.

Трудно сказать, чему, глядя на эти цифры, следует удивляться больше: тому ли, что Германия ввязалась в Мировую войну против коалиции трех мировых держав (Британская империя, СССР, США) и смогла продержаться несколько лет до того, как была разгромлена и принуждена к капиту-

ляции, или же тому, что при добыче 31 млн тонн нефти в год советская авиация оказалась без горючего.

Производство высокооктановых авиабензинов (Б-74 и Б-78)¹ составило 0,072 млн тонн в 1938 г. и 0,142 млн тонн в 1939 г. (74) Стоит отметить, что в указанный момент времени должности наркома топливной промышленности и наркома авиационной промышленности занимали два родных брата (Л.М. и М.М. Кагановичи), но даже столь тесное родство не позволило согласовать потребности авиации с производственными мощностями крекинга нефти. Лишь к 1941 г. плановое задание (фактически невыполненное!) по производству высокооктанового авиабензина достигло отметки в 0,45 млн тонн в год. (75) Запланированный (но так и не достигнутый в реальности) уровень накопления мобилизационных запасов авиабензина (причем с учетом потребностей ВМФ) должен был к 1 апреля 1941 г. составить всего 234 тыс. тонн (131 тыс. т Б-74 и 103 тыс. т Б-78). (76)

Что обозначают эти цифры практически?

В многостраничном докладе штаба ВВС Западного ОВО от 15 мая 1941 г. приведен «Расчет одной заправки для частей ВВС ЗапОВО (без формирований 1941 г.)». (77) В документе много цифр, а завершается он констатацией того, что имеющийся «в частях» (это важное уточнение) запас горючего «составляет в среднем 2,3 заправки на каждый полк». Признаться, я в такое сразу не поверил и воспользовался калькулятором. Нет, все верно: без учета неприкосновенного запаса бензина (еще одно важное уточнение) бензина могло хватить только на 2,3 вылета всей авиации округа (будущего Западного фронта). Нельзя не отметить, что авторы доклады констатируют этот, обрекающий авиа-

¹ Вопреки широко распространенному заблуждению, цифры в обозначении марки авиабензина не равны его октановому числу. Бензин Б-74 имел октановое число, определяемое по так называемому «моторному методу», равное 91, бензин Б-78 имел октановое число 93. Также стоит отметить, что лучший российский автомобильный бензин АИ-98 имеет октановое число «по моторному методу», равное 89, т.е. уступает по этому параметру авиационному Б-74.

цию фронта на скорый и неизбежный разгром факт с ледяным спокойствием стороннего наблюдателя, без каких-либо оценок и предложений... Если же израсходовать весь, до последней капли, неприкосновенный запас и если не тратить бензин на разведывательные, резервные, санитарные, учебно-тренировочные части и подразделения, да еще и оставить на земле два полка тяжелых (и очень прожорливых — одна заправка весит 9416 кг) ТБ-3, то имеющихся 14,47 тыс. тонн бензина могло бы хватить **на 8 вылетов**.

После этих 8 вылетов оставалось только ждать — или того момента, когда немецкие рабочие и крестьяне восстанут против ига капитала и повернут свои штыки против эксплуататоров, или эшелонов с горючим из окружных или центральных складов. Вот только найдется ли там бензин?

Вся группировка советской авиации на Западном ТВД (ВВС пяти округов и двух флотов) имела в своем составе (округляя до сотен) 4800 истребителей и 3500 бомбардировщиков, в том числе — 1000 ДБ-3 (тяжелые четырехмоторные ТБ-3 в данном случае не учтены). Исходя из указанного в вышеупомянутом «Расчете» веса одной заправки (326 кг для истребителя, 945 кг для легкого бомбардировщика, 2880 кг для дальнего ДБ-3), мы получаем суммарную цифру в **6,8 тыс. тонн**. Именно столько весила одна заправка всех самолетов.

Сравнивая эту цифру с планируемым (но так и не достигнутым фактически!) объемом мобилизационных резервов (234 тыс. т), мы приходим к выводу, что накопленных в стране запасов высокооктанового бензина могло хватить (без учета нужд всех прочих потребителей) на **34 вылета** авиации действующей армии. На один месяц интенсивной боевой работы. В дальнейшем оставалось рассчитывать только на текущее производство авиабензина. Оставляя в стороне все вопросы, связанные с доставкой взрывоопасного груза на тысячекилометровые расстояния (и возможные потери бензина в результате ударов авиации противника), мы получаем число 5,5. Пять с половиной. Один

вылет в шесть дней. Именно на 5,5 заправок в месяц могло бы хватить запланированного на 1941 г. производства авиабензина (450 тыс. т в год, 38 тыс. т в месяц).

Надеюсь, внимательный читатель уже заметил, что в нашем расчете была учтена лишь фактическая — по состоянию на 22 июня 1941 г. — численность советской авиации «первого эшелона», но ведь товарищ Сталин планировал развертывание ВВС Красной Армии в составе 343 авиаполков с 22 170 боевых самолетов (не считая еще 10 457 самолетов в резерве, в составе вспомогательных частей и военно-учебных заведений). На каком же бензине и сколько раз могла бы подняться в воздух эта армада, если даже «жалкие 8300 самолетов» были обеспечены бензином на две-три недели активных боевых действий?

Недоверчивый читатель, вероятно, уже готов задать следующие три вопроса: можно ли верить столь дилетантскому расчету? Как же в таком случае советская авиация провела четыре года? И куда же девалась добываемая в Баку нефть?

Пойдем по порядку заданных вопросов. Дилетантский расчет, скорее всего, приукрасил суровую действительность. Расчет, выполненный военными специалистами («Мобилизационная заявка НКО на высокооктановые бензины на 1941 г.») определил годовую потребность в размере 3,64 млн тонн высокооктанового авиабензина в год (2 656 тыс. т Б-78 и 985 тыс. т Б-74). (72) В сравнении с этой цифрой плановый объем годового производства (0,45 млн т) составлял всего лишь 12% (по Б-78 и вовсе 7,5%). То есть «бензиновый кризис» приближался к стадии «бензиновой катастрофы».

Советская авиация тем не менее летала и воевала. На чем? Обеспечить действия советских ВВС авиабензином «помогли» немцы. Уже к 10 июля 1941 г. в строю осталось менее двух тысяч исправных самолетов (1824 единицы в составе ВВС пяти фронтов). К 1 октября в советских ВВС числилось всего 1166 исправных самолетов. (78) Да и эти

оставшиеся номинально в строю самолеты использовались с весьма низкой интенсивностью. За 12 месяцев (с 22 июня 1941 г. по 1 июля 1942 г.) было выполнено 168 тыс. боевых вылетов истребителей, 70 тыс. бомбардировщиков и 16 тыс. штурмовиков. (216) **В среднем — 700 вылетов в день.**

В результате авиабензина стало «много», даже «больше, чем надо». На указанное выше количество вылетов достаточно порядка 180 тыс. тонн, а фактически за первые 12 месяцев войны советские ВВС израсходовали 520,4 тыс. тонн высокооктанового авиабензина! (146) В дальнейшем количество самолетов, число самолето-вылетов и потребные расходы бензина стали неуклонно нарастать. Если по состоянию на 1 января 1942 г. совокупный вес одной заправки самолетов действующей армии составлял 1,57 тыс. тонн (что позволяет предположить наличие порядка 2 — 2,2 тыс. боевых самолетов в строю), то к 1 июня 1944 г. он вырос до 5,54 тыс. тонн, а к концу войны (на 1 мая 1945 г.) составил 6,42 тыс. тонн (т.е. почти сравнялся с приведенным выше весом заправки на 22 июня 1941 г.). (79)

В этом периоде войны несколько сгладить остроту «бензинового кризиса» помогли американцы. Именно так — «несколько сгладить». Не более того. Для интенсивного использования наличных сил авиации отчаянно не хватало бензина. Так, во время крупнейшей стратегической наступательной операции «Багратион» (разгром немецкой группы армий «Центр» в июле—августе 1944 г.) советские ВВС могли израсходовать лишь 9 заправок в месяц, а во время завершающих войну Висло-Одерской и Берлинской операций расход авиабензина составил всего 7,2 заправки в месяц. (79) Другими словами, один самолет мог в среднем подняться в воздух не более одного раза в четыре дня — и это в разгар наступления!

С другой стороны, не стоит и преуменьшать вклад союзников — без них советские ВВС до Берлина и вовсе бы не долетели. Арифметика тут очень простая.

Всего за время войны было израсходовано (на все нужды и всеми ведомствами) 3 млн тонн авиабензина (2998 тыс. тонн — если быть точным). Откуда он взялся? 720 тыс. тонн высокооктанового бензина — это непосредственно американские поставки. Еще 450 тыс. тонн импортных высокооктановых (с октановым числом от 95 до 100) компонентов было использовано для смешения с низкооктановым бензином советского производства; таким способом было получено еще 1 117 тыс. т авиабензина. Оставшиеся 1161 тыс. тонн авиабензина (чуть больше одной трети общего ресурса) произвели бакинские заводы. Правда, сравнивая необходимое для этого производства количество тетраэтилсвинца (по рецептуре Б-78 эта антидетонационная добавка составляла 4 куб. см на литр) с объемом американских поставок (6,3 тыс. т), мы обнаруживаем, что они полностью покрыли (и даже перекрыли) потребности советских нефтеперерабатывающих заводов. (79)

Самым сложным является вопрос о судьбе добываемой нефти. То есть ответ-то известен, но читатель в него вряд ли поверит... Из глубин земли фонтаном бьет не прозрачный легкий бензин, а тяжелая черная жидкость. Прямая перегонка нефти позволяет получить не более 15—20% бензина, причем низкооктанового. После отбора светлых нефтепродуктов (бензин, керосин, газойль) остается мазут и гудрон. В 1914 г. в России было переработано лишь 74% добытой нефти (остаток был использован как котельное топливо), причем 58% переработанной нефти было превращено в мазут. Приведенные цифры в использованном мной источнике сопровождаются следующим комментарием: *«Эти данные красноречиво свидетельствуют о хищническом истреблении ценного сырья»*. Не будем спорить с профессионалами, примем к сведению, что 74% переработки — это «хищническое истребление ценного сырья».

В период 1941—1945 гг. в СССР было добыто 110,7 млн тонн нефти. Из этого количества было выработано 16,6 млн тонн бензина (т.е. менее 15% от объема добытой нефти), 21,3 млн тонн иных светлых нефтепродуктов и 32,8 млн

тонн топочного мазута. Таким образом, было переработано лишь 64% добытой нефти, причем 46% от производства составил мазут. (80, 81, 82) Поскольку сжечь огромное количество добытой, но переработанной нефти было негде (нефтяные моторы, равно как и нефтяные котельные, давно уже ушли в прошлое), то нефть складировали в «открытых естественных хранилищах». В переводе с русского на русский это означает, что добытую нефть в огромных количествах выливали на землю — в овраги и озера, на многие десятилетия вперед отравляя почву и грунтовые воды в окрестностях Баку. О том, чтобы снизить добычу — да еще и во время войны, в обстановке Великого Трудового Подвига, — никто не посмел и заикнуться. В конце концов заполнились все «открытые хранилища», и тогда руководство вспомнило о том, что нефть можно «складировать» там, откуда ее и добыли — под землей.

Н. Байбаков (с 1944 г. — нарком нефтяной промышленности, в дальнейшем — руководитель Госплана СССР) в своих мемуарах под традиционным названием «Дело жизни» пишет:

«Все емкости были заполнены нефтью. Девать нефть некуда... Создалась парадоксальная ситуация: с одной стороны, нефть некуда девать, а с другой — острейшая нужда в ней на фронте (ох, ошибается товарищ нарком, сырая нефть на фронте никому не нужна. — М.С.)... И в этой обстановке вносится невероятное с точки зрения здравого смысла предложение: нефть добывать, гнать ее по трубопроводу на нефтеперегонные заводы в «Черный город»; снимать там «верхушку» (бензин), а остаток отправлять обратно и закачивать в пласт».

Доктор геолого-минералогических наук, профессор Ч.А. Султанов в своей книге «Нефть» дает такой комментарий к этому действию:

«Это чудовищное по своим негативным последствиям предложение было санкционировано как единственно возможное. Выделили специальную скважину и через нее закачали около полумиллиона тонн отбензиновой нефти для хранения непосредственно на фронте».

редственно в пласте, из которого ее добыли. Далее Н. Байбаков пишет: «В дальнейшем эту нефть мы снова добыли».

Нет, г-н Байбаков, не только эту, дегазированную и окисленную, нефть не добыли, но и практически угробили тот пласт, в который ее закачали...» (81)

Что же касается цивилизованной (в противоположность «хищническому истреблению») технологии переработки нефти, то она была разработана еще в 1891 г. великим русским инженером В.Г. Шуховым. Как это часто бывало, в промышленном масштабе изобретение первыми реализовали американцы, и сейчас эта технология известна во всем мире под названием «крекинг» (от английского глагола «to crack» — колоть, расщеплять). В скобках отметим, что суд (американский, а не советско-пролетарский) признал приоритет и патентные права Шухова. (83)

Суть процесса крекинга в том, что при высокой температуре и повышенном давлении происходит расщепление тяжелых фракций нефти. Существуют различные виды крекинг-процессов: термический, каталитический, высокотемпературный (пиролиз); выход бензина составляет от 40 до 70% от объема первичного сырья. Еще одной разновидностью крекинга является «риформинг». В этом случае в качестве сырья для «расщепления» используются низкооктановые светлые фракции; именно с помощью риформинга производятся авиационные бензины.

Разумеется, товарищ Сталин, перегруженный тысячей других дел, запомнить все эти мудреные слова не мог. Теоретически это должны были сделать его соратники-помощники, отобранные им по критерию личной преданности среди подлейших из беднейших. Увы, в данном конкретном случае у братьев Кагановичей (в биографии которых невозможно обнаружить хотя бы семь классов средней школы на двоих) согласовать безумный выпуск самолетов со столь же безумным перепроизводством нефти — при отсутствии адекватных мощностей по крекингу — так и не получилось.

Возвращаясь к теме данного раздела — уровню подготовки летчиков советских ВВС накануне войны, — хочу предостеречь читателя от двух поспешных выводов.

Во-первых, сама концепция подготовки большого числа летчиков средней квалификации должна быть оценена как единственно верная для той эпохи. Другая крайность — ставка на мизерное число летчиков высочайшего класса — неизбежно вела к поражению в условиях затяжной войны с серьезным противником. Наглядным примером такой порочной крайности может послужить история (история разгрома и уничтожения!) японских ВВС. Страна восходящего солнца готовила своих пилотов с исключительной, истинно японской тщательностью; отнюдь не редким исключением были летчики-истребители с налетом в 800 и более часов.

Тут, правда, надо отметить и то обстоятельство, что другого выбора у японского командования просто не было. Значительную часть авиации планировалось базировать на авианосцах; посадка самолета на крохотный «пяточок» палубы корабля представляет собой сложную и опасную задачу даже сегодня, даже с самолетами, «нашпигованными» системами автоматизации полета, демпферами колебаний в каналах управления, лазерными системами визуализации посадки и прочими чудесами техники. В 30—40-е годы летчика низкой или даже средней квалификации к авианосной авиации опасно было подпускать — он мог разбить не только себя и свой самолет, но еще и отправить на дно морское дорогостоящий корабль.

Японские асы навсегда заставили весь мир запомнить слово «Перл-Харбор»; на своих весьма и весьма средних самолетах они успешно сражались с мощными и хорошо вооруженными американскими «Корсарам» и «Хелл кэтами». Все кончилось, когда против горстки летчиков высочайшей квалификации богатая Америка выставила огромные, многотысячные авиационные группировки. Япония (еще до применения супербомбы) была разрушена

и сожжена дотла массированными налетами американских «Летающих крепостей» (на Японские острова было сброшено 160 килотонн бомб, в Токио уничтожено 767 тыс. зданий). Страна была принуждена к фактической капитуляции прежде, чем хотя бы один американский солдат ступил на землю Японских островов, — урок истории, заслуживающий серьезного внимания.

На краю пропасти осенью 1940 г. оказалась и Англия, ВВС которой накануне «битвы за Британию» имели в своем распоряжении менее полутора тысяч летчиков-истребителей. Судьба, железная воля Черчилля, мужество и стойкость населения, а также впервые в военной истории практически реализованная система централизованного управления истребительной авиации ПВО, основанная на дальнем радиолокационном обнаружении вражеских самолетов, спасли тогда непокорный остров от неминуемого поражения. Однако строить стратегию развития ВВС в расчете на милость судьбы было не слишком разумно.

Принятая в СССР стратегия создания крупных по численности ВВС и подготовки многотысячной «летающей пехоты» была в принципе верной. Проблемой, превратившейся на рубеже 30—40 гг. в острейший кризис, было неумение найти «точку разумной достаточности» — удручающе низкий уровень управленческой культуры не позволил согласовать и соразмерить выпуск самолетов, производство авиабензина и масштабы подготовки летчиков. Нетрудно убедиться, что, располагая 30 млн тонн добываемой нефти в год, Советский Союз мог на порядок увеличить производство высокооктанового бензина. Все, что требовалось, это разумное перераспределение материальных и людских ресурсов; в частности, следовало наращивать производственные мощности по крекингу нефти вместо того, чтобы строить десятки новых авиазаводов для производства десятков тысяч новых самолетов, которые нечем было заправлять.

Во-вторых, следует принять во внимание временную динамику развития «бензинового кризиса» и степень его влияния на уровень подготовки летчиков советских ВВС. «Взрывной» рост численности советских ВВС и переход на моторы с мощным наддувом и высокой степенью сжатия (АМ-35А, М-63, М-105) произошел в 1939—1941 гг. До этого и самолетов было значительно меньше, и используемые моторы (М-25 на первых модификациях И-16, М-100 на первых модификациях СБ, АМ-34 на тяжелых ТБ-3) не требовали столь высокооктанового бензина. Пригодный для них авиабензин Б-70 с октановым числом, измеренным по «моторному методу», равным 87 (что, кстати, соответствует германскому авиабензину середины 30-х годов), производился в значительно бóльших количествах: 406 тыс. тонн в 1938 г. и 429 тыс. тонн в 1939 г.

Наконец, не следует забывать о том, что для нескольких тысяч советских летчиков «школой летной и боевой подготовки» стали локальные конфликты второй половины 30-х годов (Испания, Китай, Халхин-Гол) и, конечно же, «зимняя» финская война, в ходе которой советская авиация выполнила более 100 тыс. боевых вылетов. Например, одним из активных участников «зимней войны» был 1-й минноторпедный авиаполк ВВС Балтфлота. Штурман полка (в дальнейшем генерал-лейтенант авиации) П. Хохлов в своих мемуарах пишет: *«Предшествующая учеба и боевые действия дали свои результаты... В полку появились снайперские экипажи по бомбометанию и минным постановкам. В среднем каждый экипаж налетал в 1940 году более 200 часов»*. (84) И оригинальные документы, и мемуарная литература свидетельствуют о том, что, начиная от уровня командира эскадрильи и выше, трудно было найти в советских ВВС летчика, не имевшего опыта личного участия в боевых действиях, орденов и медалей на груди. Пресловутые «три часа учебного налета — и в бой», которыми морочат голову доверчивой публике недобросовестные журналисты, не имеют ничего общего с действительным положением дел.

В конкретных цифрах и фактах ситуация была значительно более сложной и неоднозначной.

Вопреки широко и успешно распространенному мифу, уровень аварийности в советских ВВС был весьма низким. В 1934 г. произошло 243 аварии и 68 катастроф, в которых погибло 107 человек; в 1935 г. — 249 аварий и 56 катастроф, в которых погибло 86 человек. То есть в среднем в год разбивалось (с более или менее тяжелыми последствиями) порядка 300 самолетов. Причем, согласно данным Разведуправления Штаба РККА, в 1934 г. на одну катастрофу в советских ВВС приходилось почти в два раза больший налет в часах, чем в авиации Великобритании. (72) Пять лет спустя — даже в условиях многократного роста численности советской авиации — показатели аварийности выросли не более чем в 2—3 раза, до уровня 600—900 самолетов в год. (86) Причем эти повсеместно цитируемые цифры («ежедневно в среднем гибнет у нас при авариях и катастрофах 2—3 самолета, что составляет на год 600—900 самолетов») взяты из текста Постановления Политбюро ЦК о снятии П. Рычагова с должности начальника ВВС Красной Армии¹. У таких документов была своя, отработанная за многие годы «стилистика» и своя, не всегда достоверная статистика. Тем не менее примем за основу именно

¹ Еще одним, прочно укоренившимся мифом является утверждение о том, что причиной (или, по меньшей мере, предлогом) для ареста Рычагова стало это злополучное «постановление об аварийности». Ничего подобного. Через три дня, 12 апреля 1941 г., был издан приказ НКО СССР № 0022, в котором было, в частности, сказано: «Согласно просьбе генерал-лейтенанта авиации т. Рычагова командировать его на учебу в академию Генерального штаба Красной Армии». Более того, 4 мая Политбюро «сняло опалу» и с двух других фигурантов «аварийного Постановления» от 9 апреля: «Предложить Прокурору СССР т. Бочкову в отношении генерал-лейтенанта авиации Проскурова и полковника Миронова рассмотреть их дело на суде и, имея в виду их заслуги в Красной Армии, ограничиться общественным порицанием» (РГАСПИ, ф. 17, оп. 3, д. 1039, л. 12).

Арестованы они были значительно позже: Рычагов — 24 июня, а Проскуров — 27 июня, уже на «пике» начавшейся в конце мая волны арестов высшего комсостава ВВС.

эти цифры: 50—75 аварий и катастроф в месяц. Много ли это?

В Люфтваффе за период с 1.09.39г. по 22.06.41 г. во время обучения в летных школах погибло 1924 человека и еще 1439 было ранено. Кроме того, в строевых частях при авариях и катастрофах погибло 1609 и было ранено 485 человек летного состава. (87) Итого — в среднем 248 человек в месяц. В месяц, а не в год. И это при том, что численность Люфтваффе и число курсантов в летных школах Германии в указанные годы были в разы меньше, чем в СССР. Впрочем, даже достаточно высокий уровень аварийности в Люфтваффе не идет ни в какое сравнение с тем, что происходило в реанимируемых с лихорадочной поспешностью ВВС Франции.

За восемь месяцев «странной войны» (с сентября 1939 г. и до мая 1940 г.) французские летчики выполнили 10 119 вылетов (едва ли их следует называть «боевыми»); в редких стычках с немецкими истребителями и разведчиками потеряли 81 самолет (сбит или поврежден) и заявили о 88 уничтоженных самолетах противника. Цифры, вполне соответствующие общему характеру вялотекущей «странной войны» на Западном фронте. Вот только общие потери — с учетом аварий и катастроф — составили 914 самолетов. (88) Другими словами, каждый двенадцатый (!) вылет заканчивался поломкой самолета. Для сравнения: в упомянутом выше докладе штаба ВВС Западного ОВО от 15 мая 1941 г. указано, что средний налет на один поврежденный самолет составил 844 летных часа — великолепный для той эпохи показатель. (89) Не надо забывать и о том, что число учебных полетов, как правило, больше числа летных часов.

Возвращаясь с Западного фронта на Восточный, мы можем констатировать, что за шесть месяцев 1941 г. Люфтваффе потерял в авариях и катастрофах (по данным разных источников) порядка 1350—1700 боевых самолетов, т.е. порядка 225 — 280 самолетов в месяц — значительно боль-

ше, чем теряли в 1940 г. большие по численности советские ВВС. Общий налет в часах немецкой авиации на Восточном фронте мне, к сожалению, неизвестен. С точностью, достаточной в данном контексте, можно предположить, что группировка Люфтваффе, число исправных самолетов в которой снижалось с 2 до 1,5 тыс. самолетов, могла выполнить не более 400 тыс. вылетов, что в пересчете дает некую цифру порядка 250—300 летных часов на одну аварию или катастрофу.

Аварийность в советских ВВС была весьма и весьма низкой. Это есть факт, который надо просто знать. Гораздо сложнее дать адекватную оценку этого факта. Низкая аварийность может быть обусловлена как высоким уровнем летного мастерства пилотов, так и недопустимо низким, «щадящим» режимом боевой подготовки. Вылет вылету рознь — можно крутить широкие круги над аэродромом, а можно выполнить пять пикирований за один учебный полет; соответственно принципиально различными будут и вероятность аварий, и подготовка летчиков. Есть серьезные основания предположить, что многие командиры советских ВВС — снизу и доверху — пошли по пути минимизации рисков в ущерб подготовке летных экипажей к войне.

21 апреля 1941 г. помощник главкома ВВС по авиации дальнего действия генерал-лейтенант Проскуров обратился с письмом к Сталину. Там, в частности, было сказано:

«...Специалисты считают, что при существующих правилах летной службы в ВВС они не смогут выполнить возложенной на них задачи — слишком велики ограничения. Они побывали в нескольких частях ВВС и убедились, что слишком велика боязнь у командного состава ответственности за полеты в сложных метеоусловиях и ночью... Интересы дела требуют еще больше увеличить интенсивность летной работы, неустанно улучшая организацию и порядок в ВВС. Серьезные предупреждения и наказания, записанные в приказах НКО, заставят командный состав ВВС подтянуться, но на-

рядом с этим они могут усилить боязнь за происшествия и тем снизить темпы качественной подготовки.

Дорогой тов. Сталин, у нас в истории авиации не было случая, когда бы судили командира за плохую подготовку подчиненной ему части. Поэтому люди невольно выбирают из двух зол для себя меньшее и рассуждают так: «За недоработки в боевой подготовке меня поругают, ну в худшем случае снизят на ступень в должности, а за аварии и катастрофы я пойду под суд».

К сожалению, так рассуждающие командиры не единичны. Такие настроения имеют и будут иметь место до тех пор, пока за боевую готовность подчиненной части не будут предъявлены такие же требования и ответственность, как и за аварийность...» (90)

Серьезный анализ содержания и результативности летной подготовки экипажей советских ВВС требует отдельного монографического исследования. Пока же ограничимся рассмотрением некоторых конкретных примеров.

Самой большой в составе ВВС Западного ОВО была 9-я смешанная авиадивизия (четыре истребительных и один бомбардировочный полк). К числу *«летающих самостоятельно на боевом самолете»* в докладе штаба ВВС округа было отнесено 303 истребителя и 49 экипажей бомбардировщиков. (91) За четыре месяца (с января по апрель 1941 г. включительно) общий налет составил 4335 часов, что дает всего лишь 12 часов на экипаж (фактически — еще меньше, т.к. кроме 352 *«летающих самостоятельно»* было еще 64 молодых летчика, которых вводили в строй).

Совсем плохо обстоит дело с собственно боевой подготовкой. Если верить отчетам (хотя верится в такое с трудом), 13-й БАП не выполнил ни одного учебного бомбометания. Четыре истребительных полка за четыре месяца провели 68 учебных воздушных боев и 431 воздушную стрельбу (в среднем — 1,3 стрельбы на одного истребителя). (92, 93) И что самое удивительное — при таком уровне лет-

ной и боевой подготовки в дивизии наблюдается *«излишняя самоуверенность среди летного состава, переоценка сил летчиков руководящим составом, отсутствие повседневной требовательности в строгом выполнении Наставлений и Уставов... В работе штаба имеется некоторое зазнайство...»* (94) В свете этих фактов как-то по-новому начинает восприниматься и история молниеносного разгрома 9-й САД в первый же день войны...

В соседней, значительно меньшей по численности (два истребительных и один бомбардировочный полк) 11-й САД *«летают самостоятельно на боевом самолете»* 123 истребителя и 46 экипажей бомбардировщиков. (95) За те же четыре месяца общий налет составил 3010 часов, т.е. 18 часов на экипаж. Проведено 147 учебных бомбометаний (3,2 на экипаж), 327 учебных воздушных боев (2,7 на одного летчика), 264 воздушные стрельбы (2,1 на одного истребителя). (96)

Чуть лучше обстоят дела в 10-й САД (два истребительных, один бомбардировочный и один штурмовой — на бипланах И-15бис — полк). В этой дивизии число учебных бомбометаний составило в среднем 4,8 на экипаж, число учебных стрельб — 3,7 на одного летчика истребителя или штурмовика. (97) Другими словами, порядка одного учебно-боевого упражнения (со стрельбой или бомбометанием) на один экипаж в месяц!

Впрочем, удивляться особенно нечему. Если мотору для работы нужен бензин, то пулеметам для стрельбы нужны патроны. Казалось бы, что-что, но уж производство патронов в России/СССР было давно и хорошо налажено. И тем не менее в разделе *«Обеспечение огневой подготовки»* штаб ВВС Западного ОВО констатирует: *«Вначале было телеграфное распоряжение о разрешении расходовать норму 1940 года, что составляет на полк 100 тыс. патронов ШКАС, а в апреле получена норма, разрешающая на 1-е полугодие израсходовать 937 тыс. патронов ШКАС, что составляет на полк всего лишь 27 тыс. патронов».* (98)

Полки в составе ВВС округа были разные, в принципе можно было перераспределить имеющийся куцый ресурс в пользу истребителей (хотя бортстрелков бомбардировщиков тоже учить стрелять надо). Если же, в первом приближении, считать, что истребительным полкам досталось по 27 тыс. патронов, то это означает, что в среднем на каждый из 60 «ишаков» или «чаек» полка пришлось по 450 патронов. С учетом скорострельности ШКАСа такого боезапаса хватает на 4 секунды непрерывной стрельбы со всех четырех стволов. И это — на полгода «огневой подготовки» летчика-истребителя. И это — в приграничном военном округе. Даже «норма 1940 г.», восстановить которую просит штаб, почти вдвое меньше одного полного боекомплекта (так, боекомплект истребителя И-16 «пулеметных» модификаций составлял 3100 патронов ШКАС, что дает 186 тыс. на полк).

При этом нельзя сказать, чтобы патронов к ШКАСу не было вовсе. Судя по «Справке наличия боеприпасов в частях ВВС ЗапОВО», в 10-й САД было по 14,5 боекомплекта на самолет, в 11-й САД — 17 боекомплектов, в 9-й САД — 29,5. (99) Если во всем этом и был какой-то замысел и смысл, то учиться стрелять летчики предположительно должны были уже после начала войны, в реальном воздушном бою с противником...

Внимательный читатель, конечно же, обратил внимание на то, что все приведенные выше показатели летной работы частей ВВС Западного ОВО относятся к зиме—началу весны. Короткий световой день, туманы, метели, снежные заносы — для авиации той эпохи, да еще и базирующейся на грунтовых аэродромах, практически «мертвый сезон». Использовать эти цифры как среднетиповые нельзя. Так, например, 123-й ИАП, входивший в состав 10-й САД, с марта 1940 г. до начала войны имел общий налет в 7600 часов, что дает более 100 часов на одного летчика. (100) Теплым и солнечным летом летная подготовка проходила гораздо более интенсивно. Рассмотрим это на примере 13-й

бомбардировочной авиации — лучшей по предвоенной боевой подготовке авиадивизии ВВС округа (первые дни войны, кстати, полностью подтвердили эту оценку).

За четыре месяца (январь—апрель) общий налет в дивизии составил 3558 часов, а за один только май — 3506 часов (14 часов на один экипаж). (101) В мае выполнено, в пересчете на один экипаж, 7,7 пикирований, 3 бомбометания, 2 воздушные стрельбы. (102) Итак, 14 часов в воздухе и 3 бомбометания за месяц — и это в лучшей дивизии округа. Полет на полную дальность у СБ занимает 3—4 часа, т.е. даже в солнечном мае дивизия не приблизилась к тем весьма скромным (15 боевых вылетов в месяц) нормативам интенсивности использования фронтовой бомбардировочной авиации, которые были заложены в предвоенные планы. (103) Хотя, казалось бы, в соответствии с заветами А.В. Суворова («тяжело в учении — легко в бою») в мирной учебной обстановке следовало бы дать еще большую нагрузку на людей и технику — с тем чтобы накопить некоторый «запас прочности» на случай неизбежного в ситуации войны противодействия противника... Но, может быть, в июне все изменилось? Да, перемены налицо: *«С 1 июня части дивизии из-за отсутствия бензина прекратили полеты... Такое положение ставит под угрозу срыва выполнение плана боевой подготовки»*. (104)

Несколько более интенсивно проходила боевая подготовка летного состава в 20-й смешанной авиадивизии ВВС Одесского округа (по меньшей мере, одна причина такого различия понятна — в Одессе весна приходит гораздо раньше). В апреле два истребительных полка дивизии (4-й ИАП и 55-й ИАП) выполнили 2815 полетов с общим налетом 1137 часов (в среднем 23 вылета и 9,3 часа налета на одного летчика). Бомбардировочный полк дивизии (45-й СБП) выполнил в апреле 1266 вылетов с общим налетом 790 часов, что в среднем дает 21 вылет с налетом 13 часов на один экипаж. (105)

«Бензиновый голод» свирепствовал даже в столичных военных округах. Так, в директиве наркома обороны от 17 мая 1941 г., в которой излагалось содержание решения Главного военного совета по итогам боевой подготовки ВВС Красной Армии за зимний период 1941 г., отмечалось, что в Ленинградском округе боевая подготовка была ограничена недостатком горючего, которого хватало лишь на 30% обеспечения летной программы. (106) 31 мая 1941 г. нарком обороны Тимошенко подписал приказ № 0031, в котором констатировалась удручающая картина «боевой подготовки» в частях ВВС Московского военного округа:

«...При наличии в округе свыше 1000 летчиков проведено лишь 346 бомбометаний, из них с положительным результатом лишь 191 (55%); произведено 723 стрельбы по конусу и щитам, из них с положительной оценкой лишь 387 (50%). Проведено по округу учебных воздушных боев 78... Ни один летчик не летал выше 7 км, а всего высотный налет за весь зимний период составляет 45 час. 27 мин. по всему округу... В 23-й ИАД до 10 мая отсутствовал НЗ авиабензина, в результате чего самолеты оставались по несколько недель неспособными подняться в воздух... В 24-й ИАД с октября 1940 г. и до сего времени ночью и на высоту не летали даже те экипажи, которые были подготовлены к работе в системе ПВО еще в 1940 году...» (107)

Систематическая необеспеченность летной и огневой подготовки материальными ресурсами имела еще одну, вполне предсказуемую, «грань». Чем были заняты, правильнее сказать — чем могли занять себя молодые, материально обеспеченные¹, крепкие парни самого цветущего (20—25 лет) возраста, которым разрешали подняться в небо на боевом самолете не чаще 5—6 раз в месяц? (112)

Документы политотделов, протоколы собраний парторганизаций авиационных полков переполнены сообщения-

¹ Рядовой летчик в 1940 г. имел штатно-должностной оклад в размере 800—920 руб., командир эскадрильи — 1300—1550 руб., и это при средней зарплате рабочего промышленности порядка 340 руб.

ми о пьянках и «самоволках», о так называемом «бытовом разложении, выразившемся в связи с женщиной, имея жену» (это цитата), о случаях заболевания венерическими болезнями и даже самоубийствах.

Вот как описывает состояние дисциплины в летных частях заместитель командующего ВВС Западного ОВО бригадный комиссар Листров:

«...За 4 месяца в 11-й САД произошло 68 случаев пьянства, 14 самовольных отлучек и 1 случай дезертирства. Особенно большое количество летных происшествий и аморальных поступков падает на 122-й ИАП и 285-ю авиабазу. В этих частях приказы НКО, Уставы, внутренний распорядок нарушаются на каждом шагу...

...Приказ № 0155 характеризовал, что в 161-м ИАП, входящем в эту [43-я ИАД] дивизию, налицо развал дисциплины. Этим приказом командир 161-го ИАП с работы снят, а командиру дивизии, генерал-майору Захарову, объявлен выговор. Несмотря на приказы № 0022 и № 0155, положение с дисциплиной в 43-й ИАД не улучшилось, а продолжало ухудшаться... В апреле увеличилось количество пьянок и других аморальных явлений. В мае произошло убийство летчика П. (3 мая с.г. в 1 ч.25 мин был убит часовым, а в книге уволенный он числился вернувшимся в команду в 1 ч.32 мин.). В 162-м ИАП командир полка т. Р. в майские дни, вопреки прямому приказанию командира дивизии, запрещающего вообще увольнение кого бы то ни было из этого полка в город, разрешил командирам эскадрилий увольнять в город. Тогда в эскадрильях стали увольнять и командиры эскадрилий, и их заместители по политчасти. Как результат — в этом полку в майские дни произошло много безобразий, закончившихся самоубийством политрука К...» (108)

Правды ради надо отметить, что «обвинительный уклон», концентрация внимания прежде всего на недостатках были неотъемлемой чертой партийно-политических документов той эпохи (что, наверное, применительно к

армейским делам в принципе верно). Нельзя не заметить и то, что в мемуарной литературе обстановка в тех же самых частях описана совершенно по-другому:

«Небо над аэродромом дрожало от гула моторов. Казалось, гул этот не успевал стихать с вечера. Кроме трех полков И-16 и полка «Чаяк» в дивизии, которой мне доверили командовать, было немало учебных самолетов, самолетов связи — всего свыше трехсот машин. И все это гудело, взлетало, стреляло, садилось с утра до вечера каждый день. Мне же казалось, что режим нашей работы недостаточно плотный, и я поторапливал офицеров штаба и командиров полков».

Это пишет в своих воспоминаниях бывший командир 43-й ИАД генерал-майор Г.Н. Захаров. (109) А вот фрагмент воспоминаний генерал-лейтенанта С.Ф. Долгушина, который встретил начало войны лейтенантом в 122-м ИАП — том самом, где «приказы и Уставы нарушались на каждом шагу».

«Самолеты И-16, которые мы в полку получали, были 27-й и 24-й серий, с моторами М-62 и М-63. Буквально все они были новыми машинами, причем у каждого летчика: 72 самолета — 72 летчика в полку. У всех своя машина, поэтому и налет в часах у всех был большой, и летная подготовка пилотов была сильной. Я начал войну, имея налет 240 часов (подчеркнуто мной. — М.С.), и это — за 1940—1941 годы... Мы летали чуть ли не каждый день, ну, в воскресенье был выходной, а в субботу — летали». (110)

Однако самыми примечательными показались мне мемуары подполковника П.И. Цупко:

«В те месяцы накануне войны мы в учебных полетах осваивали новый метод бомбометания — с пикирования... Такой метод был во много раз эффективнее бомбометания с горизонтального полета, так как цели поражались с большей точностью, но по технике исполнения он был намного сложнее... После каждого вылета нас собирали командиры и на основе донесений наблюдателей и докладов экипажей скрупулезно,

по минутам анализировали действия пилотов и стрелков-бомбардиров. Полигон находился на пустыре в Беловежской пуще. Там известью на земле были нарисованы контуры танков, автомашин, артиллерийских батарей и просто круги с крестами посередине. Эти наземные цели мы и бомбили цементными бомбами. Постепенно, от полета к полету, росло наше умение, шлифовалось мастерство. К весне 1941 года мы владели таким методом бомбометания достаточно уверенно». (111)

Знаете, о чем это? Это описывается боевая подготовка в 13-м БАП 9-й САД. Той самой, в отчете о боевой подготовке которой в графе «бомбометания» стоит прочерк...

Подводя черту под этой главой, остается лишь констатировать, что «данный вопрос нуждается в дальнейшем доскональном изучении». Пока же можно с некоторой долей уверенности сформулировать лишь два тезиса:

— боевая (летная, огневая, тактическая) подготовка летного состава не соответствовала требованиям надвигающейся войны; даже достаточно скромная программа учебно-боевой подготовки систематически не выполнялась, главным образом, вследствие нехватки авиабензина;

— с другой стороны, реальный уровень подготовки был значительно выше тех баек про «три часа налета «по коробочке», которые в последние 10—15 лет заполнили страницы псевдоисторической литературы.

1.6. Итоги и обсуждение

«Подъем военного дела в России ограничивается недостатками русского народа, которые невозможно устранить ни при помощи денег, ни путем организационной работы. Эти недостатки заключаются в нежелании заниматься всякой методической работой, в недостаточном чувстве долга, боязни ответственности, отсутствии инициативы и полной неспособности правильно определить и использовать время...» (113)

Этот фрагмент из докладной записки германского Генерального штаба, составленной в 1913 г., нуждается, на мой взгляд, лишь в одном уточнении: под словами «русский народ» следует понимать не совокупность голубоглазых блондинов восточнославянской «крови», а тот многонациональный и многоконфессиональный народ, который сформировался за пять столетий вокруг центра в Великом княжестве Московском. Осуществленная с беспрецедентной жестокостью социальная революция 1917—1933 гг. лишь усугубила многовековую проблему России, которую еще в XIX веке писатель А.К. Толстой сформулировал в стихотворной строке: *«Страна, как есть, богата / Порядка только нет»*.

Ни огромные сырьевые богатства страны, ни огромные массы рабочей силы (стоимость которой путем беспощадного террора снизили до уровня поддержания простого физиологического выживания работника, а в некоторых ситуациях — и того ниже), ни удивительная по своей близорукости политика индустриально-развитых стран Запада, передавших Сталину новейшие военные технологии, не смогли в полной мере возместить отсутствие главного — эффективного менеджмента. Поднявшаяся с устрашающим грохотом Сталинская империя представляла собой огромного бронтозавра с крохотной головой, недоразвитым мозгом и ногами, подгибающимися под непомерным весом собственной туши.

Сталинские «выдвиженцы», подбираемые по принципу личной и «идейной» преданности, даже в лице своих лучших представителей были способны к очень интенсивной, но малопродуктивной работе. К тому было несколько причин. Системный, комплексный подход к рассмотрению и решению проблем в принципе трудно совместить с марксистско-ленинским мировоззрением, основанным на абсолютизации отдельных частных и догматической схоластике. Недопустимо низким (просто неправдоподобным по меркам сегодняшнего дня) был и уровень общего образования и культуры «коллективного сталина».

Наконец, так называемые «плановая экономика» и «централизованное снабжение» требовали запредельных усилий для решения простейших задач. То есть если в старые времена от командира гусарского полка, в котором отсутствовали седла и уздечки, требовалось проявить «инициативу», не выходящую за рамки простейших действий (достать из полковой кассы ассигнацию и послать денщика на рынок), то советский командир должен был или вести многомесячную переписку с десятком инстанций, или налаживать в полку полуподпольное производство уздечек. Хрестоматийно известный пример действий командира 9-го мехкорпуса Киевского ОВО, который в первый день войны посредством вооруженного разбоя решил неразрешимый ранее вопрос обеспечения корпуса автомашинами (будущий маршал Рокоссовский захватил окружную автобазу в Шепетовке и посадил на «экспроприированные» там грузовики свою 131-ю моторизованную дивизию) наглядно показывает, какой именно уровень «инициативы и чувства долга» требовался от советского военного руководителя. Германским офицерам такое и не снилось...

Применительно к задачам и проблемам создания Военно-Воздушных Сил эти общие соображения реализовались в следующем.

Советский Союз раньше всех прочих великих держав вступил в гонку авиационных вооружений и добился к середине 30-х годов выдающихся успехов. Была создана многочисленная военная авиация, превосходившая по численности любую коалицию возможных противников СССР и оснащенная великолепными (по меркам своего времени) боевыми самолетами.

Стремительно созданное превосходство начало столь же стремительно таять после того, как в гонку вооружений включились и другие будущие участники Мировой войны. В течение 2—3 лет Германия, Англия, США догнали Советский Союз по уровню тактико-технических характеристик выпускаемых самолетов и начали сокращать разрыв в чис-

ленности ВВС. Фактическая утрата лидерства советской военной авиации в субъективном восприятии Сталина была драматически усилена ошибочными (недобросовестными? вредительскими?) докладами разведки, руководства Наркомата обороны и авиационной промышленности, в которых были многократно завышены и производственные возможности, и достигнутая численность ВВС Германии.

Выход из сложившейся (сложившейся скорее в его сознании, нежели в реальности) кризисной ситуации Сталин нашел в том, чтобы в еще большей степени сосредоточить в одних (собственных) руках решение всех крупных, мелких и мельчайших вопросов развития авиации. В авиационной промышленности и науке с небывалой ранее интенсивностью насаждались специфические «сталинские методы руководства», т.е. грубый административный нажим, насаждение атмосферы страха, подхалимства и кровавых интриг. В результате этого были разгромлены сложившиеся научные и конструкторские коллективы, физически уничтожены (или надолго отстранены от творческой работы) лучшие специалисты, естественный процесс совершенствования и обновления самолетного парка советских ВВС был заторможен на 2—3 года — причем произошло это как раз накануне войны.

Неизбежные негативные последствия запредельной централизации процесса принятия решений усугублялись тем, что в центре системы управления находился человек, не имевший даже законченного среднего образования (не говоря уже о высшем техническом), не имевший ни личного опыта пилотирования самолетом (как это было в Германии, где развитием авиации руководили Геринг и Удет — два выдающихся аса Первой мировой войны), ни опыта личного участия в авиационном производстве. В результате принимались поспешные, необдуманые, а иногда и вовсе необъяснимые с позиций здравого смысла решения.

В конечном итоге сложилась совершенно парадоксальная, почти неопишуемая нормальным человеческим языком ситуация: много самолетов, много летчиков, много аэродромов, много авиазаводов, много авиашкол и летных училищ. При этом повсеместно не хватает авиабензина и бензозаправщиков, шлангов и воронок, аккумуляторов и автостартеров. Самолеты вооружены самыми скорострельными авиационными пулеметами, но при этом огневая подготовка летчиков ограничена мизерными нормами расхода патронов. Созданы вполне современные пикирующие бомбардировщики, но при этом учебно-боевая подготовка экипажей сводится к нескольким ознакомительным полетам. Есть новейшие зенитки, но нет снарядов к ним; есть уникальные бортовые системы наддува топливных баков инертным газом, но на аэродромах нет азота; есть огромный самолетный парк, но нет тракторов для расчистки аэродромов от снега; есть гигантская сеть летных школ, но даже сокращенные программы подготовки не обеспечены авиабензином...

В таком состоянии советские ВВС и подошли к тому моменту, когда истинное положение дел неминуемо должно было стать явным — к войне с сильным, упорным, решительным противником.

Глава 2

В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ

Одной из самых важных (и, к сожалению, сплошь и рядом игнорируемых) характерных черт начавшейся утром 22 июня 1941 г. войны в воздухе является крайняя несхожесть, «разнородность» событий и результатов. На северном фланге (ВВС Ленинградского военного округа и Балтийского флота) в первые дни сохранялось хрупкое затишье, изредка нарушаемое полетами разведчиков; в центре (ВВС Западного ОВО) произошел молниеносный катастрофический разгром; такой же, в сущности, разгром, но чуть более растянутый во времени, произошел и с ВВС Прибалтийского ОВО; крупнейшая по численности авиация Киевского ОВО вела вполне активные и даже результативные боевые действия. Самым же благоприятным для советской стороны образом складывалась обстановка на крайнем южном фланге войны — в Молдавии и Причерноморье; именно и только здесь советская авиация (ВВС Одесского ВО и Черноморского флота) некоторое время пыталась действовать в соответствии с собственными предвоенными планами, именно на этом ТВД потери советской стороны оказались вполне сопоставимыми с потерями противника.

С рассмотрения хода боевых действий ВВС Одесского округа (Южного фронта) в период с 22 июня до середины июля 1941 г. мы и начнем наше исследование.

2.1. Планы

Не секрет, что обсуждение вопросов советского военного планирования периода 1940—1941 гг. превратилось у нас в некую, слегка смягченную цивилизацией, разновидность

средневековых «споров о вере», обыкновенно заканчивавшихся массовой потасовкой, а в особо запущенных случаях — многолетней войной. Свое мнение по поводу геополитических и военно-стратегических планов руководства СССР я имел возможность высказать в книге «23 июня — день М» и в статье «Три плана товарища Сталина». В данной книге я постараюсь максимально отмежеваться от споров об «идейно-политической составляющей» и привлечь внимание читателя прежде всего к военно-оперативным аспектам предвоенных планов командования советских ВВС, а именно:

- оценка численности противостоящей группировки авиации противника;
- предполагаемое соотношение сил сторон;
- запланированная (ожидаемая) интенсивность, продолжительность и результативность действий советских ВВС.

Западный (по отношению к Москве) театр будущих военных действий естественным образом разделен на северную и южную части полосой непроходимых болот в бассейне р. Припять, тянущихся на 300 км в направлении «запад—восток», от Бреста до Мозыря. Северный (от Припяти до Финского залива) ТВД в природно-географическом отношении представляет собой практически единую зону, однако по всем предвоенным планам на нем предполагалось развертывание двух фронтов (на базе войск Западного и Прибалтийского военных округов соответственно).

Южный ТВД заметно разделен отрогами Карпатских гор на две части — украинскую и бессарабскую. Разделен он был и в военно-административном смысле (на Киевский и Одесский военные округа), однако вплоть до мая 1941 г. планировалось развернуть на Южном ТВД один огромный (превосходящий по многим параметрам два других, вместе взятых) Юго-Западный фронт. Соответственно, и планы действий ВВС Одесского округа (будущего Южного фронта, решение о развертывании которого было официально

принято лишь 21 июня) разрабатывались как составная часть общего оперативного плана Юго-Западного фронта. Эта довольно странная особенность предвоенного планирования делает уместным и необходимым совместное рассмотрение двух групп документов — как относящихся собственно к Одесскому ВО, так и общих планов «большого» Юго-Западного фронта.

Не позднее декабря 1940 г. штаб Киевского округа подготовил «Записку по решению Военного совета Юго-Западного фронта по плану развертывания на 1940 г.». (115) В этом многостраничном документе были достаточно подробно описаны и задачи ВВС Ю-З. фронта. Так, максимальный состав авиационной группировки противника штаб КОВО определил в следующих цифрах: *«Всего против ЮЗФ в начальный период войны могут оказаться действующими... самолетов германских до 10 тысяч, итальянских 2—3 тыс., румынских и венгерских 2—3 тысячи; всего 14—16 тысяч».* Далее в «Записке» был приведен и весьма примечательный способ определения численности вражеской авиации:

«Имеется на территории Генерал-Губернаторства (так во всех советских документах именовалась оккупированная немцами часть Польши. — М.С.) — 57 аэродромов; на территории собственно Германии до меридиана Дрезден — 12 аэродромов и 16 площадок; на территории Чехии и Словакии — 64 аэродрома и 50 площадок; на территории Венгрии — 39 аэродромов; на территории Румынии — 54 аэродрома и 53 площадки. Всего 226 аэродромов и 119 площадок.

При расчете посадки на каждый аэродром до 30 самолетов и с учетом до 50% площадок, как пригодных для скоростных самолетов, в пределах до 600 км от границ СССР противники смогут разместить до 8500 самолетов...»

Собственные силы составители документа предполагали в количестве *«81 полк авиации, из них 16 дбп, 35 сбп, 27 иап, 2 шап, 1 тбп»*, что при полной штатной укомплек-

тованности (62 самолета в полку) дает порядка 5 тыс. самолетов. То есть в полтора-два раза меньше, чем у противника. При таком соотношении сил планировалось достигнуть следующих результатов:

«Воздушные силы ЮЗФ решают следующие основные задачи:

1. В тесном взаимодействии с наземными войсками уничтожают живую силу наступающего противника, массируя удары на главных направлениях.

2. Последовательными ударами по установленным базам и аэродромам, а также боевыми действиями в воздухе уничтожают авиацию противника.

3. Истребительной авиацией прикрывают сосредоточение, развертывание и действия армий фронта.

4. Совместно с морской авиацией и флотом уничтожают военно-морской флот противника в Черном море и не допускают высадки морских десантов.

5. Не допускают сбрасывания и высадки на территории фронта воздушных десантов противника.

6. Мощными ударами по железнодорожным узлам Краков, Кельце, Калиш, Крейцбург, Ченстохов, Бреслау, Ратибор, Брно, Оппельн нарушить и задержать сосредоточение немецких войск.

Задачи решаются следующим порядком:

... 2 задача. 1-й день действий. Два последовательных налета по аэродромам противника, расположенным в зоне на глубину 150—160 км. Силы: 16 дбп, 30 сбп, 10 иап. 2-й день — удар повторяется. 3-й и 4-й дни — налеты по аэродромам повторяются. Дальние бомбардировочные полки переносят удар по аэродромам, расположенным на глубине до 400 км.

... 6 задача. На 5, 6, 7-й дни действий наносится удар по мостам через р. Висла и ж/д узлам, определенным задачей. Силы: 13 дбп, 24 сбп и 10 иап...»

Сразу же отметим то незаурядное обстоятельство, что в первый день войны (т.е. в тот момент, когда авиация про-

тивника еще существует в своей максимальной численности) 46 бомбардировочных полков (причем при налете на вражеские аэродромы, т.е. в операции, в ходе которой встреча с истребителями противника весьма вероятна) прикрывают всего 10 полков истребителей. Дальние бомбардировщики и вовсе бомбят аэродромы в оперативной глубине безо всякого истребительного прикрытия (реальный радиус действия основных типов истребителей не превышал 200—250 км, так что даже при базировании у пограничных столбов истребители не могли проникнуть на 400 км в глубь территории противника).

К сожалению, в рассматриваемом документе нет одного чрезвычайно важного раздела — не указано запланированное количество самолето-вылетов. Придется воспользоваться информацией из значительно более поздней (май 1941 г.) Директивы наркома обороны СССР № 505862, в которой командующему Киевским ОВО ставилась задача на разработку плана прикрытия мобилизации, сосредоточения и развертывания войск округа. (116) И хотя, строго говоря, **план прикрытия является лишь частью общего оперативного плана**, применительно к ВВС это различие не столь существенно. Именно на этапе прикрытия решались две важнейшие задачи: *«Активными действиями авиации завоевать господство в воздухе и мощными ударами по основным железнодорожным узлам, мостам и группировкам войск нарушить и задержать сосредоточение и развертывание войск противника»*. Таким образом, для авиации активные действия на этапе прикрытия мобилизации и первые операции войны фактически совпадали.

Так вот, в соответствии с указанной выше Директивой Киевскому округу (равно как и всем остальным округам) разрешалось *«до 15-го дня мобилизации израсходовать: истребителям — 15 вылетов; ближним бомбардировщикам — 10 вылетов; дальним бомбардировщикам — 7 вылетов; разведчикам — 10 вылетов»*. Слово «израсходовать» появилось тут

не случайно — каждый вылет боевого самолета связан с расходом большого количества дефицитного авиабензина и драгоценных моточасов ресурса двигателей. Так вот, только истребителям было запланировано напряжение (это стандартный термин военного языка) один вылет в день; бомбардировщики должны были летать еще реже. Лишь в первый день операции предполагалось произвести «два последовательных налета по аэродромам». Таким образом, использованные в «Записке» штаба Киевского ОВО слова «налет» («два последовательных налета по аэродромам») и «удар» («2-й день — удар повторяется... наносится удар по мостам через р. Висла») являются фактически синонимами слова «вылет». Пять вылетов по аэродромам противника, три вылета — по мостам и ж/д узлам. Вот такими усилиями планировалось «завоевать, разрушить и задержать».

После этого начинался «2-й этап операции — наступление. Глубина — 120/130 км. Средний темп продвижения — 12—13 км». На этом, 2-м, этапе операции перед ВВС фронта ставились задачи:

«1. В тесном взаимодействии с наземными войсками уничтожить живую силу и укрепления противника, нанося массированные удары на главных направлениях.

2. Не допустить подхода резервов противника к полю сражения, особенно подвижных его соединений. Внимание [на] район Лодзь и Катовице.

3. Обеспечить выброску десанта для захвата переправ через р. Висла на участке Демблин, устье р. Сан.

4. Воспрепятствовать противнику занятию оборонительного рубежа на р. Висла.

5. Продолжать борьбу за господство в воздухе в зоне по глубине 150—200 км.

6. Прикрыть действия своих войск».

Как видим, задачи первого этапа (уничтожение авиации противника на аэродромах и разрушение ж/д узлов, мостов и переправ на Висле) к моменту начала 2-го этапа предполагались уже выполненными (или по меньшей мере

выполненными в основном). Еще раз повторим, что такого успеха, да еще и в кратчайший срок, предполагалось достичь в условиях 1,5—2-кратного численного превосходства авиации противника!

Чуть более реалистично соотношение сил сторон было отражено в задании январской (1941 г.) оперативно-стратегической игры, проведенной Генштабом КА. Точнее говоря, было проведено две «игры», в ходе одной из которых (8—11 января) прорабатывался план наступления Красной Армии на Юго-Западном ТВД. По условиям этой игры «восточные», после выхода на рубеж реки Висла, главными силами наносили удар от Кракова на юг, через территорию современной Словакии на Будапешт. Начав наступление 12 августа (примечательно, что все события «игры» были привязаны не к «первый, второй, третий день операции», а к конкретным датам августа, причем августа 41-го года!), «восточные» к 16 сентября должны были выйти на линию Будапешт, Тимишоара, Крайова (глубина наступления 300—350 км). (117) При этом ВВС «восточных» насчитывали 5790 боевых самолетов, авиация же «западных», «юго-западных» и «южных» (т.е. Германии, Венгрии и Румынии) суммарно насчитывала 4456 самолетов — в два раза меньше, чем предполагалось в «Записке по решению Военного совета Юго-Западного фронта» от декабря 1940 г. На этот раз, как видим, планировалось численное превосходство авиации «восточных», но весьма скромное (в 1,3 раза).

31 мая 1941 г. командующий Киевским ОВО генерал-полковник Кирпонос утвердил «План использования Военно-Воздушных сил Юго-Западного фронта». (118) Задачи, поставленные перед авиацией фронта, практически дословно совпадали со всеми предыдущими вариантами оперативного плана:

1) Последовательными ударами боевой авиации по установленным базам и аэродромам, а также действиями в воздухе уничтожить авиацию противника и с первых же дней

войны завоевать ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ (так, большими буквами, в оригинале документа. — М.С.).

2) Истребительной авиации, в тесном взаимодействии со всей системой ПВО округа, прочно прикрыть отмотелизацию и сосредоточение войск, нормальную работу железных дорог и не допустить пролета авиации противника через территорию округа, в глубь страны.

3) Во взаимодействии с наземными войсками уничтожать наступающего противника и не допустить прорыва его крупных механизированных сил.

4) Разрушением ж/д мостов и узлов ЧЕНСТОХОВ, КАТОВИЦЕ, КРАКОВ, КЕЛЬЦЕ, а также действиями по группировкам противника нарушить и задержать сосредоточение и развертывание его войск.

5) Всеми видами авиаразведки своевременно определить характер сосредоточения и группировку войск противника.

6) Не допустить сбрасывания и высадки на территории округа воздушных десантов и диверсионных групп противника».

В оценке предполагаемой численности авиации противника составители документа вернулись к прежним, большим цифрам: «Всего против ЮЗФ на территории ГЕРМАНИИ, ВЕНГРИИ и РУМЫНИИ, вместе взятых, может быть сосредоточено до 8000—8500 самолетов. Общее количество аэродромов и площадок до 250» (тут только надо уточнить, что под «территорией Германии» понималась и оккупированная немцами часть Южной Польши). В оперативном подчинении командования Юго-Западного фронта предполагалось иметь 27 авиадивизий (107 авиаполков), на вооружении которых будет 6820 боевых самолетов — меньше, чем у противника, господство над которым предполагалось завоевать «с первых же дней войны»!

Хронологически последним из известных ныне предвоенных планов можно считать «План действий ВВС Одесского ВО по прикрытию госграницы, войск и территории округа», подписанный командующим ВВС округа генерал-

майором Мичугиным 18 июня 1941 г. (119) Состав авиационной группировки противника был определен следующим образом: *«На территории Румынии на 1.5.41 имеется румынских самолетов до 1000—1200... Кроме того, на территории Румынии дислоцируется 6-й Воздушный флот ВВС Германии, состоящий из 2 дивизий, по 5 эскадр в каждой. По расчетным данным можно предположить наличие до 960 боевых самолетов»*. Стоит отметить, что и этого показалось мало, и в утвержденном 20 июня командующим Одесским ВО генерал-полковником Черевиченко общем Плане прикрытия округа появилась фраза: *«Не исключается возможность незначительного доукомплектования ВВС противника»*.

Собственные силы оценивались в 774 исправных самолета ВВС округа, а также около 400 самолетов разных типов ВВС Черноморского флота. Даже с учетом 300 бомбардировщиков 4-го авиакорпуса ДБА (базировался в районе Запорожья и теоретически мог быть привлечен к боевым действиям на Румынском ТВД) получалось, что противник имеет заметное численное превосходство. Тем не менее авторы документа отнюдь не считают положение критическим и планируют активные действия:

«Крайне необходимо активными действиями нанести существенный урон авиации противника. Этого удалось бы достигнуть лучше всего мощным внезапным ударом по авиации противника на аэродромах. Однако противник может нас предупредить (стоит отметить, что такая фраза, такое предположение появляется впервые. — М.С.). Тогда первой нашей задачей будеткрытие, вывод авиации из-под удара, нанесение максимальных потерь в воздушных боях и нанесение мощного ответного удара по авиации противника на аэродромах».

В общем же Плане прикрытия Одесского округа задачи ВВС сформулированы еще более решительно: *«Внезапным ударом по авиации противника на его аэродромах и путем нанесения максимальных потерь в воздушных боях с первых же дней завоевать господство в воздухе...»* (120)

Какие выводы можно сделать на основании рассмотренных документов?

Первое же, что сразу бросается в глаза, — это колоссальное завышение предполагаемой численности авиации противника. Едва ли слово «ошибка» может считаться адекватным ситуации, когда в оперативных документах высших штабов численность противника завышается в 5—10 раз. Напомним хрестоматийно известные цифры и факты. (121, 320, 321, 322)

На территории Румынии базировался не мифический «6-й Воздушный флот ВВС Германии, состоящий из 2 дивизий, по 5 эскадр в каждой», а 4-й авиакорпус 4-го Воздушного флота в составе четырех авиагрупп (полков) бомбардировщиков (I, II, III/KG-27 и II/KG-4) и трех авиагрупп истребителей (II, III/JG-77, I (J)/LG-2)¹. Кроме того, истребительная группа III/JG-52 и штаб 52-й истребительной эскадры в составе «миссии Люфтваффе в Румынии» прикрывали столицу Бухарест и район нефтепромыслов Плоешти. Всего (с учетом неисправных самолетов) в составе этой группировки было **274 боевых самолета** (163 истребителя и 111 бомбардировщиков).

Все бомбардировочные группы были вооружены самолетами, несомненно, «старого типа» (первый полет 24 февраля 1935 г.) — ветеранами испанской войны «Хейнкелями» He-111; ни одного «Юнкерса» (ни пикировщиков Ju-87, ни двухмоторных Ju-88) в составе 4-го авиакорпуса не было, что существенно снижало его боевые возможности в деле нанесения удара по точечным наземным целям (в частности — по самолетам на аэродромах). Техническое состояние «Хейнкелей» после многомесячных боев в небе над Ла-Маншем и Критом было удручающим. Так, в авиагруппе II/KG-4 из 24 наличных бомбардировщиков (при штатной численности 40) в боеспособном состоянии находилось

¹ На второй день войны истребительная группа I (J)/LG-2 была передана в состав 5-го авиакорпуса и получила приказ перебазироваться на аэродром Кросно в Южной Польше. (121)

лишь 8, в трех авиагруппах 27-й бомбардировочной эскадры по состоянию на 21 июня было всего 68 исправных самолетов (чуть больше половины штатной численности).

Венгерская и итальянская авиации вовсе не участвовали в боевых действиях первых недель советско-германской войны. Румынская авиация смогла выставить на фронт в составе *Gruparea Aeriana de Lupta* («Боевая воздушная группировка», некий аналог советской авиадивизии) 8 эскадрилий (не полков, а эскадрилий!) истребителей (76 самолетов трех разных типов, включая весьма совершенный, не уступающий по ТТХ «ишакам» последних модификаций, IAR-80 румынского производства) и 11 эскадрилий бомбардировщиков (80 самолетов шести (!!!) разных типов). Кроме того, в составе разведывательных подразделений было 28 английских «скоростных» бомбардировщиков «Бленхейм», а район порта Констанца прикрывала отдельная истребительная эскадрилья, оснащенная английскими «Харрикейнами». Всего **порядка 200** относительно современных боевых самолетов. (121)

Извилистый путь внешней политики румынского королевства привел к тому, что его авиация была оснащена боевыми самолетами пяти стран: немецкие Vf-109E, He-111, He-112 (неудачливый конкурент «Мессершмитта» на конкурсе истребителей 1936 г.), итальянские трехмоторные бомбардировщики «Савойя-Маркетти» S.M.-79, французские легкие бомбардировщики Potez-63, польские бомбардировщики PZL-37 и истребители PZL-24, упомянутые выше английские «Бленхеймы» и «Харрикейны». Кроме того, еще порядка 450 безнадежно устаревших, по большей части бывших в употреблении самолетов было скуплено за бесценок у богатых соседей и передано в систему местной ПВО, военно-учебные заведения, придано сухопутным войскам. Уникальная «разномастность» румынской авиации создавала понятные (в части английской и польской техники — практически непреодолимые) проблемы с техническим обслуживанием и поставкой запчастей.

Противником ВВС Киевского ОВО (Юго-Западного фронта) предстояло стать 5-му авиакорпусу 4-го Воздушного флота Люфтваффе в составе восьми авиагрупп бомбардировщиков (I, II, III/KG-51, I, II/KG-54, I, II, III/KG-55) и трех авиагрупп истребителей (I, II, III/JG-3). Всего (с учетом неисправных) **356 боевых самолетов**: 109 истребителей и 247 бомбардировщиков (163 Ju-88 и 84 He-111). Всего 109 истребителей над огромными пространствами Украины — чем по соображениям здравого разума могла закончиться такая авантюра? Некоторым утешением для командования Люфтваффе мог служить лишь тот факт, что все три авиагруппы 3-й истребительной эскадры получили новейшие «Мессершмитты» модификации F..

Второй особенностью оперативных планов советских ВВС был изумительный «шапкозакидательский» оптимизм. Завысив на порядок численность авиации противника, командующие будущими фронтами тем не менее изъявляли готовность *«с первых же дней завоевать господство в воздухе»*, в течение одной недели разрушить десятки мостов и железнодорожных станций, а также *«уничтожить запасы нефти и бензина, разрушить нефтеперегонные заводы»*, а заодно и *«подвергнуть систематическим атакам речной флот противника на р. Дунай»*. И все эти успехи планировались при напряжении два вылета в три дня (для бомбардировщиков) и при мизерном запасе авиабензина.

Все это очень странно, особенно учитывая немалый боевой опыт, накопленный советской авиацией в ходе локальных конфликтов 1936—1939 гг. (Испания, Китай, Халхин-Гол). Самым же тревожным должен был бы стать урок войны с Финляндией (зима 1939/40 г.). Огромная группировка советских ВВС (от 1800 самолетов на фронте в начале «зимней войны» до 3350 самолетов к марту 1940 г.), имея перед собой крайне слабую авиацию и ПВО нищей Финляндии, не смогла должным образом решить ни одной из поставленных перед ней задач. По вполне компетентной в данном вопросе оценке маршала Маннергейма, *«удары,*

наносимые по войскам с воздуха, особенно в начале войны, были робкими, и бомбардировки не смогли сломить волю нации к обороне... Стратегическую задачу — разорвать наши внешние коммуникации и добиться развала движения транспорта — русским выполнить совсем не удалось. Наше судоходство, сконцентрированное в Турку, не было парализовано, хотя город и бомбили более 60 раз... Единственным путем, связывающим Финляндию с границей, была железная дорога Кемь—Торнио. По ней шла самая большая часть экспорта и завоз военного оборудования. Этот путь остался целым и невредимым до самого конца войны... Производство военного снаряжения также шло без больших срывов». (122)

Если таким оказался результат противоборства с финской авиацией, насчитывавшей не более полутора сотен устаревших истребителей, то какие же были основания надеяться на лучшее в случае столкновения с 6—8 тыс. самолетов Люфтваффе? Этот вопрос, конечно, риторический. Гораздо интереснее другой — верили ли сами авторы планов в то, что они пишут?

Спросить уже некого. Время (и люди) безвозвратно ушли. В порядке рабочей гипотезы я могу лишь высказать предположение о том, что все эти «планы», «соображения» и «директивы», украшенные внушающими священный трепет грифами («особой важности», «совершенно секретно», «экземпляр единственный»), были не чем иным, как заурядными бюрократическими «отписками». Высшее политическое руководство страны (проще говоря — товарищ Сталин) требовало разработать Большой План Покорения Европы, Генеральный штаб послушно рисовал стрелочки на картах, командующие округами «брали под козырек» и писали многостраничные доклады о будущих блестящих победах. При этом все (кроме одного, на самом верху) с нарастающим ужасом ждали того момента, когда ураган войны разнесет «картонный домик» сюрреалистических планов. А еще надеялись (человек не может жить без надежды) на то, что в грохоте боев настоящей войны про эти

«наполеоновские планы» и их незадачливых авторов скоро забудут.

Так все и вышло на самом деле. Тех, кого не расстреляли в первые недели и месяцы, Сталин простил. А довоенные планы исчезли, растворились в непроглядном мраке секретных архивных хранилищ.

2.2. Первый день

Характерной особенностью процесса преобразования Одесского военного округа в Южный фронт была уникальная организационная чехарда. До войны на территории округа была развернута 9-я армия, которой были оперативно подчинены все три авиадивизии округа (20, 21, 45-я САД). По первоначальным вариантам плана стратегического развертывания 9-я армия включалась в состав Юго-Западного фронта. Однако 21 июня было принято решение о формировании Южного фронта, причем командование и штаб фронта формировались на базе командования Московского (а не Одесского, что, казалось бы, было более логичным) военного округа. Местом дислокации штаба нового фронта был определен город Винница, находящийся за пределами территории Одесского округа! В состав Южного фронта наряду с 9-й армией включили вновь созданную 18-ю армию, сформированную методом «тришкиного кафтана» за счет соединений левого (южного) фланга Юго-Западного фронта (17-й и 55-й стрелковые корпуса, 16-й мехкорпус, 4-я противотанковая артбригада); штаб же 18-й армии формировался на базе штаба Харьковского военного округа.

Применительно к ВВС это имело своим следствием то, что в первые дни войны оперативные сводки авиадивизий были адресованы и командующему ВВС 9-й армии, и командующему ВВС Одесского округа, и штабу формирующегося Южного фронта. 45-ю САД оперативно переподчинили 18-й армии, но она еще продолжала получать

приказы из 9-й армии; 131-й и 146-й ИАП появляются в документах то как входящие в состав 21-й или 45-й авиадивизии, то как отдельные, подчиненные непосредственно штабу фронта.

Второй — и несравненно более значимой — особенностью развития ситуации на южном фланге советско-германского фронта было то, что генеральное наступление немецких и румынских войск в Бессарабии началось лишь 2 июля, т.е. через десять дней после начала войны (командование вермахта не сразу определилось с использованием развернутой в Румынии немецкой 11-й армии и лишь после того, как в полосе главного удара группы армий «Юг» обозначился явный успех, было принято решение начать наступление от Прута к Днестру). В первые же дни войны всё свелось к не слишком настойчивым попыткам румынских войск форсировать в ряде мест пограничную реку Прут и создать плацдармы на его восточном берегу. Таким образом, боевые действия авиации Одесского округа начались и продолжались до конца июня в ситуации стабильного положения фронта наземных войск, что позволило авиачастям действовать со своих постоянных, хорошо оборудованных аэродромов, никуда поспешно не перебазирясь.

Накануне войны три авиадивизии Одесского ВО были дислоцированы следующим образом:

— в центре Молдавии, в районе Бельцы, Кишинев, Григориополь, Тирасполь, Котовск базировалась 20-я САД в составе двух истребительных (55-й, 4-й ИАП) и двух бомбардировочных (45-й, 211-й БАП) полков;

— южнее, ближе к дельте Дуная и Черному морю, в районе Одесса, Аккерман (ныне Белгород-Днестровский), Тарутино, Болград, Колосовка базировалась 21-я САД в составе четырех истребительных (69, 146, 67, 168-й ИАП), одного бомбардировочного (5-й БАП) и одного штурмового (299-й ШАП) полков;

— в глубине округа, на значительном расстоянии от будущего ТВД, в районе Кировоград, Первомайск, Кривой Рог базировалась 45-я САД в составе трех бомбардировочных (132, 232, 210-й БАП) и одного истребительного (131-й ИАП) полков (правда, 232-й и 210-й полки находились в стадии формирования и существовали скорее на бумаге).

Если оценивать по численности (шесть авиаполков, более 370 летчиков), 21-я САД была самой мощной авиадивизией не только Одесского округа, но и всех ВВС Красной Армии. Однако надо принять во внимание, что 299-й ШАП находился в стадии формирования, не получил еще ни одного штурмовика Ил-2 и был вооружен четырьмя десятками истребителей-бипланов И-153; новейшие «миги» в значительном количестве (57 МиГ-3) получил только 146-й ИАП, остальные истребительные полки были вооружены И-16. 5-й БАП был «старым» кадровым авиаполком, до начала войны он успел получить 25 новых пикирующих бомбардировщиков Пе-2.

Истребительные полки 20-й САД были полностью перевооружены на МиГ-3, и при этом в частях оставалось 20 И-16 и 73 И-153 в боеготовом состоянии. Бомбардировочный полк дивизии (45-й БАП) был вооружен «ветеранами» СБ, новые Пе-2 были получены в мизерном количестве (5 единиц). 211-й БАП находился в стадии формирования; имея полный комплект летного состава (64 экипажа), полк получил к моменту начала войны всего 16 (по другим документам той же дивизии — 13) «новейших» Су-2, т.е. одномоторных легких «недобомбардировщиков». (123)

20-я САД стала весьма знаменитой благодаря двум обстоятельствам: командиром дивизии был Герой Советского Союза, участник войны в Испании, а также муж знаменитой летчицы Полины Осипенко, генерал-майор А.С. Осипенко, будущий командующий авиацией ПВО страны, а заместителем командира эскадрильи в 55-м ИАП был

старший лейтенант А.И. Покрышкин — будущий трижды Герой Советского Союза, самый результативный ас авиации антигитлеровской коалиции¹. Те, кто читал мемуары Покрышкина, помнят, что тот отзывается о командире дивизии, мягко говоря, критически. (124) Не нам судить столь незаурядных людей. В любом случае за подписью А. Осипенко хранятся очень подробные, многостраничные отчеты о боевых действиях, о тактике — своей и противника, особенностях боевого применения различных типов самолетов и т.п.

В одном из докладов, составленном в сентябре 1941 г. с явным упором на констатацию «объективных трудностей», командир 20-й САД (как мне показалось — сам того не желая) дает весьма суровую оценку состоянию боевой подготовки во вверенной ему дивизии:

«4-й ИАП и 55-й ИАП были в процессе переучивания на самолете МиГ-3, которые начали поступать в дивизию в первой половине апреля месяца 41-го г. Летный состав самолет МиГ-3 не освоил и только проходил технику пилотирования, не имея ни одного полета на стрельбу... 55-й ИАП к 22.6.41 имел 41 летчика, летающего самостоятельно на МиГ-3, с первых же дней войны вступил в бой с противником, несмотря на то что часть летчиков имела всего по несколько полетов по кругу, а остальные летчики проходили программу переучивания, не имея полетов на стрельбу и учебный воздушный бой...»

Летный состав 45-го БАП выполнял первую задачу КБП-41 и на практическое бомбометание и стрельбу не летал... 211-й БАП начал летную работу с 15.3.41, летный состав полка молодой, только что прибыл... К началу войны лет-

¹ В изученных мною документах 20-й САД и ВВС 9-й армии за июнь—июль 1941 г. фамилия Покрышкин встречается один раз, в докладе «Разбор тактики работы частей», подписанном А. Осипенко: «Много случаев имеем самовольных вылетов истребителей без задания (55-й ИАП, Атрашкевич, Покрышкин)...» Никаких упоминаний о шести (если верить мемуарам) сбитых Покрышкиным немецких самолетов в документах не обнаружено.

ный состав в количестве 64 чел. (так в тексте, должно быть «64 экипажа». — М.С.) был самостоятельно выпущен на самолете Су-2, но имел всего по 3—5 тренировочных полетов. На выполнение упражнений по КБП-41 совершенно не летал и практики в бомбометании, воздушной стрельбе и самолетовождению не имел. Несмотря на это, летный состав полка смело, решительно и беззаветно шел в бой...» (125)

Спорить с этим не приходится — если люди, ни разу не стрелявшие и не бомбившие, «практики в самолетовождении не имевшие», после 3—5 тренировочных полетов хотя бы вылетели в сторону неприятеля, то это уже подвиг. Странно другое: почему, получив новые МиГ-3 в первой половине апреля 1941 г., летный состав самолет не освоил — если в соответствии с Приказом наркома обороны № 0020 от 11 марта 1941 г. на переучивание летчика на новый тип самолета отводилось 8—10 летных часов? (144) Почему летчикам 211-го БАП с 15.3 до 22.6 так и не удалось ни разу пострелять или побомбить? Почему за 97 дней у них «всего по 3—5 тренировочных полетов»?

Еще более странно другое — в другом отчете приведены конкретные цифры летной подготовки в 211-м БАП: 2940 вылетов в апреле и 1930 вылетов в мае. В среднем получается не 3—5, а 76 (!!!) тренировочных вылетов на каждый из 64 экипажей (и это не считая июнь 41-го). И уж совсем удивительной оказывается суммарная продолжительность этих вылетов: 341 час в апреле и 237 часов в мае, т.е. в среднем по 7 минут? В 45-м БАП вылетов значительно меньше (2409 за два месяца), но их средняя продолжительность составляет 31 минуту. (126) Тоже не слишком много, учитывая, что речь идет о подготовке экипажей для бомбардировщика с максимальной дальностью полета в 1,5 тыс. км. Что в чехарде этих явно не стыкующихся друг с другом цифр является правдой?

Хотелось бы надеяться, что хотя бы цифры, отражающие численность самолетов в полках, примерно соответствуют действительности: (145)

Новая хронология катастрофы 1941

55-й ИАП	Бельцы	57 МиГ-3, 12 И-16, 40 И-153
4-й ИАП	Григориополь	58 МиГ-3, 8 И-16, 33 И-153
45-й БАП	Гросулов	49 СБ, 5 Пе-2
211-й БАП	Котовск	13 Су-2
всего в 20-й САД		275 самолетов (208 и. + 67 б.)
69-й ИАП	Одесса	70 И-16, 5 МиГ-3
146-й ИАП	Тарутино	57 МиГ-3, 20 И-16
67-й ИАП	Болград	64 И-16
168-й ИАП	Колосовка	61 И-16
299-й ШАП	Одесса	43 И-15бис / И-153
5-й БАП	Аккерман	35 СБ, 25 Пе-2
всего в 21-й САД		380 самолетов (277 и. + 60 б. + 43 ш.)
132-й БАП	Кировоград	55 СБ, 5 Пе-2
232-й БАП	Кировоград	20 СБ
210-й БАП	Первомайск	3 Су-2
131-й ИАП	Кривой Рог	67 И-16, 5 МиГ-3
всего в 45-й САД		155 самолетов (83 б. + 72 и.)
317-й РАП	Одесса	40 СБ
всего в ВВС Ю.ф.		850 самолетов (557 и. + 250 б. + 43 ш.)

Примечание:

- указано общее число самолетов, включая временно неисправные;
- указаны только основные, базовые аэродромы полков, всего же на территории округа к 22 июня 1941 г. было 107 (сто семь) аэродромов;
- кроме того, в составе ВВС округа был 160-й резервный авиаполк, в составе которого числилось 73 самолета разных типов.

Таким образом, по числу самолетов ВВС Одесского ВО (не считая двух других компонентов — ВВС Черноморского флота и 4-й корпус ДБА в Запорожье) почти вдвое превосходили противостоящую группировку немецко-румынской

авиации. Особенно заметным было превосходство в количестве самолетов-истребителей (557 против 239). Советские истребители «старых типов» как минимум не уступали по ТТХ самолетам румынских ВВС, а 182 новых «мига» могли бы стать достойным конкурентом 163 потрепанным «Мессершмиттам» серии Е из состава 4-го авиакорпуса Люфтваффе. Разумеется, вся эта арифметика не учитывает главное — удручающе низкий уровень летной, стрелковой и тактической подготовки экипажей советских ВВС.

В своих мемуарах Покрышкин приводит интересный эпизод, ярко дополняющий и без того известную ныне картину «внезапного нападения». 17 июня хозяин квартиры, которую арендовали в городе Бельцы молодые летчики, говорит им:

«— Вы послушайте меня. На этой неделе Германия нападёт на Советский Союз. Армии Гитлера стоят у границы. Что будет с нами? Куда нам, старикам, деваться? Вся надежда на вас. Если Красная Армия не разобьет Гитлера, то он нас, евреев, всех уничтожит.

— Не верьте, — постарался я успокоить старика.

— Слухи? Поверьте мне, все это правда. Мои сыновья живут в Бухаресте. Они мне сообщили, что в воскресенье начнется война.

...Перегнав последнюю тройку самолетов в Маяки, я сообщил командиру полка о разговоре с хозяином дома.

— Все может быть, — задумчиво произнес Иванов. — Так или иначе, но воевать придется, и придется скоро...»

Несколько забегаая вперед, сразу же отметим, что 22 июня 1941 г. ничего катастрофического с авиацией Одесского округа не произошло. Были бои, были потери, были успехи, были многочисленные сбитые самолеты противника. Разумеется, стерпеть такое попрание мифа о «первом уничтожающем ударе по аэродромам» отечественные историки не могли. Задним числом, через много лет после войны, была придумана спасительная легенда:

командование Одесского ВО якобы не побоялось нарушить пресловутый «запрет Сталина» и по собственной инициативе привело авиацию округа в боевую готовность, рассредоточилось и замаскировалось. Вот поэтому и потери от первого удара по аэродромам оказались минимальными.

Увы, эта версия глубоко ошибочна. «Коллективный Сталин» (т.е. высшее военно-политическое руководство СССР) никогда не запрещал авиационным командирам маскировать аэродромы и рассредоточивать самолеты. Скорее наоборот.

Еще в сентябре 1939 г. приказом наркома Ворошилова были введены в действие временные тактико-технические требования к аэродромным узлам и оперативным аэродромам, в которых был надлежащим образом учтен опыт локальных войн 1936—1939 гг. в части маскировки матчасти. Увы, в декабре 1940 г. новый нарком обороны Тимошенко вынужден был констатировать (приказ № 0367), что «ни один из округов должного внимания этому приказу не уделил и его не выполнил». Нарком потребовал от своих подчиненных «осознать, что без тщательной маскировки всех аэродромов, создания ложных аэродромов и маскировки всей материальной части в современной войне немыслима боевая работа авиации». Директивная часть приказа содержала следующие указания:

«Все аэродромы, намеченные к засеву в 1941 году, засеять обязательно с учетом маскировки и применительно к окружающей местности путем подбора соответствующих трав. На аэродромах имитировать: поля, луга, огороды, ямы, рвы, канавы, дороги, с тем, чтобы полностью слить фон аэродрома с фоном окружающей местности... К 1 июля 1941 г. закончить маскировку всех аэродромов, расположенных в 500-км полосе от границы... Силами частей до 1 апреля 1941 г. заготовить необходимый легкий переносной маскировочный материал применительно к каждому аэродрому...»

19 июня 1941 г. (т.е. за 11 дней до установленного предыдущим приказом срока завершения маскировки аэродромов приграничных округов и, к слову говоря, через день после того, как командующий ВВС Одесского округа написал: «Противник может нас опередить») в приказе № 0042 Тимошенко констатирует следующее: «По маскировке аэродромов и важнейших военных объектов до сих пор ничего существенного не сделано. Аэродромные поля не все засеяны, полосы взлета под цвет местности не окрашены, а аэродромные постройки, резко выделяясь яркими цветами, привлекают внимание наблюдателя на десятки километров (так точно, Покрышкин в своих мемуарах пишет, что на крупном базовом аэродроме Бельцы цистерны бензохранилища ослепительно сияли белой краской под жарким южным солнцем. — М.С.). Скученное и линейное расположение самолетов на аэродромах при полном отсутствии их маскировки и плохая организация аэродромного обслуживания с применением демаскирующих знаков и сигналов окончательно демаскируют аэродром...»

Далее шли новые старые указания: «К 1.7.41 г. засеять все аэродромы травами под цвет окружающей местности, взлетные полосы покрасить и имитировать всю аэродромную обстановку соответственно окружающему фону... Бензохранилища зарыть в землю и особо тщательно замаскировать. Категорически воспретить линейное и скученное расположение самолетов; рассредоточенным и замаскированным расположением самолетов обеспечить их полную ненаблюдаемость с воздуха... Проведенную маскировку аэродромов, складов, боевых и транспортных машин проверить с воздуха наблюдением ответственных командиров штабов округов и фотосъемками. Все вскрытые ими недочеты немедленно устранить».

На следующий день, 20 июня 1941 г. (на этот раз уже с тремя подписями: наркома Тимошенко, начальника Генштаба Жукова и секретаря ЦК Маленкова), выходит приказ № 0043. Все о том же: «Такое отношение к маскировке, как

к одному из главных видов боевой готовности ВВС, дальше терпимо быть не может... к 1 июля 1941 г. произвести маскировку всех аэродромных сооружений применительно к фону местности... самолеты располагать рассредоточенно под естественными и искусственными укрытиями, по окраинам летного поля, не допуская расстановки их по прямым линиям...»

Эти приказы были в равной мере адресованы командующим всеми приграничными округами. Одесский округ если чем-то и отличался от других, так только тем, что в плоской, как стол, причерноморской степи замаскировать аэродром гораздо сложнее, нежели в лесах Западной Белоруссии. Выполнены же приказы были везде по-разному — удивительная разнородность и непредсказуемость в исполнении управленческих решений была типичной чертой легендарного «сталинского порядка». Как бы то ни было, но 9 июля, уже после начала (да еще какого начала!) войны, командующий ВВС КА генерал-лейтенант Жигарев издает очередной приказ (Директива № 159413) на ту же самую, вечную тему:

«Превосходя врага качеством самолетов и летчиков, мы недопустимо много теряем самолетов на земле. Небольшие группы и даже одиночные самолеты противника совершенно безнаказанно расстреливают и сжигают самолеты, стоящие открыто на аэродромах. Скученное расположение, отсутствие системы оповещения, неорганизованность к вылету по тревоге, плохая разведка противника, медлительность в практических выводах из тактики действий противника, отсутствие твердой дисциплины и порядка приводят к излишним потерям. ПРИКАЗЫВАЮ... (далее следует 12 пунктов указаний о маскировке аэродромов и рассредоточении самолетов. — М.С.)... Непринятие указанных элементарных мероприятий буду рассматривать как преступную халатность и отказ от выполнения священной обязанности по защите Родины». (225)

Вернемся, однако, к событиям первого дня войны. Ранним утром 22 июня 1941 г. в небе Бессарабии появилась армада разномастных самолетов румынских ВВС. Дислокация авиации противника была такова, что на южном участке действовали румынские, а над центральными и северными районами Молдавии — немецкие и румынские авиачасти. В определенном смысле, это оказалось удачным для советских ВВС стечением обстоятельств — немцам противостояла перевооруженная на новые «миги» 20-я САД¹.

«Боевой приказ № 01, штаб 21 САД, Одесса, 6.00 22.6.41 г.

1. Германо-румынские войска в 4.30, нарушив границу СССР в районе Кагул, ведут бои с пограничными частями. Его ВВС в период с 4.50 до 6.00 бомбардировали по аэродромам Бельцы, Гросулово, Кишинев, Болгарийка (ныне — Зализничное, 8 км севернее Болград. — М.С.).

Погода в районе Бессарабия и далее на запад — облачность 6—8 баллов, Н-1500/2000м, без дождя. Видимость 10—15 км. Ветер северо-восточный 5—8 м/сек.

2. Частям 21 САД в 3.00 22.6.41 объявлена боевая тревога (подчеркнуто мной. — М.С.) с задачей прикрыть группировку войск в районе Лейнциг, Березино, Сарата, ст. Арциз, Одесса и быть готовым к боевым действиям по аэродромам и железнодорожным станциям противника.

3. 5 СБП. Готовность № 3, подвесить боевые бомбы и быть готовым к разрушению портов на р. Дунай, к разрушению мостов у Галац, Бриэла, ж/д станции Фэурей, ж/д моста через р. Дунай у Черноводы — самолетами Пе-2.

Вылет моим распоряжением...

*Командир 21-й САД полковник Галунов
Нач. штаба подполковник
Кириллов». (127)*

¹ Скорее всего, речь идет именно о случайном стечении обстоятельств, т.к. никаких упоминаний о таком распределении сил противника в документах штаба ВВС Одесского округа не встречается.

И по форме, и по содержанию первый приказ войны лишен малейших следов растерянности, тем более паники. Все «как положено» — оценка дислокации и действий противника, положение своих войск, метеоусловия, боевая задача... Задача, поставленная перед бомбардировочным полком дивизии (удары по объектам транспортной системы в оперативном тылу противника), свидетельствует о намерении действовать по решительным довоенным планам.

В 10 часов утра в Тирасполь, в штаб ВВС Одесского ВО, ушло первое боевое донесение:

«1. В 5.10 22.6.41 г. бомбардировщики противника бомбардировали аэродром БОЛГАРИЙКА — безрезультатно.

2. В результате воздушного боя 67-м ИАП сбито 7 бомбардировщиков противника, из них четыре упали в районе Болгарийка — Болград. Три самолета — место падения устанавливается.

3. Потери: погиб летчик 67-го ИАП старший лейтенант Мокляк. От бомбардировки потерь нет.

4. Остальные части в готовности № 2 для выполнения боевой задачи в районах старой дислокации.

Начальник штаба 21-й САД подполковник Кириллов». (128)

Здесь я хочу позволить себе одно (первое и последнее в данной главе) лирическое отступление. В 2009 г., к 70-й годовщине начала Мировой войны, французские кинематографисты сняли монументальный 6-серийный документальный фильм («Апокалипсис. Вторая мировая война»), показанный телеканалами многих стран Евросоюза. Вот я и думаю: если бы в минуту затишья перед подполковником Кирилловым поставили DVD-проигрыватель, ЖК-монитор, вставили диск с фильмом, то чему бы он удивился больше: чудесам техники XXI века или закадровому тексту диктора, сообщившего, что «советская авиация, сконцентрированная на приграничных аэродромах, была уничтожена

в первые несколько минут (именно так — не часов, а минут!) вторжения...»

В течение дня 22 июня летчики-истребители 67-го ИАП получили возможность ознакомиться со всем разнообразием боевых самолетов противника. На рассвете, около 4 утра, в воздухе появился одинокий румынский разведчик (английский «Бленхейм»). Ему и предстояло стать первым самолетом румынских ВВС, сбитым в войне против СССР. Через несколько минут над аэродромами Болград и Болгарийка появилось 9 итальянских 3-моторных бомбардировщиков «Савойя-Маркетти» SM-79 под прикрытием 18 истребителей румынского производства IAR-80. В завязавшемся воздушном бою истребители 67-го ИАП сбили 2 «Савойи» и серьезно повредили один румынский истребитель, который смог перетянуть через границу и совершить вынужденную посадку в районе Бриэла.

После этого над аэродромом и ж/д станцией Болград появилась группа из 13 французских Potez-63 в сопровождении 12 немецких истребителей «Хейнкель» He-112. Три «потеза» были сбиты, четвертый смог совершить вынужденную посадку на румынской территории. Вынужденной посадкой завершился боевой вылет и для одного из «Хейнкелей» эскорта.

Ближе к полудню над аэродромом Болгарийка появились 9 польских бомбардировщиков PZL-37 «Лось» в сопровождении 6 истребителей «Харрикейн». Два бомбардировщика были сбиты (один — в воздушном бою, второй — зенитным огнем). Последней по счету победой истребителей 67-го ИАП стал еще один разведывательный «Бленхейм», сбитый в районе Болград. (121)

В девять часов вечера штаб 21-й САД подготовил подробную Оперативную сводку № 01, в которой были подведены итоги первого дня войны:

«1. Части 21-й САД в течение дня 22.6.41 производили боевые вылеты по отражению воздушного противника в районе БОЛГРАД; производили бомбардировочный налет по уничто-

жению живой силы противника в района КАРТАЛ и разрушению ж/д моста на р. ПРУТ у ГАЛАЦ.

Вели разведку в районах БРИЭЛА, БУЗЭУ, ст. ФЭУРЕЙ.

2. 67-й ИАП с 4.00 до 20.00 22.6.41 г. отразил три бомбардировочных налета противника в районе БОЛГАРИЙКА, БОЛГРАД. В результате воздушного боя сбито 13—15 бомбардировщиков и истребителей типа МЕ-109, МЕ-110, ПОТЕЗ, Ю-88. Взято в плен 6 румынских летчиков, остальные сгорели и разбились.

Потери: один самолет И-16 сгорел; один самолет И-16 подбит на земле, летчик старший лейтенант Мокляк погиб, один летчик тяжело ранен.

Полк в составе _ экипажей (так в тексте, пропуск не заполнен. — М.С.) к 21.00 рассредоточен на оперативных аэродромах в готовности № 2.

3. 5-й СБП в период 14.40—16.50 22.6.41 г. в составе одного звена ПЕ-2 производил разведку в районе: БРИЭЛА, БУЗЭУ, ст. ФЭУРЕЙ. В 19.40 производил бомбардировочный налет по живой силе в составе 8 СБ и 9 ПЕ-2 в районе КАРТАЛ и по разрушению моста р. ПРУТ у ГАЛАЦ. По наблюдениям экипажей, мост не разрушен, отмечены попадания по живой силе. К 20.50 произвел посадку благополучно. Потерь нет.

Полк в составе самолетов 12 ПЕ-2 и 15 СБ экипажей рассредоточен в готовности к выполнению боевых задач.

4. 146-й ИАП с 14.30 до 20.50 22.6.41 г. прикрывал боевые действия 5-го СБП и наземные части в районе САРАТА, ЛЕЙНЦИГ. Потерь нет...» (129)

Остальные три полка дивизии (69-й ИАП, 168-й ИАП и 299-й ШАП) боевых действий фактически не вели. 69-й ИАП (48 боеготовых И-16) патрулировал воздушное пространство над Одессой и собственными аэродромами, но «во время патрулирования в охраняемой зоне встреч с противником не было». И это не потому, что истребители 69-го ИАП не смогли обнаружить врага — румынский диктатор Антонеску по политическим соображениям не хотел начинать «крестовый поход за освобождение Бессарабии» с

бомбардировок жилых кварталов густонаселенных городов, поэтому Одессу в первые дни войны не бомбили.

168-й ИАП в 4.00 был *«по тревоге приведен в боеготовность №2... В течение дня произвел 6 звенье-вылетов на патрулирование района аэродрома. Встреч с противником не было»*. (147) Вечером 22 июня полк, в составе которого на тот момент находилось 53 боеготовых И-16, начал перебазируваться ближе к линии фронта, на аэродромы Аккерман (ныне Белгород-Днестровский) и Сарата. 299-й ШАП *«в период 22.6.41 г. боевых действий не производил»*.

Фактически единственным местом, где произошли ожесточенные бои с воздушным противником, стало небо над аэродромами 67-го ИАП (Болгарийка и Болград). Сообщение о 13—15 сбитых бомбардировщиках не слишком преувеличено (хотя типы некоторых вражеских самолетов указаны явно ошибочно; возможно, за Ме-110 приняли двухкилевые польские PZL-37 «Лось» или французские Potez-63). Фактически истребители 67-го ИАП сбили 9 бомбардировщиков и серьезно повредили (вылет завершился вынужденной посадкой) один бомбардировщик и два истребителя противника.

Летчики 67-го ИАП (командир полка — майор Рудаков) выполнили в течение дня 22 июня 117 боевых вылетов (в среднем 2,7 вылета на одного летчика — для советских ВВС это можно считать рекордным показателем). Уточненная 23 июня сводка о потерях полка подтвердила потерю двух И-16, гибель старшего лейтенанта Мокляк и ранение двух других летчиков. (131) Приведенная в книге Д. Хазанова цифра потерь полка (6 самолетов, из них 1 на земле) не основана ни на чем, но похожа на реальную цифру потерь (5 в воздухе, 2 на земле, 1 разбит в катастрофе) за 10 дней, с 22 июня по 2 июля. (132)

67-й ИАП действовал настолько активно, что это пришлось испытать на себе даже экипажам 5-го БАП. В Оперсводке штаба полка (составлена в 22.00 22 июня) читаем:

«...2-я авиаэскадрилья в составе 9 Пе-2 в 19.59 бомбила ж/д мост Галац с Н-2100 м. По наблюдениям экипажей, цель не разрушена, бомбы упали правее цели по ж/д полотну. В 19.55 в районе Галац были обстреляны своими истребителями И-16 в количестве 7 шт. Повторную атаку произвели 6 самолетов И-16 в районе Болгарийка. Потерь нет... Полк в составе 16 экипажей Пе-2, 16 экипажей СВ и в резерве для разведки 2 экипажа готов к боевым действиям к 3.50 23.6.41». (133)

Скорее всего, ошибке, лишь по счастливой случайности не приведшей к трагедии, способствовала не только общая неразбериха первого дня войны, но и новизна самолета Пе-2, мало знакомого советским летчикам и по некоторым характерным чертам силуэта (двухкилевое оперение, заостренная носовая часть фюзеляжа), весьма схожего с Potez-63. Удивляет бездействие истребителей 146-го ИАП, которые — если верить Оперативной сводке штаба дивизии — прикрывали первый боевой рейд 5-го БАП, однако воспрепятствовать нападению на сопровождаемые бомбардировщики не смогли.

Гораздо менее успешным стал первый день войны для 20-й САД. Как выше уже было отмечено, ее противником стали не только румынские, но и немецкие авиачасти. Правда, немцам пришлось делить свои хилые силы (111 бомбардировщиков, включая неисправные) по трем направлениям: Черновцы, Бессарабия и Севастополь. Бомбардировочная группа II/KG-4 (та самая, в которой было всего 8 исправных «Хейнкелей») на рассвете 22 июня сбросила над Севастопольской бухтой 8 донных магнитных мин на парашютах. Эти парашюты, появившиеся в предрассветной дымке, вызвали дополнительную панику в штабе Черноморского флота, где решили, что противник выбрасывает на главную базу флота воздушный десант... Все немецкие бомбардировщики без потерь вернулись на

свой аэродром в Цилистя (Zilistea, 80 км севернее Бузэу). Именно эти события и легли в основу созданного позднее героического мифа про «наркома ВМФ Кузнецова, который не побоялся нарушить запрет Сталина и привел флот в боевую готовность». Сам же налет одним из наших мемуаристов описывался так:

«В четверть четвертого могучие лучи прожекторов разрезали безоблачное звездное небо и закачались маятниками, ощупывая небосвод, по которому, нарастая с каждой секундой, разливался монотонный гул. Наконец со стороны моря появилась устрашающая армада низко летящих самолетов. Их бескрайние вороны ряды (подчеркнуто мной. — М.С.) поочередно пронеслись вдоль Северной бухты. Батареи береговой зенитной артиллерии и корабли эскадры открыли по ним ураганный огонь и смешали боевой порядок... Мрачные силуэты неизвестных еще бомбардировщиков то вспыхивали в лучах прожекторов, то пропадали в пустоте неба...»

В то время, когда «бескрайние вороны ряды» из 8 «Хейнкелей» подлетали к Севастополю, две бомбардировочные группы эскадры KG-27, поднявшись еще до рассвета с аэродрома Фокшаны (70 км северо-западнее Галац), пролетели порядка 300 км над территорией Румынии, пересекли границу и обрушили бомбовый груз на аэродром базирования 149-го ИАП (64-я ИАД ВВС Юго-Западного фронта) у города Черновцы. Вероятно, это был один из самых массивных налетов Люфтваффе на советские аэродромы за весь день 22 июня на всем советско-германском фронте (подробнее этот эпизод войны будет рассмотрен в следующей главе).

Для удара по аэродромам Одесского округа командование 4-го авиакорпуса Люфтваффе направило истребительные группы (аэродромы базирования — Бакэу и Роман) и третью бомбардировочную группу эскадры KG-27. Первый, наиболее мощный удар был нанесен рано утром, в 4 час. 20 мин., следующие последовали в 13.50, 18.00 и 19.20 (по московскому времени). Главным «центром при-

ложения усилий» для немцев стал аэродромный узел Бельцы (район базирования 55-го ИАП). Всего за этот день немецкие летчики заявили о 14 советских самолетах, сбитых в воздушных боях (8 И-16, 1 И-153 и 5 бомбардировщиков, идентифицированных как ДБ-3; не говоря уже о том, что эти потери не подтверждаются документами штаба 20-й САД, вызывают большое недоумение и указанные типы самолетов). (121, 296)

Документы штабов советских ВВС также подтверждают массированный удар, которому подвергся аэродром 55-го ИАП в Бельцы:

«В 5.11 аэродром Бельцы атакован бомбардировщиками противника, на аэродроме уничтожено три МиГ-3, сгорело бензохранилище (то самое, ослепительно сверкавшее белой краской. — М.С.). Убито 2, ранен 1. В 13.30 аэродром вторично атаковали 9 бомбардировщиков под прикрытием 7 Ме-109. Сбит один Ме-109, летчик взят в плен (потеря одного истребителя из состава JG-77 подтверждается и немецкими документами. — М.С.). В 20.10 20 бомбардировщиков бомбили аэродром Бельцы. По предварительным данным, сбит один бомбардировщик противника (по немецким данным, ни один «Хейнкель» из состава KG-27 не был потерян безвозвратно; серьезные повреждения в воздушном бою над Бессарабией получил лишь один «Юнкерс» Ju-88 из отряда дальней разведки. — М.С.). Потерян один наш истребитель».

Если верить отчету штаба полка, в течение дня 22 июня летчики 55-го ИАП выполнили 151 самолето-вылет (это рекордный показатель — не только для ВВС Одесского округа, но и всей группировки советской авиации на Западном ТВД), что составило в среднем 3 вылета на одного летчика, (140) однако на итогах дня это отразилось слабо, а собственные потери (3 на земле, 1 в воздухе) оказались больше потерь противника. Для истребительного полка, имевшего в тот день 74 исправных самолета, включая новейшие «миги», такое начало боевых действий можно оценить как поражение.

4-й ИАП (аэродромный узел Кишинев—Григориополь) в течение дня 22 июня выполнил 96 самолето-вылетов и израсходовал 37 800 патронов к бортовым пулеметам (что составило больше половины от общего расхода патронов за первые девять дней войны). (138) Результаты же оказались весьма скромными:

«В течение 22.6.41 вел борьбу с бомбардировщиками противника, прикрывал города Кишинев и Тирасполь (что не помешало противнику безнаказанно отбомбиться по аэродрому Гросулово и ж/д станции у Кишинева. — М.С.), вел разведку в районе Ботошани, Яссы, Пашкани, Бакэу. В 7.15 при налете бомбардировщиков в воздушном бою на Н-2000 м в районе аэродрома Кишинев майор Орлов сбил один бомбардировщик противника типа «Бленхейм» (по румынским документам, один разведывательный «Бленхейм» безвозвратно потерян в районе Кишинева. — М.С.). Самолет и экипаж сгорел в 6 км севернее аэродрома... В воздушном бою потерял один МиГ-3, один МиГ-3 на взлете наскочил на препятствие и скапотировал¹, один при посадке поломал консоль крыла». (139)

Аэродром 211-го БАП в Котовске нападению противника не подвергся. Формирующийся полк своими весьма скромными силами выполнил 8 самолето-вылетов. *«В 18.10 в составе 8 самолетов Су-2 бомбил переправы на*

¹ Эти слова — «самолет скапотировал» — стали подлинным проклятием истребительной авиации начала 40-х годов. Схема трехстоечного шасси с хвостовым колесом у самолетов того времени была такова, что основная нагрузка приходилась на две стойки, расположенные немного впереди центра тяжести; зацепившись при разбеге/пробегае за препятствие, самолет «клевал носом» (т.е. ударялся капотом двигателя о землю, отсюда и такой термин), а если накопленной кинетической энергии хватало, то и переворачивался через нос «на спину». Устанавливаемые за спинкой сиденья летчика т.н. «противокапотажные рамы» не всегда спасали положение. Радикально решить проблему мог только переход к схеме шасси с передним третьим колесом, но это — на первый взгляд вполне очевидное — решение не было реализовано на большинстве типов поршневых истребителей вплоть до самого конца войны (исключением из общего правила стали лишь американские Р-38 «Лайтнинг» и Р-39 «Аэрокобра»).

участке Думень, Липканы. Результаты от полка не получены». (136) В ходе налета было сброшено 32 бомбы ФАБ-50 (137), т.е. и без того малая бомбовая нагрузка «недобомбардировщика» Су-2 была использована лишь наполовину (в сравнении с максимальной загрузкой этого самолета — на одну треть). Потерь не было; встреч с воздушным противником (насколько можно судить по нулевому расходу патронов) также не было.

Самый же тяжелый урон понес 45-й БАП, причем, насколько можно судить по имеющимся источникам, виновником его была не немецкая, а румынская авиация. На рассвете 22 июня большая группа самолетов румынских ВВС (17 бомбардировщиков He-111 в сопровождении 27 истребителей) пересекла границу и направилась к Кишиневу и Тирасполю. (121) Удар был нанесен по ж/д станции и аэродрому Кишинев, промышленным объектам Тирасполя и аэродрому 45-го БАП в Гросулово. Судя по Оперативной сводке № 1 штаба 20-й САД (подписана в 19.30 22 июня), это имело серьезные последствия: *«В 5.15 на аэродром Гросулово произведен бомбовый удар 3 самолетами; уничтожено на аэродроме 8 СБ и 2 Пе-2, ранено 9 человек»*. (134)

Столь тяжелые безвозвратные потери на земле (самые большие за весь июнь 1941 г. — не только в 20-й САД, но и во всей авиации Одесского округа) подтверждаются и отчетом о боевой работе («форма № 100») штаба 45-го БАП, из которого следует, что с 22 по 23 июня общее число самолетов (как исправных, так и неисправных) в полку сократилось с 45 до 35. (135) После этого удара полк оказался 22 июня способен лишь на один-единственный боевой вылет, в ходе которого *«в 12.30 три самолета Пе-2 произвели разведку района Скулени, Унгены»* (странно, но в той же Оперсводке № 1 на предыдущей странице этот вылет описан так: *«В 12.10 в составе звена Пе-2 с Н-600 м бомбили ж/д мост на р. Прут севернее Яссы»*).

Командир дивизии генерал-майор А. Осипенко в своем докладе от 28 июня дал следующую оценку действий своих подчиненных:

«1. Несмотря на достаточный запас времени с момента объявления тревоги до налета противника, части все же не смогли уйти из-под удара с наименьшими потерями (45 СБП, Бельцы) и нанести ущерб противнику, в результате чего противник ушел безнаказанно, а мы понесли большие потери на земле из-за преступной халатности и неорганизованности в полках.

2. Рассредоточение материальной части неудовлетворительное во всех полках, самолеты скучены, вместе исправные и неисправные находятся на летном поле.

3. Маскировка, можно считать, что почти совершенно отсутствует, и не используются возможности, которые все части имеют на аэродромах, особо плохо дело обстоит в 55-м ИАП...». (141)

Резкость выражений понятна — командир 20-й САД сравнивал действия и достижения своих подчиненных не с легендой про «первый уничтожающий удар Люфтваффе» (28 июня он про нее еще не знал), а с требованиями Уставов и Наставлений, задачами и реальными возможностями вверенной ему дивизии. Возможно, на честолюбивого (без этой черты характера трудно стать генералом в 31 год) комдива удручающе подействовало и сравнение с результатами успешных боевых действий «соседа слева» (21-я САД).

Третья по счету авиадивизия округа (45-я САД) на протяжении всего дня 22 июня бездействовала. Самолеты противника в такой глубокий тыл советских войск (300—400 км от границы) не залетали, а командование 45-й САД и ВВС округа никаких активных задач перед частями не поставило. В результате два полностью укомплектованных самолетами и летчиками авиаполка (132-й ИАП и 132-й БАП) участия в боевых действиях не приняли.

В Оперативной сводке № 2 штаба ВВС 9-й армии (Тирасполь, 22.00 22.6) итоги первого дня войны были подведены достаточно объективно и самокритично:

«1. Истребительные части ВВС армии в течение дня отражали атаки воздушного противника в зонах истребления, прикрывали аэродромы и штаб армии, сопровождали бомбардировщики на разведку и бомбардировку переправ. Бомбардировщики атаковали противника на переправах через р. Прут в районах Думень, Липканы, Картал...»

4. 45-я САД боевых действий не производила.

5. Общие потери ВВС армии: 7 МиГ-3 (исправлено карандашом на 6 и добавлено «один МиГ-3 получил мелкую поломку». — М.С.), 3 СБ (так в тексте, но документы 20-й САД свидетельствуют о потере 8 СБ на аэродроме Гросулово. — М.С.), 2 Пе-2, 1 И-16, 5 Р-5, 3 У-2. Итого — 23 (исправлено карандашом на 20)». (142)

Для сравнения отметим, что командование румынской авиации отчиталось о 37 советских самолетах, уничтоженных на земле, и 8 сбитых в воздушных боях. (121) Если верить Д. Хазанову, то в сводке командования 4-го авиакорпуса Люфтваффе потери самолетов противника (т.е. ВВС Одесского ВО) были «скромно» определены в 16 сбитых в воздухе и 142 уничтоженных на земле. (143) Но тут надо напомнить, что в эту феерическую цифру вошли и потери 149-го ИАП ВВС Юго-Западного фронта в Черновцах, каковые потери немцы оценили числом 102. (296) Не исключено, что на доклад командования 4-го авиакорпуса повлияло «национал-социалистическое соревнование» между немецкими авиационными соединениями — на фоне феерических докладов штаба 2-го Воздушного флота (ГА «Центр») о тысячах уничтоженных на земле советских самолетов реальные цифры побед 4-го авиакорпуса смотрелись бы уж очень жалко...

Постараемся и мы подвести некоторые итоги первого дня войны в воздухе на южном фланге советско-германского фронта.

Как в 21-й САД, так и в 20-й САД боевая тревога была объявлена как минимум за 1,5—2 часа до первого налета авиации противника; большие или меньшие потери были связаны не с пресловутой «внезапностью», а с уровнем дисциплины, организованности и управляемости в частях.

Единственным эпизодом, позволяющим вспомнить общепринятую картину «внезапного удара по мирно спящим аэродромам», стал налет на аэродром 45-го БАП в Гросулово. Подробного описания утреннего налета обнаружить не удалось. Судя по ошеломляющему результату (три «горизонтальных» бомбардировщика противника одним ударом уничтожили на земле 10 самолетов), в Гросулово все произошло, «как в книжках пишут», — ни маскировки, ни рассредоточения, ни раннего оповещения; самолеты, выстроенные ровными рядами посреди залитого утренним солнцем летного поля, отсутствие (или бездействие) зенитных средств ПВО, отсутствие прикрытия со стороны собственных истребителей из состава 4-го ИАП. Там, где этот набор преступной халатности в полном объеме отсутствовал (например, при налете 20 бомбардировщиков на аэродром Бельцы в 20.10), успехи атакующей стороны (т.е. немецко-румынской авиации) были минимальными, а то и просто нулевыми.

В целом ничего даже отдаленно похожего на «уничтожающий первый удар» не произошло. Реальные безвозвратные потери боевых самолетов ВВС Одесского ВО (не считая легкие связные и разведывательные У-2 и Р-5) составили не более 18—20 самолетов. Другими словами — менее 2,5% от исходной численности. Почти все потери (10 бомбардировщиков и 6—7 «мигов») пришлось на одну дивизию из трех (20-я САД), но и в ней потери составили порядка 6% от первоначальной численности самолетов. Едва ли это можно назвать словом «разгром».

То, что реальность не похожа на пропагандистский миф позднейшего изготовления, не может считаться чем-то

удивительным. Гораздо важнее другое — действия авиации Одесского ВО оказались совершенно непохожими и на предвоенные планы командования советских ВВС.

Ни одного удара по аэродромам противника¹, ни одного бомбового удара по объектам в его оперативном тылу (неудавшаяся попытка разрушить мост через Дунай у Галац, т.е. примерно в 20 км от границы, стала единственным «глубоким рейдом» бомбардировщиков ВВС ОдВО), ни одного налета на стратегические объекты Румынии (нефтепромыслы Плоешти, морской порт Констанца). Весьма многочисленная истребительная авиация ВВС округа занималась главным образом «самообороной» — патрулировала небо над собственными аэродромами. Это важная и нужная часть боевой работы авиации, но она не должна превращаться в единственную — в противном случае дешевле и проще было бы решить задачу «самообороны» авиации посредством ее самоликвидации.

Наконец, необходимо отметить тот простой и бесспорный факт, что из 15 авиаполков ВВС округа участие в боевых действиях первого дня войны приняли только семь, причем «участие» 45-го БАП и 146-го ИАП было самым минимальным и оказалось малозаметным для противника. С другой стороны, три истребительных полка (67, 4, 55-й ИАП) действовали с большим, едва ли не рекордным по меркам советских ВВС, напряжением (правда, не всегда эквивалентным достигнутым результатам). Разумеется, все эти недочеты могли быть до некоторой степени объяснены и оправданы суматохой и нервным перенапряжением первого дня войны, в которой, увы, «противник смог нас

¹ Покрышкин в своих мемуарах утверждает, что в «середине дня» 22 июня его звено (три истребителя МиГ-3) вылетело на разведку румынского аэродрома Роман, где *«на зеленом фоне летного поля хорошо были видны самолеты; скопление большое, как на авиационной выставке»*. Здесь нет большого преувеличения, учитывая что в Роман базировались две истребительные группы эскадры JG-77. Однако командование полка и дивизии не решилось принять решение на нанесение удара по вражескому аэродрому.

опередить». Делать далеко идущие выводы по результатам одного дня боев было бы опрометчиво. Поэтому продолжим разбор документов ВВС Одесского округа.

2.3. Обмен ударами

23—25 июня на южном фланге фронта в Бессарабии противник продолжил (правда, уже в несколько меньшем масштабе) попытки уничтожить авиацию Одесского ВО на аэродромах базирования — с тем же, что и в первый день войны, мизерным результатом.

Ранним утром 23 июня бомбардировщики He-111 из состава группы III/KG-27 под прикрытием большого числа истребителей (34 Fv-109 из состава групп I(J)/LG-2 и III/JG-77) атаковали аэродромы 20-й САД в районе Бельцы и Гросулово. Немцы заявили о «15—20 самолетах противника, уничтоженных на земле». (121) Документы штаба 20-й САД не только не содержат каких-либо подтверждений этой информации, но и, по сути дела, опровергают ее — заметного сокращения численности боеготовых самолетов, связанного с наземными потерями, в полках дивизии не наблюдается.

Румынские ВВС начали второй день войны с новых атак на аэродромы Болград и Болгарийка.

«Боевое донесение № 02, штаб 21-й САД, г. Одесса, к 9.20 23.6.41

На аэродром Болгарийка 67-м ИАП производился воздушный налет. В бою 67-й ИАП сбил 1 бомбардировщик, 1 разведчик и 2 истребителя. Своих потерь не имеет.

Нач. штаба 21-й САД подполковник Кириллов». (148)

Оперативная сводка № 02, составленная в штабе дивизии к 12.00, уточняет, что без потерь все же не обошлось: *«один И-16 сгорел в воздухе, летчик приземлился на парашюте благополучно; одна вынужденная посадка в районе Болград по причине заклинивания мотора, самолет скапотировал — разбит, летчик погиб». (149)* Судя по документам противника,

удар был нанесен силами 18 «Хейнкелей» He-111 под прикрытием 16 истребителей IAR-80; на этот раз, несмотря на ожесточенные схватки в воздухе, все румынские самолеты вернулись на базу. (121)

Во второй половине дня 23 июня впервые с момента начала войны вступил в боевые действия 299-й ШАП. *«В результате бомбардировочного налета противника на аэродром Спартакровка (16 км к югу от Одессы. — М.С.) один И-153 сгорел на земле, разбит один автостартер. Ранено 4 красноармейца 104 АБ [авиабазы], повреждены четыре И-153».* (150) Неутешительное начало, однако об «уничтожении на земле» говорить еще рано — согласно Оперативной сводке № 03 штаба 21-й САД, к 22.00 23 июня в полку оставался в боеготовом состоянии 41 самолет И-153 и 2 И-15бис. (151)

Следующую попытку атаковать аэродромы, на которых базировались истребители 21-й САД, противник предпринял на рассвете 25 июня.

«Боевое донесение № 04, штаб 21-й САД, г. Одесса, к 10.30 25.6.41

...2. В период 3.47 до 3.55 25.6.41 аэродром Тарутино (базовый аэродром 146-го ИАП. — М.С.) подвергался бомбардировке с двух самолетов, тип не определен. На аэродром сброшено до 40 бомб 100 кг¹. Все взорвались. Бомбометание безрезультатно. Потерь нет.

Для отражения налета взлетели два самолета МиГ-3 и один самолет И-16. Старший лейтенант Оборин К.Д. в абсолютной темноте по направлению трассирующих пуль зенитно-пулеметных точек нагнал один самолет противника. Пытался обстрелять его, но, ввиду отказа всех пуле-

¹ Бомб весом в 100 кг (аналогичных советской ФАБ-100) на вооружении Люфтваффе не было вовсе, следующим калибром после 50 кг была тяжелая 250-кг фугасная бомба. «Хейнкель» He-111 серии Н-3 (именно эта модификация была поставлена в ВВС Румынии) мог взять до 32 бомб калибра 50 кг, так что сообщение о 40 бомбах, сброшенных двумя самолетами, вполне может соответствовать действительности.

метов (не редкий случай для «мига», где надежная работа синхронизаторов требовала квалифицированного технического обслуживания. — М.С.), протаранил самолет в левую плоскость. Самолет противника упал на нашей территории в районе р. Прут. Ст. лейтенант Оборин благополучно вернулся на свой аэродром...

4. Одесская Военная Авиационная школа пилотов. В 3.45 25.6.41 противник произвел налет тремя самолетами на аэродром Выгода. Сброшенные бомбы упали в трех местах на аэродроме, не причинив никакого ущерба; две бомбы не взорвались. Лагерь был обстрелян из пулеметов с борта самолетов противника. Потерь нет.

Для отражения бомбардировщиков противника были подняты самолеты И-15бис в воздух, произвели три атаки. При полете на низкой высоте самолет И-15бис, пилотируемый летчиком мл. лейтенантом т. Лазаревым, зацепил за землю (возможно, это объясняется плохой видимостью в 3.45 утра. — М.С.) и скапотировал. Летчик получил ушиб плеча и ранение головы.

Командир 21-й САД полковник Голунов». (152)

Аэродром 67-го ИАП в Болгарийке почему-то особенно не давал покоя румынским ВВС. 26 июня, судя по Оперсводке штаба ВВС 9-й армии, на аэродроме было уничтожено два И-16. (164) Очередной налет был совершен 2 июля, на этот раз — истребителями, и снова — с минимальным результатом: «В 16.05 2.7.41 аэродром Болгарийка подвергся штурмовой атаке четырех «Харрикейнов» и пяти Ме-109, самолеты противника обстреляли матчасть и личный состав. В результате налета легко ранено 3 человека». (155)

Единственным по-настоящему успешным для противника стал налет на аэродром базирования 5-го БАП в Кулевча. Судя по описанию этого эпизода в Оперативной сводке № 04 штаба 21-й САД, там действовали немцы, и действовали они так, как было принято в Люфтваффе, т.е. смело, напористо, на грани безрассудного риска. Это дало свой результат:

«С рассветом 24.6.41 аэродром Кулевча подвергался бомбардировочным налетам [самолетами] типа Ю-88, группами от 3 до 5 самолетов на высоте 40—50 метров; заходили безнаказанно до двух-трех раз и в упор расстреливали трассирующими и зажигательными пулями матчасть и личный состав, а также производили серийное бомбометание. Потери: выведено из строя 14 самолетов, из них 8 Пе-2; подлежат восстановлению — 7, из них три Пе-2 и четыре СБ. Личный состав: убит один стрелок-радист и два красноармейца 30 АБ; ранено 4 человека 5 СБП и 5 человек 30 АБ...» (153)

За «Юнкерс» на высоте бреющего полета могли принять только He-111 с такими же черными крестами на крыльях. 12-тонный неповоротливый «Хейнкель» на высоте 50 метров можно было сбить даже сосредоточенным огнем стрелкового оружия, но отсутствие должного зенитного прикрытия аэродрома и растерянность личного состава позволила немцам выйти живыми из этого смертельного «аэрошоу», да еще и нанести 5-му БАП серьезные потери.

Примечательно, что на аэродромах базирования истребителей повторить такой результат даже у немцев не получилось. Вероятно, последний (до отхода войск Красной Армии из Бессарабии за Днестр) массированный налет был произведен вечером 3 июля: *«В 19.05 3.7.41 шесть бомбардировщиков Хе-111 под прикрытием Ме-109 произвели бомбометание по аэродрому Ревака (аэродром 4-го ИАП 20-й САД в 8 км от Кишинева. — М.С.). В результате налета сгорели 2 И-153».* (156)

Суммируя всю доступную информацию, мы получаем цифру в 27 самолетов ВВС Южного фронта, безвозвратно потерянных на аэродромах от воздействия противника в период с 22 июня по 7 июля 1941 г. В итоговом годовом отчете штаба ВВС фронта (исх. № 46003, подписан 2 января 1942 г.) указаны такие цифры: в июне на аэродромах было потеряно 19 самолетов, в июле — 20, что в сумме составляет 10,3% от всех, указанных в отчете безвозвратных потерь за эти два месяца 1941 г. (157)

Внимательный читатель, возможно, еще помнит, что в соответствии с предвоенными планами командования советских ВВС несколько тысяч (!!!) вражеских самолетов предполагалось уничтожить в течение первых 4—5 дней боевых действий массированными авиаударами «по установленным аэродромам противника». Был указан и конкретный перечень установленных аэродромов: «*Наш первый удар необходимо направить по авиации противника на аэродромных узлах Бакэу, Текучи, Бриэла, Буэу, Брашов, Плоешти, Бухарест, Констанца*». (166) В полосе Южного фронта решение этой задачи облегчалось тем, что из-за крайне ограниченного числа румынских аэродромов, пригодных для эксплуатации современных самолетов, базирование авиации противника было очень скученным. Так, на аэродромном узле Буэу утром 22 июня было сосредоточено порядка 150 бомбардировщиков, на аэродроме Роман базировалось две истребительные группы Люфтваффе. Однако в оперативных сводках частей ВВС Южного фронта с большим трудом удастся найти хотя бы минимальные следы выполнения (точнее говоря — попыток выполнения) смелых предвоенных планов.

Как и во многих других аспектах, наиболее активно (хотя уместнее было бы сказать — «не столь пассивно, как прочие») действовала 21-я САД. С раннего утра 23 июня бомбардировщики 5-го СБП обрушили серию ударов на объекты ближнего тыла противника; одну из ударных групп (8 новых бомбардировщиков Пе-2) повел в бой командир полка подполковник Котляр:

«Оперативная сводка № 02 к 12.00 23.6.41 г., штаб 21 САД, Одесса

...2. 5 СБП в период 4.15 до 5.45 23.6.41 г. в составе 16 СБ и 18 Пе-2 (так в тексте; судя по другим документам, боеготовых Пе-2 в полку было меньше. — М.С.) производил бомбардировочный налет по уничтожению авиации противника на аэродромах Бриэла, Галац; бомбардировал ж/д станции Бриэла, Галац; в 5.37 с высоты 800 метров атаковал колон-

ну танков в районе Мурджени, Бырлад и скопление войск на переправах у Галац. Сброшено 162 шт. бомб ФАБ-100 (т.е. в среднем по 4—6 бомб на самолет. — М.С.).

По наблюдениям экипажей, отмечены прямые попадания, видели [как] ангары у Галац загорелись. В 5.27 в районе Бриэла были атакованы истребителями типа Ме-109. Над Измаилом были атакованы 9 PZL-24 (один румынский истребитель был сбит, пилот погиб, в Оперсводке № 02 это не отмечено. — М.С.); в районе Болград 5 истребителями не установленного типа (едва ли это были какие-то другие истребители, если не И-16 из состава 67-го ИАП. — М.С.); были обстреляны зенитной артиллерией противника в районах...

В результате воздушного боя и [обстрела] ЗА — потери: подбит самолет СБ ст. лейтенанта Козлова, получил 55 пробоин, выведен из строя правый мотор, произвел посадку благополучно на свой аэродром. Легко ранен стрелок-радист ст. сержант Лаптев. От ЗА в районе Галац ранен летчик ст. лейтенант Кохленко, произвел вынужденную посадку севернее Сарата, самолет скапотировал, самолет поломан, экипаж жив. Самолет Пе-2 капитана Анисимова имеет пробоины 6 [штук?].

В районе Болград обстреляны своей ЗА. В 6.23 остальными (без одного СБ) произвели посадку на свой аэродром благополучно. Полк к 10.00 в составе 14 экипажей Пе-2 и 16 экипажей СБ готов к выполнению боевых задач...» (159)

Судя по весьма скромной загрузке самолетов (теоретически СБ мог взять 12 ФАБ-100 — 8 во внутреннем бомбоотсеке и 4 на внешней подвеске) и длинному перечню атакованных целей, румынским аэродромам в Бриэла и Галац досталась лишь малая часть бомбового груза; что именно загорелось в ангарах на аэродроме в Галац и долго ли оно горело — неизвестно. К чести командования 21-й САД отметим, что в отчет «О потерях личного состава и матчасти противника с 22.6 по 2.7.1941 г.» они эти ангары не включили. В графе «уничтожены на земле» числятся только 4 бом-

бардировщика «Савойя-Маркетти». (160) Обстоятельства их уничтожения были следующие:

«Боевое донесение № 04, штаб 21-й САД, Одесса, 10.30 25.6.41

1. 146-й ИАП в течение дня 24.6 произвел три вылета на сопровождение бомбардировщиков в район Фелчу. Три вылета девятками по вызову ПВО. При атаке аэродрома Бузэу уничтожено 4 самолета противника типа «Савойя» — горели, зажжен ангар, обстреляна ж/д станция Бузэу, горят вагоны.

2. В результате воздушного боя сбито: ПЗЛ-24 — три, «Юнкерс» — один, «Савойя» — четыре. Потерь в боях полк не имеет. В районе Болгарийка обстрелян и атакован И-16 67-й ИАП (летчики этого очень активного полка, видимо, взяли за правило сбивать любой летающий объект, не отвлекаясь на его опознавание. — М.С.) — один самолет получил до 28 пробоин, вышел из строя. Экипаж невредим...» (161)

Удар по аэродрому Бузэу (правда, без какой-либо конкретизации достигнутых результатов) отмечен и в Оперативной сводке № 07 штаба ВВС 9-й армии от 22.00 26 июня: «ВВС армии в течение 26.6 уничтожали скопление войск противника, авиацию на аэродроме Бузэу и разрушали военные объекты в гг. Яссы и Хуши». (162)

День 26 июня знаменателен рекордным для авиации Южного фронта числом вылетов бомбардировщиков (151 с/в) и весом сброшенных на противника бомб (60 тонн). (185) Это, в частности, объясняется тем, что активное участие в боевых действиях принял 132-й БАП из состава 45-й САД, а также подчиненный штабу ВВС фронта 317-й разведывательный авиаполк (по составу боевых машин — 40 СБ — вполне «бомбардировочный»). Еще 23 июня было принято решение о перебазировании 132-го БАП из далекого Кировограда на аэродром в районе Раздельная (60 км к северо-западу от Одессы), и уже вечером 23 июня первые 9 бомбардировщиков 132-го БАП нанесли удар по румынской ж/д станции в Яссы. Этот же старинный город стал объектом массированного удара (самого

мощного за все время боевых действий в Бессарабии) и 26 июня. Отсутствие истребительного прикрытия бомбардировщиков¹ — тем более странное, что г. Яссы находится на расстоянии всего в 15 км от границы, т.е. в зоне досягаемости всех истребительных полков ВВС фронта, — привело к тяжелым потерям:

«...4. 45 САД в составе 65 самолетов произвела налет на г. Яссы и аэродром, город зажжен. Над г. Яссы были атакованы 15 самолетами Ме-109. Пулеметным огнем бомбардировщиков сбито 5 самолетов Ме-109. Потери: 5 СБ сбито, 9 СБ не вернулись на свой аэродром, 2 из них произвели вынужденную посадку в районе Унгены.

317 РАП уничтожил войска противника в районе Скулени и разрушал г. Яссы. Отмечено большое количество пожаров. Произведено 50 самолето-вылетов...» (163)

Трудно сказать, чем злосчастный город привлек такое внимание командования ВВС Южного фронта; в любом случае на аэродроме Яссы, расположенном на дистанции артиллерийского огня от границы, крупных сил вражеской авиации не было. К счастью, потери летных экипажей оказались не столь велики, как можно было бы предположить по первым донесениям. В Оперативной сводке № 09 штаба ВВС 9-й армии (23.00 27.6) читаем: *«Из невернувшихся 26.6 14 экипажей 132-го БАП 8 экипажей сегодня найдены».* (164) В той же сводке сообщается и об уничтожении на земле одного «Бленхейма».

3 июля ВВС Южного фронта нанесли, наконец, удар по крупному румынскому аэродрому Роман (основной аэро-

¹ Правда, Покрышкин в своих мемуарах пишет, что истребители 55-го ИАП прикрывали бомбардировщики во время налета на Яссы: *«И вот уже наши бомбардировщики, девятка за девяткой, идут на цель. Моя пара, дозаправившись горючим, тоже взяла курс на Яссы. Там вся наша эскадрилья во главе с Атрашкевичем сопровождает бомбардировщиков. При подходе к городу я увидел поднимающиеся к небу клубы дыма, а внизу огненные языки пламени. Огромный костер из вражеской техники. Барражируем в небе, внимательно ведем поиск, готовы к возможному появлению «Мессершмиттов». Ниже нас, среди дыма, продолжали сбрасывать бомбы девятки СБ...»*

дром базирования истребителей эскадры JG-77), правда, ничтожно малыми силами: «20 САД. 3 самолета МиГ-3 в 12.00 на аэродроме Роман обнаружили до 35 Me-109, 12—13 Me-110, до 35 «Бленхейм» и Ю-87. В результате атаки сожжен один Me-110 (самолетов этого типа на Румынском ТВД не было вовсе. — М.С.). В районе Быковец звено вело бой с 3 Me-109, один Me-109 сбит». Всего в этот день, если верить Оперативной сводке № 24, на земле было уничтожено 4 самолета противника. (165)

В общей сложности получается, что с 22 июня по 7 июля советские летчики заявили об уничтожении на земле 9 самолетов противника, кроме того, в оперативных сводках и боевых донесениях частей есть сообщения о произведенных ударах по вражеским аэродромам без какой-либо конкретизации результатов. В итоговом годовом отчете штаба ВВС Южного фронта было заявлено, что в июне на аэродромах противника было уничтожено 41, а в июле — 28 вражеских самолетов. (158) К сожалению, даже эти, достаточно скромные достижения не подтверждаются ни известными ныне документами противника, ни оперативными сводками частей и соединений ВВС Южного фронта. Пресловутая «волшебная палочка» в виде всепокрушающего удара по аэродромам не сработала — ни с запада на восток, ни с востока на запад.

Волшебные палочки бывают только в сказках, поэтому не приходится удивляться тому, что ни одной из противоборствующих сторон не удалось уничтожить авиацию противника на земле. Сложнее понять другое — почему авиация Южного фронта даже не пыталась решить важнейшую, предусмотренную предвоенными планами задачу разрушения румынских нефтепромыслов.

Прежде чем приступить к рассмотрению фактической стороны дела, имеет, видимо, смысл определиться с «целью вопроса». Это особенно важно, учитывая, что в оценке значимости данной проблемы в последние годы наблюда-

лось шараханье из одной крайности в другую. Традиционная советская историография никакой проблемы не видела вовсе, а факт отсутствия массированных авиаударов — при наличии крупных сил советской бомбардировочной авиации и «непотопляемого авианосца» в виде аэродромов Одессы и Крыма — воспринимался как не заслуживающее дискуссии явление природы. В этом вопросе (как и во многих других) «нарушителем спокойствия» выступил В. Суворов. В присущей ему яркой — на грани гротеска — публицистической манере В. Суворов заявил, что если бы до нефтепромыслов Плоешти смог дойти хотя бы один советский танк, а в кармане танкиста нашелся бы коробок спичек, то военная машина гитлеровской Германии оказалась бы обездвиженной.

Тяжелая авиабомба ФАБ-500 (а даже легкий советский бомбардировщик СБ последних модификаций мог поднять три такие бомбы) способна произвести эффект гораздо больший, нежели коробок спичек. С подачи В. Суворова в околосторической литературе началась бурная дискуссия, участниками которой были высказаны полярные мнения: от горьких сожалений о Великом Упущенном Шансе до безапелляционных заявлений о том, что немцы могли прекрасно обойтись и без румынской нефти. На мой взгляд, в данном случае истина лежит посередине крайних оценок.

Несомненным фактом является то, что германский вермахт отвоевал всю войну на жидком топливе, полученном переработкой каменного угля (т.н. «синтетический бензин»). Именно этот бензин заливали в топливные баки немецких танков, бронетранспортеров и автомашин. Технология синтеза была разработана немецкими химиками еще в 1926 г., тогда же началось строительство первой промышленной установки. В 1941 г. в Германии было произведено 4,3 млн тонн «синтетики», в 1943 г. — 6,6 млн тонн. Для того чтобы по достоинству оценить эти цифры, напомним, что Советский Союз, располагавший самой большой в Старом

Свете нефтедобычей, в годы войны производил в среднем 4 млн тонн бензина (всех сортов) в год. Создание грандиозных производственных мощностей по выпуску жидкого топлива может быть по праву названо научным, технологическим и организационным достижением беспримерного масштаба.

Германия, однако же, воевала не только на земле, но еще в небесах и на море. Причем если для СССР действия Военно-морского флота были не более чем малозначимыми эпизодами войны, то для Германии «морской фронт» был одним из важнейших: только на воде и под водой, морской блокадой могла гитлеровская Германия эффективно воздействовать на своего главного в начальном периоде войны противника — Великобританию. Причем воздействие это было двойным: во-первых, противник терял на дне морском миллионы тонн продовольствия и промышленного сырья; во-вторых, война на море заставляла противника расходовать колоссальные ресурсы на производство надводных и подводных боевых кораблей, сокращая тем самым возможности английской промышленности в деле создания стратегической бомбардировочной авиации, способной атаковать Германию. Что же касается «воздушного фронта», то его значимость не нуждается в доказательствах, а с лета 1943 года, после начала массированных бомбардировок Германии авиацией союзников, этот «фронт» стал для Германии решающим.

Для надводных кораблей был нужен мазут или дизтопливо, для подводных лодок — дизтопливо, для самолетов — высокооктановый авиабензин¹. Все это можно было получить только из нефти, из натуральной жидкой нефти.

¹ Из угля получали жидкое горючее с октановым числом порядка 40—45. Добавляя к нему «лошадиную дозу» (до 0,8 мл на литр) тетраэтилсвинца — крупнотоннажное производство которого также было успешно организовано, — немцы получали синтетический автомобильный бензин с октановым числом порядка 70—74. Для автомобильных и танковых двигателей это было вполне приемлемо, для авиамоторов 40-х годов — уже нет.

На территории Германии в границах 1933 г. добывалось не более 0,3 млн тонн нефти (по странной иронии судьбы — ровно в сто раз меньше, чем в предвоенном СССР). После аншлюса Австрии, после оккупации Чехии, Польши, Югославии собственная нефтедобыча рейха достигла отметки в 1,3 — 1,6 млн тонн. Теоретически, используя передовые технологии крекинга, из такого количества нефти можно было получить до 500 тыс. тонн авиабензина — немногим меньше, чем производилось в СССР. Однако нефтепродукты нужны были и многим другим потребителям (ВМФ, предприятия нефтехимии), к тому же немцы и не собирались держать свою, сражающуюся на множестве фронтов, авиацию на «голодном пайке». Соответственно экспорт нефти стал для Германии жизненно необходимым.

Далеким заморским поставщикам нефти были отрезаны от Германии действиями британского флота; поставки нефти из СССР были весьма скромными и не позволяли создавать значительные запасы (всего за полтора года «великой дружбы» Гитлер получил от Сталина не более 1 млн тонн нефтепродуктов всех видов). После 22 июня 1941 г. они и вовсе прекратились (если не принимать во внимание огромное количество бензина, захваченного немцами на складах западных военных округов СССР). В этой ситуации главным источником для Германии (и, к слову сказать, для фашистской Италии с ее огромным ВМФ) стала Румыния, которая поставляла в Германию порядка 2,2 — 2,5 млн тонн нефти (и светлых нефтепродуктов — очень важное уточнение!) в год. Еще порядка 0,4 — 0,5 млн тонн экспортировалось из Венгрии.

Общий вывод из сказанного будет таков: остановить Германию коробком спичек у Плоешти было невозможно, но систематическое разрушение румынских нефтепромыслов и нефтеперерабатывающих заводов могло поставить немецкую авиацию и Военно-морской флот в тяжелейшее положение. Что, кстати, было продемонстрировано

со всей очевидностью в последние месяцы войны — невооруженным глазом были видны длинные ряды немецких самолетов, заполонивших заводские площадки и военные аэродромы; самолеты еще были, а немецкая авиация в воздухе уже почти не появлялась.

Возвращаясь в июнь 1941 г., мы можем констатировать, что более эффективного способа использования бомбардировочной авиации ВВС Одесского округа и Черноморского флота, нежели нанесение массированного удара по нефтяным объектам Румынии, нельзя было и придумать. Если налет на аэродромы противника в самом лучшем случае мог привести к уничтожению нескольких сотен самолетов — ущерб, который немецкие авиазаводы восполняли за три-четыре недели, то разрушение нефтепромыслов могло, хотя не вдруг и не сразу, приковать к земле вражескую авиацию как таковую.

Главными объектами нефтяной инфраструктуры Румынии можно было считать три точки: район нефтепромыслов Плоешти, нефтяные терминалы черноморского порта Констанца и соединяющий две первые точки мост через Дунай у Чернавода¹. Все они (а также «нефтеперегонные заводы у Бухареста и нефтесклад у Бакэу») были «поименно» названы в предвоенных оперативных планах советских ВВС. (167) Расстояние до этих объектов от советско-румынской границы составляло 130—180 км, от базовых аэродромов бомбардировочных полков ВВС Одесского округа (Гросулово, Аккерман, Кулевча) — не более 250—330 км по прямой. От крупных аэродромов ВВС Черноморского флота (Севастополь, Евпатория) — порядка 500—600 км, от За-

¹ Мост у Чернавода представлял собой грандиозное сооружение: двухъярусный железнодорожный и автомобильный путепровод, под которым были подвешены три «нитки» нефтепровода. Общая длина пролетов моста составляла 750 метров, наибольшая высота над поверхностью воды — 70 метров, общая длина путепровода с учетом подъездной эстакады достигала 1660 метров.

порожья (район базирования 22-й авиадивизии ДБА) — не более 800 км.

Самый маленький и легкий советский бомбардировщик Су-2 имел дальность полета 1190 км (при нормальной бомбовой нагрузке в 400 кг). Самый массовый бомбардировщик советских ВВС (СБ/Ар-2) имел дальность полета — в зависимости от веса бомбовой нагрузки — от 900 до 1300 км. Дальний бомбардировщик ДБ-3/ДБ-3ф (самолеты этого типа состояли на вооружении 22-й авиадивизии ДБА и 2-го минно-торпедного полка ВВС Черноморского флота) с бомбовой нагрузкой в 1 тонну мог пролететь 3000 км. Вывод: в июне 1941 г. бомбить Плоешти и Констанцу мог любой советский бомбардировщик, для этого даже не требовалось производить дополнительную передислокацию авиачастей (хотя по меньшей мере до середины июля аэродромы юга Бессарабии можно было с успехом использовать и в качестве т.н. «аэродрома подскока» для имеющих относительно небольшой радиус действия бомбардировщиков СБ из состава ВВС ЧФ).

Более того, использование приграничных аэродромов Одесского ВО (Болград, Болгарийка, Измаил) для базирования истребителей позволяло прикрыть бомбардировщики на всем протяжении полета над вражеской территорией. «Миги» и «чайки» имели дальность полета более 600 км. Дальность полета «ишака» была меньше (440 км), но еще в 1939 г. были разработаны, испытаны и запущены в серийное производство подвесные топливные баки, с использованием которых дальность полета И-16 превысила 600 км. Баки изготавливались из специального картона, который при попадании пули или осколка не давал заусениц, препятствующих самозатягиванию отверстия в каучуковом протекторе. Последние производственные серии И-16 в обязательном порядке комплектовались парой подвесных баков. Наконец, в качестве дальнего истребителя сопровождения можно было, с известными оговорками, исполь-

зовать и бомбардировщики Пе-2, которые по максимальной скорости (540 км/час) значительно превосходили как наш И-16, так и большинство истребителей румынских ВВС¹.

Насколько серьезно немцы отнеслись к созданию заводов для производства синтетического «угольного бензина», настолько же легкомысленно они подошли к обеспечению ПВО румынских нефтепромыслов. В состав т.н. «миссии Люфтваффе в Румынии» была включена одна-единственная истребительная группа III/JG-52, на вооружении которой (вместе со звеном истребителей штаба эскадры) числилось 47 «Мессершмиттов». К началу войны вся группа базировалась в районе Бухарест—Плоешти, но после первых же налетов ВВС Черноморского флота немцы спешно перебазировали на аэродром Мамайя в районе Констанцы две эскадрильи из трех.

Наземная ПВО Констанцы располагала 18—20 батареями зенитной артиллерии и дюжиной прожекторов; ПВО главного нефтеносного района Плоешти — также примерно 12—15 прожекторами и 30 зенитными батареями. (130) Радиолокаторов не было вовсе (хотя к лету 41-го года для немцев это «чудо техники» было уже вполне освоенным элементом системы ПВО важных стационарных объектов). Одна зенитная батарея — это, как правило, четыре орудия, ведущих стрельбу по данным от одного прибора управления огнем (ПУАЗО). Таким образом, в небо Плоешти или Констанцы смотрело порядка 80—120 орудий. Много ли это? Все познается в сравнении.

Наземная ПВО Баку имела на вооружении 420 орудий среднего калибра, 320 орудия малого калибра и зенитных пулеметов, 564 прожекторных станции. 2-й корпус ПВО,

¹ Бомбардировщик Пе-2, как известно, был разработан на базе скоростного высотного истребителя. 2-местный истребительный вариант этой машины, с усиленным стрелковым вооружением, без автомата пикирования и тормозных решеток, выпускался серийно под названием Пе-3; дальность полета Пе-3 превышала 2 тыс. км.

прикрывавший Ленинград, имел на вооружении порядка 600 орудий калибра 85 мм, 246 орудий калибра 76 мм, 60 орудий малого калибра, 230 зенитных пулеметов и 483 прожекторные станции. К началу первых немецких налетов, 22 июля 1941 г., в системе ПВО Москвы было 1044 зенитных орудия (в основном 85 мм), 336 зенитных пулеметов, 618 прожекторных станций. (5, 169) И это при том, что основным средством советской ПВО была вовсе не зенитная артиллерия, а истребительная авиация, насчитывающая в районе Москвы и Ленинграда многие сотни истребителей.

Для завершения оценки ситуации остается только напомнить о том, что все, связанное с нефтью (нефтепромыслы, нефтеперерабатывающие заводы, хранилища нефтепродуктов), является самой «удобной» мишенью для бомбардировочной авиации. Промышленная добыча, переработка и транспортировка нефти невозможны в миниатюрных объемах. Объекты нефтяного комплекса — это крупные стационарные сооружения, отчетливо видимые с воздуха за десятки километров, демаскируемые подъездными железнодорожными путями, эстакадами, портовыми терминалами. Наконец, нефть горит. Горит ярким пламенем, и это пламя позволяло решить почти неразрешимую для авиации начала 40-х годов задачу прицельного ночного бомбометания. Все, что требовалось, это один раз хорошо и надолго зажечь вражеский объект.

Организованная немцами система ПВО нефтепромыслов Румынии могла с надежностью, необходимой для защиты столь уязвимых и пожароопасных объектов, отразить дневной налет небольшой группы (одна-две эскадрильи) бомбардировщиков противника. Массированная атака неизбежно должна была завершиться поражением цели. Отражать ночные налеты было практически нечем (не было ни радиолокаторов, ни специально подготовленных ночных истребителей). Заградительный зенитный огонь по ночному небу, подсвеченному дюжиной прожек-

торов, по своей эффективности немногим превосходил фейерверк...

В составе советской авиации, развернутой на Южном ТВД, было (с учетом временно неисправных самолетов) более полутысячи бомбардировщиков: 230 в составе ВВС Южного фронта (и это не считая Су-2), 130 в составе ВВС Черноморского флота, 190 в составе 22-й авиадивизии ДБА. Первый, единственный и последний авиаудар по Плоешти авиация Южного фронта нанесла в ночь (т.е. вслепую) на 27 июня:

«Оперативная сводка № 08 штаб ВВС 9-й армии, Красная Горка, к 8.00 27.6.41 г.

«В течение ночи с 26 на 27 два самолета Пе-2 5 СБП с высоты 5000 м (подчеркнуто мной. — М.С.) на город Плоешти сбросили 8 ФАБ-100 и 8 ЗАБ-50. От границы до Плоешти сброшено 35 тыс. листовок. Самолеты произвели посадку на свой аэродром, пробоин нет...» (170)

О результатах столь «сокрушительного удара» документы штаба ВВС умалчивают. Принимая во внимание весьма скромный набор навигационного оборудования на Пе-2 (все ж таки этот самолет создавался как дневной пикирующий бомбардировщик, предназначенный для действий в ближнем оперативном тылу противника), большие сомнения вызывает даже то, что экипажи двух «пёшек» в кромешной тьме смогли хотя бы найти г. Плоешти или его окрестности. О сколь-нибудь прицельном бомбометании с высоты 5 км ночью не могло быть и речи.

Других реальных попыток нанести удар по Плоешти ВВС Южного фронта не предпринимали. Следы же одной несостоявшейся попытки мы обнаруживаем в Приказе № 7 штаба 21-й САД (отдан в 17.00 3.7.41 г.):

«1. Нефтеносный район Плоешти и г. Плоешти с большим количеством нефтеперегонных заводов играет большую роль в снабжении вражеских войск горючим. Район Плоешти и сам город сильно прикрыты истребительной авиацией и ЗА.

Базирование авиации установлено на аэродромных узлах Текуч, Ремникул-Серат, Бузэу.

Погода: слоисто-кучевая облачность Н 300—600 м, 7—8 баллов, ветер северо-западного направления.

2. Справа в течение ночи с 3.7 на 4.7 действует 20 САД по нефтеносным районам Плоешти, высота бомбометания 4000 м.

3. 21 САД 3.7.41 г. зажигает нефтяной район Плоешти. Цели №№ 1, 2 и 3. В течение ночи с 3.7 на 4.7 зажигает нефтесклады и нефтеперерабатывающие заводы Плоешти.

4. 5 БАП в 20.00 3.7 в составе 9 Пе-2 зажечь нефтесклады, нефтеперерабатывающие заводы (цели №№ 1, 2 и 3) в районе Плоешти. Маршрут полета: Бриени, Болгарийка, ст. Лизити, Думнитрэй, Плоешти. Перелет границы на Н-6000 м. Полет к цели со снижением, бомбометание с пикирования. До ст. Лизити сопровождают истребители МиГ-3 146 ИАП.

С 22.00 3.7 и до рассвета 4.7 одиночными самолетами и парами СБ производить бомбометание по нефтескладам г. Плоешти. Высота бомбометания 4500 м. Маршрут полета...

5. 146 ИАП в составе 9 самолетов МиГ-3 сопровождает 5 БАП до станции Лизити на высоте 3000 м, отвлекая посты ВНОС. После отхода от бомбардировщиков уничтожает авиацию противника на аэродроме Рымникул-Сэрат.

Встреча бомбардировщиков с истребителями над аэродромом Болгарийка Н-3000 м.

6. 67 ИАП, 69 ИАП и 299 ББП продолжают выполнадачу по уничтожению авиации противника в воздухе и в районах аэродромного базирования.

7. Сигналы для бомбардировщиков при возвращении обратно и при встрече с нашими истребителями днем и ночью — две красные ракеты.

8. Мой КП — аэродром № 1 г. Одесса.

Командир 21 САД полковник Галунов». (171)

Столь подробно процитированный приказ примечателен по нескольким причинам. Во-первых, из него следует,

что важность задачи разрушения нефтепромыслов Плоешти отчетливо осознавалась. Во-вторых, было, оказывается, и понимание того, что нефтяной район надо сначала зажечь, и только после этого станут возможны результативные ночные налеты. В-третьих, даже оценивая ситуацию, как «город сильно прикрыт истребительной авиацией и ЗА», командование дивизии планировало не мощный массированный удар бомбардировщиков, прикрытых крупным соединением истребителей, а серию «булавочных уколов», которые могли привести лишь к тяжелым потерям в самолетах. Впрочем, никаких следов выполнения Приказа № 7 в документах не обнаруживается. Более того, уже в 1.30 ночи на 4 июля был издан Приказ № 8, в соответствии с которым перед авиаполками дивизии была поставлена новая старая задача: *«С рассвета 4.7 уничтожить авиацию противника на аэродромных узлах Текуч, Бриэла, Галац»*. (172) Больше к теме разрушения румынских нефтепромыслов в штабах ВВС Южного фронта не возвращались — даже на бумаге.

Дальнебомбардировочная авиация Главного командования (22-я авиадивизия ДБА) приступила к налетам на объекты нефтяного комплекса Румынии в ночь на 26 июня. Из трех вполне укомплектованных авиаполков дивизии в рейде принял участие один только 21-й ДБАП, который, имея 50 боеготовых самолетов (всего по состоянию на начало июня 41-го их было 72), выполнил лишь 17 боевых вылетов. Даже эти хилые силы была разделены на три группы, которые атаковали Констанцу, Плоешти и столицу Румынии Бухарест. До Констанцы долетело пять ДБ-3, три из которых с боевого задания не вернулись. По Бухаресту отбомбилось одно звено, которое с большой высоты (7 км) во тьме ночной сбросило на город два десятка бомб (9 ФАБ-250 и 12 ЗАБ-50), результатом чего стала лишь паника среди гражданского населения, шумная пропагандистская кампания в румынских газетах да еще и один сбитый при

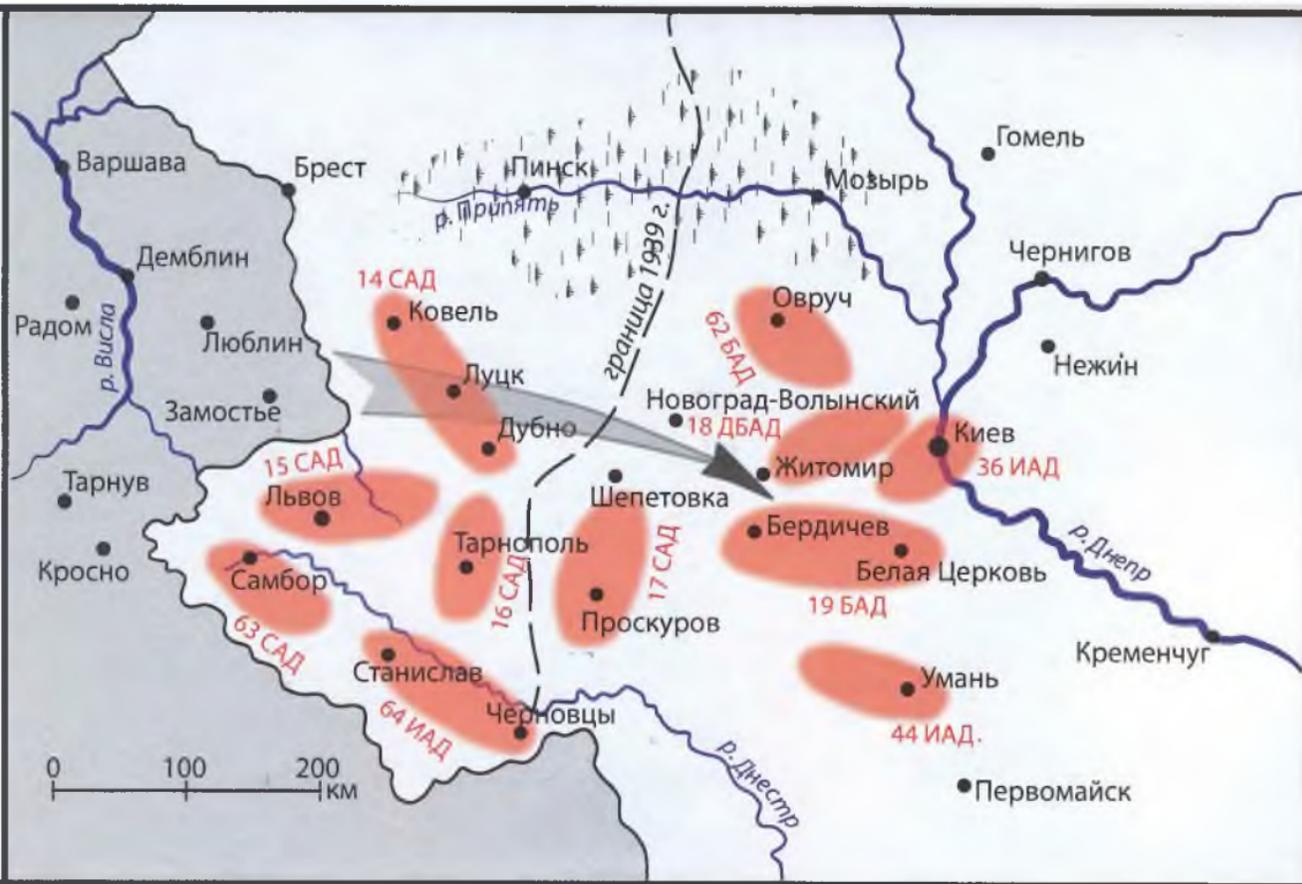


**Район боевых действий ВВС Южного фронта
в июне 1941 г.**

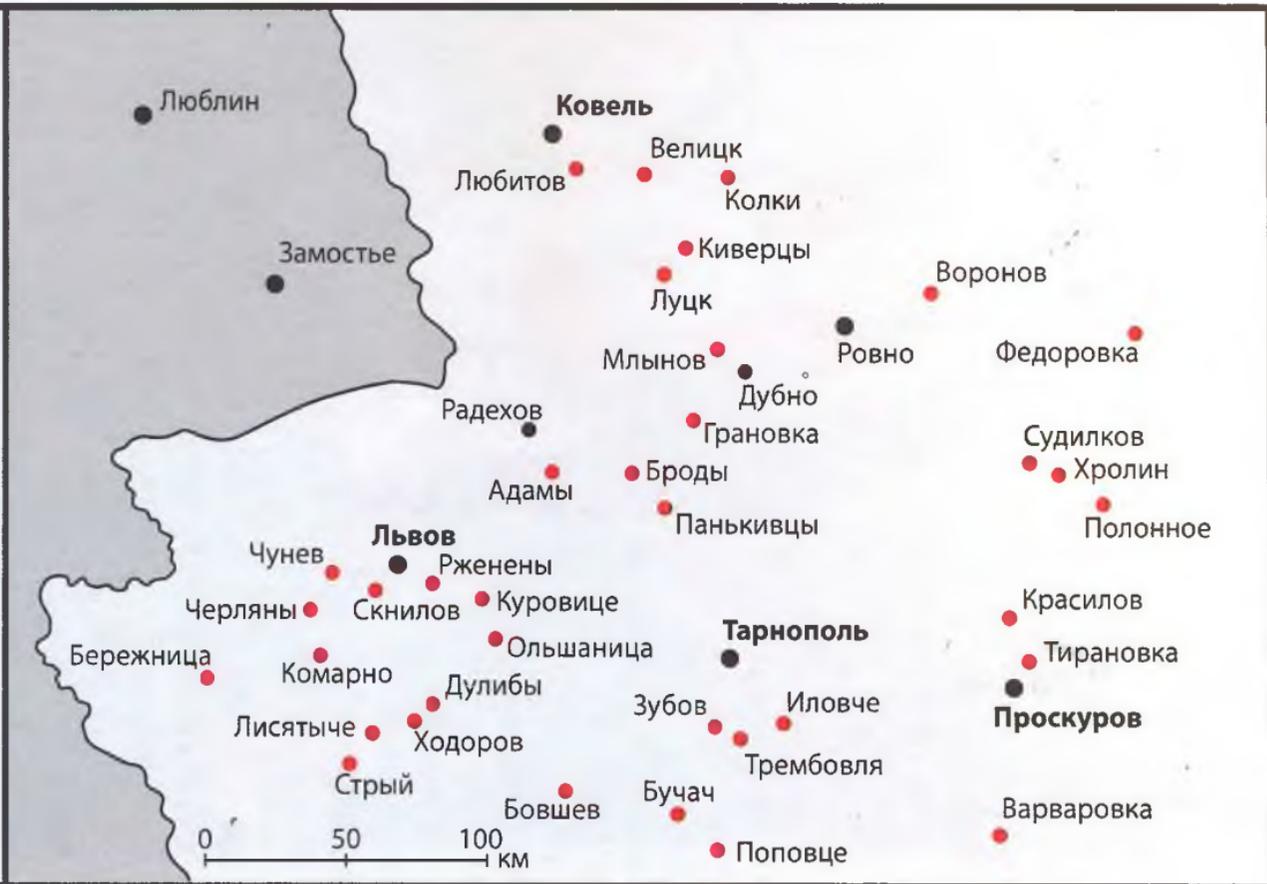
Южный ТВД



Схема дислокации ВВС
Юго-Западного фронта



Советские аэродромы в районе базирования
14 САД, 15 САД и 16 САД



отходе от города бомбардировщик. В течение следующих пяти дней 22-я АД собиралась с силами, после чего в ночь на 2 июля отправила в рейд на Плоешти 14 самолетов, из которых 4, не доходя до цели, вернулись из-за «отказов матчасти», а еще 5 «не нашли» (?) Плоешти и отбомбились по Бухаресту. (130)

2 июля немецкие и румынские войска начали изрядно запоздавшее (по отношению к 22 июня) генеральное наступление в Бессарабии. В тот же день Ставка ГК приказала 4-му корпусу ДБА (в состав которого входила и 22-я АД) поддержать наземные войска и подвергнуть массивному удару районы сосредоточения наземных войск противника и переправы на р. Прут — соответственно румынские нефтепромыслы получили новую длительную передышку.

Однако 9 июля 1941 г. Генеральный штаб КА (директива № 00257) снова потребовал нанести сокрушительный удары по румынским нефтепромыслам и *«в последующем систематическими налетами воспрещать восстановительные работы»*. Во исполнение этой директивы 13, 14 и 15 июля 22-я авиадивизия ДБА произвела 28 ночных самолетовылетов на Плоешти. По донесениям экипажей, в городе возникли мощные пожары. В ночь на 15 июля несколько советских бомбардировщиков сбросили 17 бомб на Бухарест, в частности одну РРАБ¹, которая, однако, не сработала и была обнаружена на земле в черте города. (121) Бомбардировочная авиация ВВС Черноморского флота для удара по Плоешти с 1 июля по 18 августа в ходе 22 рейдов выполнила 81 самолетовылет (почти все — ночные). (180) Принимая во внимание первоначальную численность

¹ РРАБ (ротационно-разбрасывающая авиабомба). Представляла собой контейнер, в котором размещалось несколько сотен мелких зажигательных зарядов (иногда в форме стеклянных шариков с самовозгорающейся жидкостью). После сброса контейнер раскручивался набегающим потоком воздуха, раскрывался и рассеивал зажигательные мини-бомбы на площади в несколько гектаров.

ВВС флота (130 бомбардировщиков, в том числе 55 дальних), такое число вылетов вполне можно было выполнить не за полтора месяца, а в ходе одного массированного налета.

Как нетрудно убедиться, в среднем в одном налете на тыловые районы Румынии участвовало 4—6 бомбардировщиков. О такой удивительной «тактике» советской авиации противник мог только мечтать — именно она позволила даже теми, весьма скромными, силами и средствами, которыми располагала система ПВО Плоешти, наносить атакующим значительные потери. Установка на «последовательные удары малыми группами», ставшая подлинным проклятием для советских ВВС в первые месяцы войны, могла еще иметь какой-то смысл при налетах на моторизованные колонны противника (у немцев не было истребителей в количестве, достаточном для непрерывного патрулирования над всеми дорогами, и при счастливом стечении обстоятельств некоторые из «малых групп» могли избежать встречи с «Мессершмиттами»). При налетах же на заведомо известные, прикрытые наземной ПВО и истребителями нефтепромыслы для такой самоубийственной тактики не удастся найти разумное объяснение. Потери, несомненно, были бы еще большими, если бы советские бомбардировщики бомбили «по-немецки»: днем, прицельно, со средних и малых высот — т.е. если бы эффективность не была столь безоговорочно принесена в жертву безопасности.

Ни одной попытки организовать взаимодействие ДБА и ВВС ЧФ с соседним Одесским округом предпринято не было. Для советской, якобы «строго централизованной», государственной машины задача организации совместных боевых действий трех разных «ведомств» оказалась неразрешимой. Истребители ВВС Южного фронта ни разу не прикрывали бомбовые рейды своих «соседей»; аэродромы юга Бессарабии не были использованы ни для перебазирования на них истребителей ВВС ЧФ (а в составе авиации

флота была своя собственная истребительная авиация, и отнюдь немалая: три авиаполка и три отдельные эскадрильи, на вооружении которых числилось более 300 самолетов-истребителей, включая 19 новых МиГ-3), ни в качестве «аэродромов подскока» для дальних бомбардировщиков (что позволило бы значительно увеличить вес бомбовой нагрузки). Единственным исключением из общего неприглядного «правила» стал эпизод от 13 июля, когда шесть Пе-2 из состава 40-й БАП ВВС Черноморского флота для выполнения дневного налета на Плоешти перебазировались на один из молдавских аэродромов. (130)

И тем не менее даже последовательная цепочка «комариных укусов» не могла не нанести противнику определенный урон. В общей сложности более тысячи фугасных авиабомб было сброшено в районе Плоешти и Констанцы. Без последствий это не обошлось. Особенно сильные разрушения были отмечены после бомбардировок 14—15 июля. Газета «Известия» сообщила в те дни о том, что *«в результате налетов советской авиации на Плоешти в течение недели уничтожено 200 000 т различных нефтепродуктов»*. Это сообщение (в кавычках или без оных), эта феерическая цифра (200 тыс. тонн горючего) более полувек порхают из книги в книгу, от автора к автору. А жаль — даже действуя в рамках и условиях военной пропаганды (которая правдивой не может быть по определению), газета «Известия» все же сообщила понимающему читателю, что про «200 тыс. тонн» ей рассказал некий *«корреспондент «Нью-Йорк таймс», ссылаясь на сведения из иностранных военных источников в Анкаре...»*.

Объективным и не нуждающимся в пространных комментариях итогом несостоявшегося разрушения румынских нефтепромыслов могут служить две цифры: поставки румынских нефтепродуктов в Германию **не только не сократились, но и выросли** с 201 тыс. тонн в июне до 375 тыс. тонн в сентябре. (173)

Вернемся, однако, в июнь 41-го года. В соответствии с годовым отчетом штаба, ВВС Южного фронта за 9 дней июня выполнили 2336 боевых самолето-вылетов (в июле — 6998). (174) Для бомбардировки нефтепромыслов Румынии использованы два вылета — меньше одной тысячной. Предусмотренных довоенными планами бомбардировок крупных промышленных и транспортных объектов в оперативном тылу противника (Брашов, Бузэу, Рымникул-Сэрат, Фэурей, Чернавода, Бухарест) не было вовсе (по крайней мере, о них ничего не сказано в доступных документах). Точное количество вылетов, направленных на удары по вражеским аэродромам, установить не удастся, но имеющиеся сведения позволяют оценить их числом 100—150. Никак не более. Для решения каких же задач были совершены остальные, т.е. порядка 95 % от их общего числа, вылеты?

Прежде всего следует вспомнить, что авиация Одесского ВО (Южного фронта) на две трети состояла из истребителей. А с учетом того, что истребители расходуют бензина меньше, готовятся к боевому вылету быстрее и летают чаще, их доля в общем числе самолето-вылетов становится еще большей. Так, например, в 20-й САД с 22 по 30 июня включительно 55-й ИАП выполнил 679 вылетов, 4-й ИАП — 494, 45-й БАП — 117 и 211-й БАП — 80; таким образом, вылеты истребителей составили 86 % от общего числа. (175) В точности такая же пропорция наблюдается и в итогах боевой работы 20-й САД в период с 22 июня по 21 августа: вылеты истребителей (4762 с/в) составляют 86 % от общего числа самолето-вылетов дивизии. (176)

Вылеты истребителей расходовались главным образом на патрулирование и прикрытие с воздуха собственных аэродромов, войск, транспортных узлов. Например, истребители 4-го ИАП за первые четыре дня войны выполнили 204 с/в на патрулирование, прикрытие и перехват вражеских бомбардировщиков, 36 — на сопровождение своих бомбардировщиков, 6 — на разведку и лишь 45 выле-

тов — на штурмовку войск и аэродромов противника. (177) В дальнейшем, правда, истребители дивизии значительно чаще привлекались для штурмовки и бомбардировки наземных объектов (войск противника, мостов, переправ, аэродромов). Для решения этих задач в период с 22.6 по 21.8 было произведено 1690 с/в, т.е. 36% от общего числа вылетов 4-го ИАП и 55-го ИАП. (176)

Патрулирование в воздухе было в значительной степени «избыточным» (хотя надо признать, что в отсутствие радиолокаторов, да и развитой системы визуальной ВНОС, другого способа организации прикрытия и не было), т.к. встречи с воздушным противником были весьма редкими.

Характерным для обстановки тех дней может считаться такой эпизод:

«...3. 67-й ИАП за период с 4.00 до 22.00 24.6.41 произвел 126 самолето-вылетов (в среднем три вылета на один исправный самолет — показатель для советских ВВС очень высокий. — М.С.) с задачей уничтожения самолетов противника в воздухе на участке Кагул, Рени. Во время патрулирования встреч с противником не было. Налет 67 ч. 26 мин.» (183)

В тот же день, 24 июня, другой истребительный полк 21-й САД имел встречу с противником, но какую-то странную:

«...5. 69-м ИАП с 4.00 до 12.00 произведено 95 боевых вылетов на патрулирование, разведку и перехват противника. Налет 74 часа. Израсходовано 5120 патронов. В 11.30 в районе ст. Раздельная 15 самолетов И-16 встретили 18 бомбардировщиков противника, противник огнем отогнан. Над аэродромом был атакован один бомбардировщик — ушел в облачность, тип не установлен. Потерь и сбитых нет...» (184)

То, что встречи с противником в воздухе (в тот период и на Южном фронте) были большой редкостью, подтверждается всей совокупностью статистических данных. Так, истребители 20-й САД за два месяца войны выполнили 4762 вылета, при этом произошло лишь 173 воздушных

боя, после которых заявлено сбитыми 75 самолетов противника (63 вылета на одну заявленную победу — показатель весьма низкий). В период с 22 до 30 июня 4-й ИАП расходовал в среднем 138 патронов в расчете на один вылет, 55-й ИАП — 133 патрона. (175) Это ничтожно малый расход — чуть больше одной секунды непрерывной стрельбы для 4 пулеметных модификаций «ишака» или примерно две секунды для «мига». Учитывая, что боекомплект советских истребителей того времени (И-16, И-153, МиГ-3) обеспечивал порядка 25—30 секунд непрерывной стрельбы, мы можем сделать вполне обоснованный вывод о том, что в июне 41-го 9/10 всех вылетов истребителей завершались без воздушного боя с противником.

Все эти усредненные показатели никоим образом не опровергают тот факт, что воздушные бои — порою весьма драматичные — происходили по нескольку раз в день. Об одном из таких эпизодов, произошедшем во второй день войны, рассказывают скупые строки Оперативной сводки № 03 штаба 20-й САД от 22.00 23 июня:

«...4-м ИАП в 11.30 с аэродрома Ревака были подняты 5 МиГ-3 для уничтожения появившихся 5 Ме-109. В воздушном бою было подбито 2 Ме-109, которые произвели посадку в районе Генчешты; один летчик ранен, отправлен в лазарет г. Кишинев, другой невредим, отправлен в органы НКВД. Указанные самолеты подбил командир эскадрильи капитан Карманов.

В 16.30 с аэродрома Ревака были подняты 4 МиГ-3 для уничтожения 4 появившихся над г. Кишинев Ме-109 и с аэродрома Григориополь были подняты 9 И-153. В завязавшемся воздушном бою потеряли три самолета: один МиГ-3, командир эскадрильи капитан Карманов погиб, самолет разбит; один И-153 подожжен в воздушном бою, самолет и летчик сгорели; один И-153 подбит, сел южнее аэродрома Кишинев, летчик Гераскин ранен в голову, сломал ногу, отправлен в лазарет. При посадке на аэродром Григориополь летчик произвел посадку с невыпущенным шасси на И-153...» (181)

Документы противника фиксируют утреннюю потерю в районе Кишинева одного истребителя Вf-109 из состава 6-й эскадрильи эскадры JG-77. Следующий бой (в 16.30) действительно начало одно звено (4 истребителя), но затем к ним на помощь подошли еще 12 «мессеров» группы III/JG-77. (121) Можно предположить, что немцы, разозленные гибелью своего однополчанина, решили взять реванш. Благодаря четкому взаимодействию и отработанной тактике группового воздушного боя им это удалось. Эпизод этот нашел отражение и в упомянутом выше «Разборе работы частей», составленном 28 июня командиром 20-й САД :

«...8. Ведению воздушного боя летный состав командиром полков не научен и не проинструктирован, в результате чего в бою мы не добились взаимной выручки, хитрости, обмана противника и использования [для] маскировки солнца, облаков для внезапных атак; благодаря этому бои ведутся с большими потерями для нас (гибель капитана Карманова, который героически дрался и погиб только благодаря отсутствию поддержки в бою друг друга)». (182)

Что касается бомбардировочных полков ВВС Южного фронта, то главной точкой приложения их усилий стали мосты и переправы на р. Прут и плацдармы на его восточном берегу, захваченные в ряде мест румынскими войсками. Насколько можно судить по имеющимся документам, с наибольшим напряжением части 21-й САД действовали 23 и 24 июня в районе пограничного г. Фэлчуи, где противник захватил два моста (автомобильный и железнодорожный) через Прут и пытался развить наступление в глубь Бессарабии. В Оперсводке № 4 штаба ВВС 9-й армии от 24.00 23.6.41 читаем:

«5-й БАП в 14.50 в составе 12 самолетов СБ и 9 Пе-2 уничтожил танки противника (в районе Фэлчуи действовали 15-я и 35-я румынские пехотные дивизии, «танков противника» там не было вовсе. — М.С.) в районе Фэлчуи. В результате уничтожено большое количество пехоты, артиллерии и танков. Командир кавкорпуса и весь личный состав,

на участке которого действовал авиационный полк, выносят глубокую благодарность летному составу за активные действия». (186)

Бомбовые удары по Фэлчиу продолжились и на следующий день. Оперативная сводка № 04 штаба 21-й САД описывает это так:

«...2. 5-й БАП до 12.00 в составе двух девяток производил бомбометание по скоплению танков и живой силы противника на переправах западного берега р. Прут в районе Фэлчиу. По наблюдениям экипажей, бомбы сброшены в цель. Противник деморализован. Высота бомбометания 3000—4000 метров...»

...3. 299-й ШАП в составе полка поэскадрильно в период с 7.30 по 7.40 24.6.41 произвел налет по танкам и живой силе противника в районе Кагул и Фэлчиу. Налет произведен удачно. Все самолеты вернулись на свой аэродром. Полк повторный вылет не производил из-за отсутствия бомб и горючего. Самолеты заправлены на один вылет — больше нет...» (184)

Противник действительно был деморализован и к вечеру 25 июня отброшен за Прут; оба моста были взорваны советскими саперами. За эти бои 72-й и 108-й кавалерийские полки были награждены орденами Красного Знамени. Примечательно, что легендарный генерал П. Белов (в те дни — командир 2-го кавкорпуса) в своей послевоенной статье «Кавалеристы на Южном фронте» вспоминает и про успешные действия авиации (правда, путая типы самолетов): *«Штаб 9-й армии организовал поддержку эскадрилей штурмовой авиации (самолеты Р-5). Дружными настойчивыми усилиями наших войск предмостная позиция противника в районе Фэлчиул была ликвидирована».* (187)

День 24 июня стал рекордным по числу вылетов бомбардировщиков для 20-й САД. Главным объектом ударов стало скопление войск противника и переправы в районе Скуляны, Унгены. 45-й БАП самолетами СБ и Пе-2 выполнил 54 вылета (почти половина от их общего количества за весь период с 22 по 30 июня). (188) Восемь исправных са-

молетов Су-2 из состава 211-й БАП выполнили в тот день 24 вылета — необычайно высокий уровень напряжения для бомбардировочных полков советских ВВС, правда, надо принять во внимание, что в формирующемся 211-м БАП летчиков было в семь раз больше, чем исправных самолетов, — и сбросили на врага 36 ФАБ-50 и 119 АО-25. (189)

В большинстве случаев вылеты бомбардировщиков достаточно надежно прикрывали истребители; косвенным, но вполне убедительным подтверждением этого может служить очень низкий расход патронов оборонительного вооружения бомбардировщиков. Так, 211-й БАП с 22 по 30 июня выполнил 11 групповых вылетов, и только в двух из них зафиксирован расход патронов для пулемета штурмана (на двухместном Су-2 именно он выполнял «по совместительству» обязанности воздушного стрелка); всего было израсходовано 1850 патронов на 17 самолето-вылетов. (189) В двух полках 21-й САД (5-й БАП и 299-й ШАП) в период с 22 июня по 2 июля в воздушном бою не потерял ни один самолет. (199)

В последние дни июня напряженность боевой работы ВВС Южного фронта значительно снижается, общее число самолето-вылетов падает с 400—450 в первые дни войны до 120—150; некоторые полки (в частности — 45-й БАП) просто бездействуют. Из примечательных событий этих дней можно отметить два эпизода использования пикирующих бомбардировщиков Ар-2 из состава 45-й САД (в те дни для советских ВВС бомбометание с пикирования было такой редкостью, что ей было уделено внимание в Оперсводках штаба ВВС фронта!):

«...4. 45 САД в 15.12 27.6.41 г. 9 Ар-2 уничтожали артиллерию противника на позициях в районе Кирпинцы. На цель подошли на Н-4200 метров, вывод из пике — 1500 метров. Потери: один самолет Ар-2 сбит огнем ЗА, сгорел... В 14.25 28.6.41 г. 6 Ар-2 под прикрытием 6 И-16 атаковали понтонный мост у Кирпинцы. Бомбы легли с перелетом, мост не разрушен...» (190)

Временное затишье на фронте было взорвано 2 июля 1941 г., когда немецко-румынские войска перешли в решительное наступление. Главный удар наносился на правом (северном) фланге Южного фронта, т.е. под южное основание львовского выступа. Противник стремился по кратчайшему маршруту преодолеть междуречье Прута и Днестра, форсировать Днестр на участке Хотин, Могилев-Подольский и осуществить оперативный прорыв на смежных флангах Юго-Западного и Южного фронтов Красной Армии. Можно предположить, что советская разведка в последний момент выявила намерения противника, т.к. поздним вечером (в 23.50) 1 июля в штаб ВВС Южного фронта поступила шифротелеграмма № 153 из Москвы:

«Командующему ВВС 9-й Армии, командующему 4-м авиакорпусом ДБА

ВВС 9-й Армии и 4-й авиакорпус ДБА утром 2.7.41 г. производят подавление танков и живой силы противника в районе Штефэнешти, Трушешти, Буймечек, р. Прут (все пункты 10 км ю-в Черновцы).

План операции:

1. 20 САД в 7.00 2.7.41 г. внезапным ударом по аэродромам противника в районе Яссы, Роман, Бакэу, Пятра-Нямц подавляет авиацию противника. В период 7.40 8.00 в районе Штефэнешти, Трушешти, Буймечек истребители прикрывают в этом районе 4-й авиакорпус.

2. 21 САД в период 7.30 8.00 вызывает огонь и подавляет ЗА противника в этом районе.

3. 4-й авиакорпус ДБА в период 7.40—8.00 эшелонированно мелкими группами [далее неразборчиво] для обеспечения удара по живой силе и танкам противника в районе Штефэнешти, Буймечек.

4. 45 САД в период 8.30 9.30 наносит повторный удар противнику в том же районе.

5. Донесение о проведении первых ударов представить к 12.00». (191)

Первое донесение поступило еще раньше:

«Оперативная сводка № 19 штаба ВВС 9-й Армии, Красная Горка, к 8.00 2.7.41 г. .

1. Ввиду низкой облачности и сильных дождей части ВВС Армии с утра 2.7.41 боевых действий не производили...» (192)

Во второй половине дня погода, видимо, улучшилась, однако запланированный в Москве сокрушительный удар силами всей авиации фронта и дальних бомбардировщиков свелся к серии (причем весьма короткой) «булавочных уколов».

«Оперативная сводка № 22 штаба ВВС 9-й Армии, Красная Горка, к 23.00 2.7.41 г.

«...2. 20 САД с 13.00 до 18.00 отдельными звеньями вела разведку в районе Штефэнешти, Трушешти. 211 БАП в составе 5 Су-2 произвел бомбовый удар по войскам противника и спецмашинам в районе Бранешти. Результаты бомбардировки экипажи не наблюдали из-за облачности.

С 18.00 истребительные полки прикрывают боевые действия.

3. 21 САД с 15.00 производила полеты на патрулирование над своими аэродромами и прикрывала города Одесса, Тирасполь. Боевых вылетов не производила (так в тексте. — М.С.).

4. 4-й авиакорпус с 17.30 до 20.00 эшелонированно в составе девятки бомбардировал скопления войск, артиллерии и танков (???) противника в районе Костешты, Штефэнешти, Кобань (12 км ю-в Костешты). В налетах участвовало 49 ДБ-3 под прикрытием 18 МиГ-3 и 18 И-153 (судя по типам самолетов, это были истребители 20-й САД. — М.С.). Самолеты ДБ-3 все вернулись на свои аэродромы...» (193)

О каких-либо боевых действиях 45-й САД ничего не сказано вовсе. Всего за день 2 июля ВВС Южного фронта выполнили 143 самолето-вылета, т.е. значительно (втрое) меньше, чем в первые дни войны. Впрочем, на следующий день, 3 июля, число вылетов ВВС фронта снизилось до 73. 4 июля было произведено 159 вылетов (114 истребителей

и 45 бомбардировщиков). Всего сброшено 10 тонн бомб, т.е. в среднем по 222 кг на один вылет бомбардировщика. (194)

Несколько активизировались действия ВВС Южного фронта 6—8 июля. 21-й САД снова нанесла несколько успешных ударов по румынским войскам в районе Фэлчу:

«...5-й БАП в составе 16 Пе-2 и 7 СБ с 10.00 до 12.30 6.7.41 г. под прикрытием 8 МиГ-3 уничтожил живую силу и огневые средства противника в районе Фундурени, Ноуи. Сброшенные в цель бомбы в количестве 9000 кг (т.е. в среднем 391 кг на один бомбардировщик) принесли противнику большое поражение...

с 12.00 до 14.00 8.7.41 г. 67-й ИАП в составе 36 самолетов И-16 штурмовыми атаками уничтожил живую силу противника в районе Енурени в направлении Фэлчу и на переправах. В результате атаки противник, бросая оружие, неся потери, в панике бежит в район Фельчу и на свою территорию. Для уничтожения и перехвата отходящего противника высланы самолеты СБ и Пе-2 5-го БАП и И-16 67-го ИАП». (195)

Всего в течение дня 8 июля ВВС фронта произвели 151 самолето-вылет, на противника сброшено 76 ФАБ-100, 42 ФАБ-50, 54 ЗАБ-50, 60 АО-25 (общий вес — 13 900 кг). Сбито (заявлено) 7 истребителей PZL-24. Собственные потери — один истребитель И-16 из состава 67-го ИАП, разбившийся при взлете (летчик погиб) вследствие случайного столкновения с автомобилем. (196)

Для того чтобы по достоинству оценить эти цифры (10 тонн бомб, 9 тонн бомб, 13,9 тонн бомб), вспомним, какими возможностями обладала ствольная артиллерия одной-единственной стрелковой дивизии Красной Армии.

В составе двух артиллерийских полков стрелковой дивизии, укомплектованной по штатному расписанию апреля 1941 г., числилось 32 гаубицы калибра 122 мм и 12 гаубиц

калибра 152 мм (76,2-мм дивизионные и полковые пушки, минометы, зенитные и противотанковые пушки учитывать не будем). Причем эти гаубицы существовали не только в таблице штатного расписания, но и в реальности — к началу войны в СССР было накоплено 8124 гаубицы калибра 122 мм и 6548 гаубиц (включая пушку-гаубицу МЛ-20) калибра 152 мм; это количество значительно перекрывало расчетную потребность. (215)

Снаряд 122-мм гаубицы весил 22 кг и по своему поражающему действию был вполне сопоставим с авиационной осколочной бомбой АО-25. Снаряд 122-мм гаубицы весил 43 кг¹ и не сильно уступал по своему поражающему действию фугасной авиабомбе ФАБ-50. Норматив 1941 г. «расход боеприпасов на день напряженного боя» (есть в артиллерии и такой) устанавливал расход 88 снарядов калибра 152 мм и 72 снаряда калибра 152 мм на одно орудие. Важно отметить, что этот норматив «снабженческий», а вовсе не технический — в течение одного дня, с перерывами на охлаждение ствола, гаубица могла отстрелять многие сотни снарядов. Но даже если ограничиться нормативным расходом боеприпасов, одна стрелковая дивизия своей собственной (без учета частей усиления) гаубичной артиллерией в течение 30—40 минут могла обрушить на противника **99 тонн снарядов**. 99 тонн — сравните с рекордными, «пиковыми» значениями бомбовой нагрузки всей авиации Южного фронта.

Добавим к сказанному и то, что гаубица стреляет тогда, когда нужно, а самолеты 40-х годов бомбили тогда, когда это было возможно — днем, в хорошую солнечную погоду. Один из наглядных примеров этому — несостоявшийся утром 2 июля 1941 г. массированный (и так красиво спланированный!) удар советской авиации. Все вышесказан-

¹ Снаряды бывают разные, для каждой штатной артсистемы разрабатывалось множество различных по весу и назначению снарядов; приведены условные усредненные веса.

ное вовсе не означает, что «авиацию придумали зря». Ее «придумали» не зря, но для чего-то другого, нежели судорожное «затыкание дыр» на переднем крае общевойскового боя...

Тем временем обстановка на земле ухудшалась с каждым днем. К 10—12 июля немецко-румынские войска заняли города Черновцы, Бельцы и вышли к Днестру на участке Хотин—Рыбница. В центре оперативного построения Южного фронта румынские войска медленно продвигались к Кишиневу и заняли его 16 июля. На следующий день, 17 июля 1941 г., начался общий отход войск Южного фронта за Днестр, при этом на участке Каменец-Подольский, Рыбница линия обороны советских войск была прорвана, и противник развивал наступление на Умань, Первомайск.

Комментируя эти события, российские военные историки — авторы коллективной монографии «1941 год — уроки и выводы» (вышла в свет в 1992 г.) — пишут: *«Вместо упорного удержания занимаемого рубежа производился систематический отвод войск, хотя противник не имел здесь необходимого превосходства в силах и средствах, а в танках и самолетах преимущество было на стороне Южного фронта... Одной из причин отвода войск на рубеж Днестра явилась неправильная оценка противостоящих сил противника. Так, 5 июля Военный совет Южного фронта докладывал в Ставку, что в его полосе действуют 53 вражеские дивизии. Это превышало реальное количество более чем вдвое...»* (197)

Вечером 9 июля начала перебазирование за Днестр 20-я САД. Несколько позднее, во второй половине июля, за Днестр перебазировались и развернутые на юге Бессарабии части 21-й САД. «Режим наибольшего благоприятствования» в истории боевых действий авиации Южного фронта закончился. Началось время отступления, частых перебазирования, стремительно нарастающих потерь матчасти. Дальше все будет «как у всех»...

2.4. Итоги и обсуждение

«Предупреждаю командиров частей не успокаиваться хорошими результатами по уничтожению вражеских самолетов... Службу патрулирования и готовность дежурных звеньев надо организовать так, чтобы ни один вражеский самолет, действующий над нашей территорией, безнаказанно не уходил...» (198)

И высокая оценка достигнутых результатов, и столь максималистски сформулированная задача («ни один вражеский самолет не должен уйти безнаказанным») звучат резким диссонансом на фоне расхожих представлений об «уничтоженных на рассвете 22 июня советских ВВС» и «абсолютном господстве в воздухе немецкой авиации». Однако командир 21-й САД, издавший приказ¹, начинающийся с таких слов, был по-своему прав. Вверенная ему дивизия (равно как и авиация Южного фронта в целом) сохранила большую часть личного состава и боевой техники, ежедневно поднимала в воздух десятки и сотни самолетов, нанесла врагу вполне ощутимые потери как в воздухе, так и на земле. Чего ж вам боле? Мы не знаем точно, что знал полковник Галунов про ситуацию на других участках советско-германского фронта, но даже из газетных сводок Совинформбюро, глухо сообщавших о «боях на минском и бобруйском направлениях», он не мог не понять, что у «соседей» произошел чудовищный разгром. В такой ситуации ему оставалось только предупредить подчиненных о недопустимости «головокружения от успехов»...

И с позиций знания сегодняшнего дня мы можем констатировать, что боевые действия ВВС Южного фронта были наиболее успешными. Не вызывают сомнений и основные причины этой успешности. Первое и самое главное — в июне 1941 г. авиация Южного фронта никуда не перебазировалась и, соответственно, не оставляла на

¹ Номер приказа и дата в документе не указаны; судя по контексту, приказ отдан не ранее 30 июня 1941 г.

брошенных аэродромах горы боевой и вспомогательной техники, не теряя связь с вышестоящим командованием, наземными войсками, базами снабжения и технического обслуживания (упомянутый выше эпизод с отсутствием бензина в 299-м ШАП является единственным в своем роде — по крайней мере, другие упоминания о «бензиновой проблеме» в документах соединений ВВС Южного фронта не встречаются).

Во-вторых, противник (немецко-румынская авиация) значительно уступал в численности. Самым точным критерием оценки «численности» следует считать даже не количество самолетов и экипажей, а число реально состоявшихся самолето-вылетов. Так вот, по докладам советских постов ВНОС в июле 41-го (данные за июнь в цитируемом документе отсутствуют) противник выполнил 1615 самолето-вылетов, а ВВС Южного фронта — 6998. В четыре раза больше. В августе — 1937 и 7562 соответственно. (174) Все эти цифры еще и не учитывают наличие на том же ТВД действовавших в значительной мере по тем же целям ВВС Черноморского флота и дальнебомбардировочной авиации ГК КА. В-третьих, авиация Южного фронта как минимум не уступала противнику по ТТХ боевых самолетов.

Теперь нам предстоит попытаться оценить, «измерить» эти максимально успешные действия одной из крупных группировок советских ВВС в поддающихся измерению и объективной оценке количественных параметрах.

Начнем с самого простого. С интенсивности (не с эффективности, не с результативности, а именно с поддающейся простой количественной оценке интенсивности) боевого применения. Как было уже выше отмечено, в июне 41-го (т.е. за 9 дней — с 22-го по 30-е) ВВС Южного фронта выполнили 2336 боевых вылетов. В среднем 260 вылетов в день. В июле произведено 6998 вылетов — в среднем 226 в день. Максимальный, «пиковый» уровень наблюдается в первые три дня войны — до 430/450 вылетов в день. Много ли это?

В начале июня 1941 г. в составе ВВС Одесского округа числилось порядка 750—800¹ боевых самолетов в исправном состоянии. Другими словами, уровень напряжения в «один вылет на один исправный самолет в день» не был достигнут даже в первые дни войны, когда бензина было еще много, а потери были еще весьма малыми. И это в сухом и теплом июне, при продолжительности светового дня более 18 часов в сутки. К 30 июня в ВВС Южного фронта числилось 675 боевых самолетов, из них 511 было в исправном состоянии. (200) Сравнивая средне-арифметическое за 9 первых дней войны число боеготовых самолетов со средним числом вылетов, мы получаем обескураживающую цифру в **1 вылет в 2,4 дня**.

«А что ж тогда делать с бесчисленными рассказами и мемуарами, в которых наши летчики, вернувшись с боевого задания, наскоро, не отходя от самолета, жуют бутерброд с чаем — и снова в бой, и так по 5—6 раз в день», — должен спросить у меня удивленный (или возмущенный) читатель. Отвечаю — все в этих мемуарах без обмана (ну, с некоторым преувеличением, но не более того). Средний по всем ВВС фронта показатель во многом похож на знаменитую «среднюю температуру по больнице». Эта цифра — один вылет в два с половиной дня — сложилась из того, что некоторые полки (прежде всего это относится к 45-й САД) изо дня в день бездействовали, в то время как истребители 67, 4, 55-го ИАП в иные дни выполняли по 2—3 вылета в день. Но и эти «два вылета на один исправный самолет» складывались из того, что кто-то делал один вылет, а кому-то (более опытному, более умелому) командование поручало и 4-й, и 5-й вылет...

¹ Назвать точную цифру невозможно в принципе: самолеты прибывали, убывали, ломались и чинились, списывались и заменялись новыми; одни отчеты составлены на 1 июня, другие — по состоянию на 22 июня; внутри одного и того же справочника (см. п. 145 в списке источников) названы цифры 962 самолета, в том числе 798 исправных, и 950, в том числе 767 исправных.

В целом же трудно не заметить, что распределение боевой работы между частями ВВС Южного фронта происходило по известной формуле: «Кто везет, на того и грузят». Это формула бюрократической системы с очень низким уровнем менеджмента.

Теперь «подкрутим резкость» и посмотрим на цифры, характеризующие работу главной, т.е. бомбардировочной авиации ВВС Южного фронта. Пиковый уровень боевого напряжения — это день 26 июня, когда бомбардировщики выполнили 151 вылет. Чуть меньше одного вылета на самолет. И это — рекорд июня. Но даже в этот день общий вес сброшенных бомб составил всего 60 тонн, что в среднем дает 397 кг на самолет. Фактически — четыре ФАБ-100. Очень странная цифра, учитывая, что в этот день г. Яссы бомбили СБ. «Гонять» двухмоторный бомбардировщик ради доставки такой мизерной бомбовой нагрузки? Для сравнения отметим, что в первый налет первого дня войны «Хейнкели» He-111 румынских ВВС загрузили так: $4 \cdot 250 + 16 \cdot 50$, итого 20 бомб общим весом в 1800 кг на один самолет. (201) Даже с учетом того, что максимальный взлетный вес «Хейнкеля» почти вдвое превышал соответствующий показатель для СБ (12 500 и 7750 кг), разница в подходе к боевому применению авиации впечатляющая...

Всего за девять дней июня ВВС Южного фронта сбросили на противника 336 тонн бомб. (202) При максимальной (что было вполне возможно в ситуации, когда основным объектом ударов были переправы на р. Прут, находившиеся не далее сотни километров от советских аэродромов) бомбовой нагрузке имевшихся самолетов (200 СБ, 30 Пе-2, 16 Су-2) этот груз можно было поднять одним вылетом. Если стать ближе к советской реальности, т.е. принять половину бомбардировщиков за «временно неисправные» и считать бомбовую нагрузку по средним значениям (800 кг для СБ, 600 кг для Пе-2, 400 кг для Су-2), то и в этом случае 336 тонн можно было поднять за 3,6 вылета, т.е. всего за 2—3 длинных июньских дня.

Достаточно характерной для ВВС Южного фронта можно считать практику боевого применения 45-го БАП из состава 20-й САД. В начале июня в полку числится 54 СБ (из них только 4 неисправны) и 5 новых Пе-2 (все исправны). Итого — 55 бомбардировщиков, готовых к бою. (145) Составленная в штабе дивизии уже после начала боевых действий сводка «Потери матчасти и личного состава с 22.6. по 25.10» также подтверждает наличие в полку по состоянию на 22 июня 1941 г. 49 бомбардировщиков СБ (правда, без указания их боеготовности и без упоминания о наличии Пе-2). (203) Но в отчете штаба 45-го БАП о боевой работе полка (т.н. «форма 100») по состоянию на 22 июня числится лишь 45 самолетов СБ и Пе-2, из них 30 — неисправны!

В первый день войны, как было выше отмечено, 45-й БАП «пропускает удар» вражеской авиации и безвозвратно теряет на земле 10 самолетов. После этого, вплоть до конца июня, в полку неизменно числится 35 самолетов (т.е. новых безвозвратных потерь нет вовсе), а количество боеготовых колеблется в диапазоне 18—24. (204) Располагая таким количеством самолетов, полк выполняет 117 вылетов за 9 дней июня, т.е. в среднем 13 в день. В целом за два месяца войны (с 22 июня по 21 июля) 45-й БАП выполнил 479 самолето-вылетов и сбросил на противника 187 тонн бомб. (207) В среднем 8 вылетов в день с нагрузкой 390 кг бомб на самолет. Полк работал с интенсивностью, вполне доступной (в летнее время) эскадрилье неполного состава.

Заслуживает пристального внимания произошедший в 45-м БАП в день начала войны внезапный, «взрывной» рост числа неисправных самолетов. За неимением общепринятого термина я предлагаю назвать этот процесс «аварийным сбросом». Весьма масштабный «аварийный сброс» происходит и в 55-м ИАП той же 20-й САД. В начале июня в полку числилось 62 новых МиГ-3 (все исправны) и 54 истребителя «старых типов» (И-16 и И-153), из них 39 исправных. (145) К утру 22 июня в полку числится 57 МиГ-3,

12 И-16, 40 И-153. (203) Но, если верить отчету о боевой работе полка («форма 100»), 22 июня в 55-м ИАП было всего 74 исправных истребителя, а 23 июня — 54. После этого «сброса» вплоть до начала июля количество исправных самолетов меняется в диапазоне 51—47. (210)

Не обошлось без «аварийного сброса» и в 5-м БАП из состава 21-й САД (а это, заметьте, один из лучших на Южном фронте, весьма активно воевавший и даже сбросивший 16 бомб на Плоешти полк). В начале июня в полку числится 35 СБ (из них 13 неисправны) и 25 новых Пе-2 (из них 2 неисправны). Итого — 60 бомбардировщиков, в том числе 45 боеготовых (22 СБ и 23 Пе-2). В полку 59 экипажей, подготовленных к «боевым действиям днем в простых метеоусловиях», т.е. экипажей даже больше, чем исправных самолетов. (145) Однако уже вечером (в 22.00) первого дня войны Оперативная сводка штаба полка сообщает: *«Полк в составе 16 экипажей Пе-2, 16 экипажей СБ и в резерве для разведки 2 экипажа готов к боевым действиям...»* (133) Если же верить Оперативной сводке штаба 21-й САД (от 21.00 22.6.41), то исправных самолетов еще меньше: *«Полк в составе самолетов 12 ПЕ-2 и 15 СБ экипажей рассредоточен в готовности к выполнению боевых задач».* (129) При этом и оперсводка полка, и оперсводка дивизии единодушно констатируют отсутствие потерь (и даже отсутствие зенитного или истребительного противодействия противника во время вечернего налета бомбардировщиков 5-го БАП на Картал и Галац).

Бдительный читатель, возможно, уже подумал о том, что командование полка и дивизии таким образом коварно скрыло самолеты, уничтоженные «на рассвете 22 июня внезапным ударом по аэродромам», — в интересах историка Солонина. Это предположение ошибочно — не только по сводкам советских авиачастей, но и по документам румынской стороны на аэродромы Аккерман и Кулевча (район базирования 5-го БАП) не было произведено ни одного бомбардировочного налета (не считая пролетевшего в том

районе и вскоре сбитого разведывательного «Бленхейма»). И уж тем более никакому воздействию противника не подвергся 22 июня 69-й ИАП, развернутый на аэродромах Одессы, а вот «аварийный сброс» и в этом полку налицо: до начала войны в полку 50 исправных И-16 (не считая 20 неисправных и 5 новых МиГ-3, еще не освоенных летным составом) и 76 летчиков, а к 12.00 27 июня в боевой готовности числится только 39 И-16. (205)

Где же еще 11 исправных «ишаков»? В первые дни войны полк патрулировал небо над Одессой, не имея встреч с воздушным противником. В сводке «О потерях личного состава и материальной части 21-й САД за период с 22.6 по 2.7.1941 г.» в строке 69-й ИАП читаем: «сбито в воздушном бою» — нет, «сбито ЗА противника» — нет, «не вернулись после боя» — нет, «уничтожено на земле» — нет, «повреждены на земле, но могут быть восстановлены своими силами» — нет. Четыре самолета совершили вынужденную посадку на своей территории. (206)

Общий масштаб «аварийного сброса» в частях ВВС Южного фронта можно оценить в следующих цифрах. Как выше было отмечено, с начала месяца до 30 июня вообще (включая неисправные) количество боевых самолетов сократилось с 962/950 до 675. Число исправных самолетов сократилось с 798/767 до 511. (145) И в том и в другом случае арифметическая разность между этими числами составляет 280—260. Но в итоговом годовом отчете штаба ВВС Южного фронта потери июня (включая небоевые!) определены числом 175. (208) Порядка 100 самолетов (10% от исходной численности) исчезли неведомо куда...

Едва ли кто-то сможет дать точный и аргументированный ответ на вопрос о том, куда же эти самолеты «улетели»? Каждый читатель может строить свои гипотезы, руководствуясь личным опытом жизни в СССР и службы в Советской Армии. Моя гипотеза сводится к тому, что приписки были совершены дважды: до войны, для улучшения отчетности, было завышено число исправных самолетов; после

начала боевых действий большое количество реально существующих, но требующих ремонта (в том числе — самого минимального) самолетов, или «по-быстрому» списали в утиль, или открыто признали неисправными.

Возвращаясь к статистике 5-го БАП, мы можем констатировать, что после разового «аварийного сброса» все цифры пришли в относительное соответствие. Согласно упомянутой выше сводке о потерях, с 22 июня по 2 июля безвозвратно потеряно 3 СБ и 6 Пе-2, боеготовыми же по состоянию на 27 июня числятся 14 СБ и 9 Пе-2. (205, 206) Примерно так и должно быть с точки зрения арифметики ($16 - 3 = 13$, $16 - 6 = 10$). Заслуживает внимания и структура потерь самолетов в полку. За 10 дней боевых действий 5-й БАП не потерял ни одного самолета, сбитого истребителями или зенитками противника! В графе «не вернулся после боя» также стоит прочерк. Где же и при каких обстоятельствах безвозвратно потеряны 9 бомбардировщиков (и еще 14 машин числятся поврежденными)?

Самые большие потери полк понес во время утреннего налета «Хейнкелей» 24 июня. Один СБ был безвозвратно сбит нашей зенитной артиллерией, один Пе-2 разбит в катастрофе, и еще один совершил вынужденную посадку «от неисправности матчасти». Два Пе-2 совершили вынужденную посадку после боя — и только эту временную (не безвозвратную!) потерю двух самолетов можно теоретически отнести на счет воздействия истребителей или ЗА противника.

Как и следовало ожидать, заметные потери в воздушных боях понесли только два истребительных полка дивизии: 67-й ИАП, который, находясь на передовых аэродромах в Болград и Болгарийка, нес главную тяжесть борьбы с авиацией противника, и 146-й ИАП, прикрывавший в воздухе бомбардировщиков 5-го БАП и штурмовавший переправы у Фэлчиу. 67-й ИАП безвозвратно потерял в воздушных боях 5 И-16. Потери 146-го ИАП оказались гораздо выше: 8 МиГ-3 и 1 И-16 сбиты, 1 МиГ-3 «не вернулся после боя»,

4 МиГ-3 и 4 И-16 после боя произвели вынужденные посадки. Едва ли по итогам боевых действий двух полков за 10 дней можно делать глобальные обобщения, но по меньшей мере задуматься о реальных достоинствах и недостатках «новейших «мигов» и «безнадёжно устаревших «ишаков» эти цифры вынуждают.

В целом безвозвратные потери 21-й САД за первые 10 дней войны оказались следующими:

- сбито в воздушном бою — 14;
- сбито ЗА противника — 0;
- «не вернулись после боя» — 1;
- уничтожено на аэродромах — 11;
- разбито в катастрофах — 3;
- сбито своей ЗА — 1.

Итого дивизия безвозвратно потеряла 30 самолетов — менее 8% от исходной (до «аварийного сброса») численности. Вдвое больше число временно вышедших из строя (аварии, вынужденные посадки, повреждены при налетах противника на аэродромы) самолетов — 60. Потери личного состава (составители отчета не выделяют отдельно потери летных экипажей) также относительно невелики: 19 убитых и пропавших без вести, 30 раненых. (206) В целом дивизия, бесспорно, сохранила боеспособность, большую часть личного состава и самолетов. За тот же период (с 22 июня по 2 июля) летчики 21-й САД заявили о 63 самолетах противника, сбитых в воздушных боях, и 4 уничтоженных на земле. Из 63 самолетов, сбитых в воздухе, 26 идентифицированы как одноместные истребители (Bf-109, He-112, PZL-24). (209)

Потери истребителей 20-й САД (4-й и 55-й ИАП) известны по сводке за период с 22 июня по 20 августа. (211) Такой, достаточно продолжительный, временной интервал обусловил значительную долю небоевых («технических») потерь и появление такой категории, как «сожжены при эвакуации», немыслимой для ВВС Южного фронта в первые недели войны. Итак, за два месяца потеряны:

- сбито в воздушном бою — 31;
- сбито ЗА противника — 14;
- «не вернулись после боя» — 31;
- уничтожено на аэродромах — 12;
- разбиты в катастрофах, отправлены в ремонт — 93;
- сожжены при эвакуации — 28.

Итого безвозвратно потеряно 209 самолетов. Потери большие (76% от исходной численности), но важно отметить, что лишь 76 самолетов сбиты в воздухе (да и это число несколько завышено, т.к. среди «невернувшихся с боевого задания» отнюдь не все были сбиты истребителями или зенитками противника). За указанный период было выполнено 4762 вылета, т.е. одна потеря в воздухе приходится на 63 вылета — весьма высокий показатель боевой живучести. Безвозвратные потери летчиков: 20 погибло в воздушном бою, 19 не вернулось с боевого задания. Заявлено о 75 сбитых самолетах противника. (178)

Установить реальное количество немецких и румынских самолетов, сбитых истребителями 20-й САД, не представляется возможным. Понятно лишь одно — если заявленное число побед равно реальному числу собственных потерь, то это однозначно свидетельствует о том, что потери противника были в разы меньше. Спор возможен лишь о том, во сколько именно раз (в 2, в 3, в 5) меньшими были потери врага.

Высокая доля небоевых потерь в истребительных полках 20-й САД не должна нас удивлять. Во-первых, именно так и должно быть в истребительных частях: истребитель — это охотник, а не дичь; в предельном идеале потери самолетов истребительного полка должны состоять только из отказов техники и списания по выработке ресурса. Во-вторых (а в данном случае именно это было самым главным), 4-й ИАП и 55-й ИАП за два месяца до начала войны были перевооружены на «новейший», но, увы, конструктивно «сырой» и сложный в пилотировании МиГ-3. Вот что пишет по этому поводу командир дивизии:

«1. Основной и главной причиной аварийности в частях дивизии в первые месяцы войны явилось в первую очередь, безусловно, тот факт, что летный состав истребительных полков вступил в боевые действия, не закончив переучивания на новой материальной части — самолетах МиГ-3, а поэтому большинство летчиков выполняло боевые задания с оперативных полевых площадок без отработки техники пилотирования в зоне и особенно без отработки техники пилотирования самолета МиГ-3 на низких высотах.

2. Кроме того, в первые дни боевых действий летный состав выходил из боев по одному и возвращался на свой аэродром одиночно, по пути терял ориентировку, в результате чего блуждал, садился на вынужденную посадку и бил самолет.

3. Целый ряд поломок и аварий произошел по вине летного состава, нарушавшего организацию порядка посадки и взлета в силу ненужной поспешности и торопливости.

4. Имели место [случаи] аварий и поломок самолетов по причине проявления недисциплинированности и халатности в эксплуатации материальной части со стороны летного и технического состава...» (212)

В целом, судя по годовому отчету штаба ВВС Южного фронта, структура потерь была такова: (208)

	Июнь	Июль	Август	Всего
Сбито в воздушном бою	54	40	25	119
Сбито за противника	4	8	0	12
«Не вернулись после боя»	20	63	42	125
Уничтожено на аэродромах	19	20	0	39
Небоевые потери	78	71	35	184
Всего	175	202	102	479

За указанный период (июнь, июль, август) выполнено 16 896 самолето-вылетов. На одну боевую потерю прихо-

дится 52 вылета — для советских ВВС это абсолютный рекорд (в первый год войны в советских ВВС в среднем одна боевая потеря приходилась на 28 вылетов истребителей, 13 вылетов штурмовиков и 14 вылетов бомбардировщиков). (213) До некоторой степени этот «рекорд» обусловлен явным недоучетом потерь — достаточно взглянуть на очень сомнительный ноль в графе потерь от зенитного огня в августе; нетрудно убедиться, что совокупные потери от огня ЗА у составителей отчета оказались меньше, чем в одной только 20-й САД. Главные же причины, объясняющие такую статистически-высокую живучесть, мы уже назвали выше — крайняя малочисленность немецких истребителей на участке Южного фронта и большое число вылетов советских истребителей, потраченных на патрулирование чистого неба.

Составители отчета утверждают, что до 1 сентября 1941 г. было сбито 457 самолетов противника (164 — в июне, 154 — в июле, 139 — в сентябре). (214) Складывается впечатление, что они сильно завысили эти цифры даже в сравнении с отчетами своих подчиненных (см. выше). Из уважения к заслуженным людям, участникам Великой Отечественной войны, промолчим про заявленное число уничтоженных немецких танков... Возвращаясь к самолетам, отметим, что реальные безвозвратные потери (повреждения от 60 до 100% «от воздействия противника и по неизвестным причинам») самолетов 4-го авиакорпуса Люфтваффе составили: 18 самолетов в июне, 26 — в июле, 21 — в августе, всего — 65. (318) Тут, правда, не следует забывать, что сопоставимые потери понесли и румынские ВВС; кроме того, с конца июля войска правого фланга Юго-Западного и Южного фронтов воевали практически на одном театре, и разделить в этом периоде войны потери 4-го и 5-го авиакорпусов Люфтваффе, победы советских летчиков Юго-Западного и Южного фронтов едва ли возможно.

В любом случае ясно одно — боевые потери ВВС Южного фронта (бывшего Одесского военного округа) оказались

лишь в несколько раз (но отнюдь не на порядок!) большими потерь противника. Едва ли результат первых недель и месяцев войны мог быть лучше, принимая во внимание тот «щадящий режим» летной, стрелковой и тактической подготовки экипажей советских ВВС, о котором говорилось в главе 1. Учиться летать, стрелять и воевать советским летчикам приходилось в бою. Вот они и учились — как могли.

Глава 3

В НЕБЕ УКРАИНЫ

Если боевые действия ВВС Одесского военного округа (Южного фронта) в первые дни войны происходили в условиях стабильности фронта наземных войск, то ситуация в Западной Украине была принципиально иной. Тяжелейшие поражения войск Юго-Западного фронта, их поспешное и беспорядочное отступление стало одним из самых важных факторов, определивших результат сражения в воздухе. Это обстоятельство делает необходимым предварить разбор документов штабов ВВС фронта краткой исторической справкой о событиях, произошедших на земле.

3.1. Неизбежное неожиданное поражение

В составе Киевского Особого военного округа была сосредоточена самая мощная, самая многочисленная и наилучшим образом вооруженная группировка советских войск. Уже в октябре 1940 г. («Докладная записка наркома обороны СССР и начальника Генштаба Красной Армии в ЦК ВКП(б) И.В. Сталину и В.М. Молотову № 103313») Юго-Западное стратегическое направление было окончательно признано главным (*«На Западе основную группировку иметь в составе Юго-Западного фронта с тем, чтобы мощным ударом в направлении Люблин и Краков и далее на Бреслау [ныне Вроцлав] в первый же этап войны отрезать Германию от Балканских стран, лишить ее важнейших экономических баз и решительно воздействовать на Балканские страны в вопросах участия их в войне... План стратегического развертывания на Западе с нанесением главного удара*

силами Юго-Западного фронта считать основным...»). (114) Эта идея — нанесение главного удара с территории львовского выступа в направлении Краков, Катовице — оставалась неизменной во всех известных на сей день вариантах плана стратегического развертывания Красной Армии.

Напротив, командование противника (вермахта), не без долгих колебаний и дискуссий при обсуждении «припятской проблемы», решило нанести главный удар к северу от болот Полесья, в Белоруссии (т.е. в полосе Западного ОВО Красной Армии). Для этого в состав группы армий «Центр» было включено больше половины от общего числа танковых и моторизованных соединений вермахта, развертываемых на Восточном фронте. Там же, в полосе наступления ГА «Центр», сосредотачивались и основные силы авиации (в том числе все соединения, вооруженные пикирующими бомбардировщиками Ju-87 и многоцелевыми истребителями-бомбардировщиками Me-110). Для действий на флангах (в Прибалтике и в Украине) были созданы значительно более слабые группировки.

В частности, на огромном пространстве от реки Припять до побережья Черного моря у немцев была всего одна (1-я) танковая группа, причем входившие в ее состав дивизии были самыми малочисленными по количеству танков — всего 728 единиц в составе пяти танковых дивизий (меньше штатной численности одного советского мехкорпуса). Таким образом, фронт Киевского ОВО оказался тем единственным участком общего фронта советско-германской войны, где число советских «танков новых типов» (Т-34 и КВ) оказалось больше, чем общее число всех (включая пулеметные танкетки) танков противника, а число «истребителей новых типов» (МиГ-3 и Як-1) — вдвое больше, чем число всех истребителей Люфтваффе. Отсутствие в составе немецкой ГА «Юг» второй по счету танковой группы затрудняло (и в конечном итоге сделало невозможным) проведение крупной операции на окружение, подобной той, что была проведена в июне 41-го в Белоруссии.

С точки зрения той военной науки, которая ограничивается пересчетом танков, пушек и самолетов, войска Киевского ОВО были «обречены на успех». Однако все вышло совсем по-другому. Общие для всей Красной Армии образца 1941 г. причины поражения — низкая квалификация личного состава (на всех уровнях, от сержанта до маршала), усугубляемая еще более низкой мотивацией, — были дополнены и весьма значимой «местной спецификой». Война началась на т.н. «освобожденных от панского гнета территориях Западной Украины». Порядки, которые завели там «освободители» из НКВД, вызвали у местного населения сначала крайнее изумление, затем — смертный ужас, затем — желание мести. Массовые расстрелы заключенных и арестованных, произведенные в тюрьмах Западной Украины в первые дни войны, лишь только подлили «масла в огонь» разгоревшейся кровавой смуты.

Особенно сильно «полюхнуло» в Галичине (историческое название региона восточных предгорий Карпат с городами Львов, Самбор, Стрый, Станислав (ныне — Ивано-Франковск), Тарнополь, Броды), которая предыдущие полтора столетия находилась в составе империи Габсбургов и где власть людей, говорящих по-немецки, воспринималась как привычный и понятный порядок жизни. К России там и раньше относились без особой симпатии (в годы Первой мировой войны сформированный из галичан «легион сичовых стрельцов» стал одной из наиболее боеспособных частей австрийской армии), и за полтора года советской оккупации эти чувства многократно усилились. В конце июня 41-го вооруженный мятеж охватил множество городов и местечек Галичины, включая прежде всего столицу региона — город Львов, где несколько дней шли самые настоящие бои между вооруженными отрядами националистов и отступающими частями Красной Армии.

Оперативный план командования немецкой ГА «Юг» был прост, незатейлив и достаточно легко предсказуем. Единственная на этом ТВД 1-я танковая группа вермах-

та, сосредоточившись за несколько дней до начала боевых действий в районе Люблин, Замостье, наносила удар под северное основание т.н. львовского выступа и, прорвав оборону советских войск на стыке 5-й и 6-й армий, развивала наступление в направлении Луцк, Дубно, Шепетовка. На острие выступа немецкая пехота должна была сковать основные силы 6-й и 26-й армий, не допуская их перебазирования в район прорыва «танкового клина». На южном фланге округа, в Карпатах, сколь-нибудь значимых немецких сил не было вовсе.

Этот план полностью удался. 12-я армия простояла в бездействии в полосе Станислав—Черновцы вплоть до того момента, когда и над ней нависла угроза окружения. 6-я и 26-я армии не только не оказали помощи «правому соседу», но и не смогли сдержать наступление немецкой пехоты, которая уже утром 30 июня, практически без боя, заняла Львов. В полосе наступления 1-й ТГр вермахта деморализованные части Красной Армии откатывались на восток. Главная ударная сила Ю.-З. фронта — три могучих мехкорпуса (4, 8 и 15-й), каждый из которых по количеству танков (не говоря уже про качество) превосходил немецкую танковую группировку, несколько дней хаотично металась в «треугольнике» Львов, Тарнополь, Дубно. В ходе этих странных «маршей» более половины танков были потеряны еще до первой встречи с противником.

Запланированный командованием Ю.-З. фронта сокрушительный контрудар силами пяти (4, 8, 15, 9, 19-й) мехкорпусов вылился в серию разрозненных стычек в районе Луцк, Дубно, Броды. Тем временем (к 27—28 июня) немецкая пехота, продвигаясь в темпе 20—25 км в день, вышла в район Дубно и окружила (случай, едва ли не уникальный в истории Второй мировой войны) остатки советских танковых дивизий. Поражение (точнее сказать — исчезновение) мехкорпусов окончательно сломало волю командования фронта. 30 июня штаб фронта перебазировался из Тарнополя в Проскуров (ныне Хмельницкий), 3 июля — в Жито-

мир, 6 июля — в Бровары, т.е. на восточный берег Днепра. Дальнейшее «продвижение» было остановлено лишь угрожающим рыком из Москвы:

«Получены достоверные сведения, что вы все, от командующего Юго-Западным фронтом до членов Военного совета, настроены панически и намерены произвести отвод войск на левый (т.е. восточный. — М.С.) берег Днепра. Предупреждаю вас, что если вы сделаете хоть один шаг в сторону отвода войск на левый берег Днепра, не будете до последней возможности защищать укрепрайоны на правом берегу Днепра, то вас всех постигнет жестокая кара как трусов и дезертиров. Председатель ГКО И. Сталин». (217)

Жесткий приказ Сталина, а также несколько сот ДОТов «линии Сталина» (взрывать которые, вопреки известной легенде, никто не собирался) в составе Новоград-Волынского и Шепетовского укрепрайонов, войска второго стратегического эшелона, которые оказались в тот момент в районе Шепетовки, а также оказавшийся в силу случайного стечения обстоятельств в районе Бердичева 16-й мехкорпус (в начале войны корпус передали из Юго-Западного в состав Южного фронта, а затем по железной дороге перевозили из Молдавии в Белоруссию) позволили на неделю задержать в районе Житомир, Бердичев наступление 1-й танковой группы вермахта.

Этот успех войск Ю-3. фронта оказался, к сожалению, единственным. В 20-х числах июля немецкие танковые дивизии продолжили наступление, но не на восток, к Киеву (как того ожидало советское командование), а на юг, к Умани и Первомайску. В конце июля там были окружены отступающие с предгорий Карпат войска 6-й и 12-й армий. В печально знаменитом Уманском «котле» остатки этих двух армий были в течение одной недели разгромлены. Немцы взяли в плен более 100 тыс. человек, включая двух командармов и множество других командиров весьма вы-

сокого ранга¹. Уцелевшие от разгрома части и соединения Юго-Западного фронта в начале августа отошли за Днепр. Так закончилось для Красной Армии сражение в Правобережной Украине.

Плановая численность ВВС Юго-Западного фронта соответствовала масштабу поставленной перед фронтом стратегической задачи. В дополнение к огромным авиационным силам Киевского ОВО (11 авиадивизий, включая 36-ю ИАД ПВО Киева и 18-ю дивизию дальнебомбардировочной авиации, напрямую подчиненную командованию ВВС округа/фронта) из внутренних военных округов в срок с первого по четвертый день мобилизации (с М-1 по М-4) планировалось перебросить еще 10 авиадивизий. Кроме того, к исходу дня М-3 в полосе Ю-3. фронта должны были быть сосредоточены два авиакорпуса ДБА (четыре дальнебомбардировочные и две истребительные дивизии). Всего — 6820 самолетов в составе 107 авиаполков. (118)

Как известно, в Берлине смогли опередить Москву, и боевые действия начались в тот момент, когда стратегическое развертывание Красной Армии было еще далеко от

¹ Командующий 12-й армией генерал-майор Понеделин сдался в плен, расстрелян по приговору Военной коллегии ВС СССР в августе 1950 г., реабилитирован в феврале 1956 г.; командующий 6-й армией генерал-майор Музыченко был ранен, попал в плен, в декабре 1945 г. восстановлен в кадрах Советской Армии; начальник оперативного отдела штаба 6-й армии полковник Меандров сдался в плен, стал одним из создателей и руководителей власовской «армии», повешен в 1946 г.; командир 6-го стрелкового корпуса генерал-майор Алексеев в октябре 1941 г. бежал из плена, в январе 1946 г. восстановлен в кадрах; начальник штаба 6-го стрелкового корпуса генерал-майор Рихтер сдался в плен, активно сотрудничал с немецкими спецслужбами (по некоторым сведениям, возглавил Варшавскую разведывательно-диверсионную школу абвера), расстрелян в августе 1945 г.; командир 13-го стрелкового корпуса генерал-майор Кириллов сдался в плен, в августе 1950 г. расстрелян, реабилитирован в 1957 г.; командир 60-й горно-стрелковой дивизии генерал-майор Салихов сдался в плен, активно участвовал в создании власовской «армии», повешен в августе 1946 г.

завершения. Начавшаяся «внезапно» война тем более помала все предвоенные расчеты, в частности — перебазирование десяти авиадивизий на территорию Киевского округа так никогда и не состоялось. Не были укомплектованы по полному штатному расписанию и многие из авиapolков Киевского ОВО. В результате вместо без малого семи тысяч самолетов в распоряжении командования ВВС Юго-Западного фронта оказалось «всего лишь» **2069 боевых самолетов и 1814 экипажей** в составе 11 авиадивизий. (218)

Если же считать предельно жестко, т.е. исключить из общего перечня разведывательные авиapolки, штурмовые авиapolки (они в начале войны были вооружены устаревшими бипланами И-15бис), т.н. «формирующиеся полки», получившие один-два десятка боевых самолетов, а также исключить из расчета тяжелые бомбардировочные авиapolки, оснащенные устаревшими четырехмоторными гигантами ТБ-3, то тогда в ВВС Киевского ОВО остается 1174 самолета-истребителя (в том числе 222 «новых типов») в составе 20 истребительных авиapolков и 586 бомбардировщиков (в том числе 68 новейших Пе-2) в составе 13 бомбардировочных полков. **Всего 1760 самолетов и более 1,6 тыс. экипажей.** (219)

Еще 6 бомбардировочных полков, на вооружении которых числилось 345 ДБ-3/ДБ-3ф, было в составе развернутого в Украине (на аэроузлах Запорожье и Мелитополь) 4-го авиакорпуса ДБА. Как и следовало ожидать, сосредоточенный в полосе главного удара 4-й ДБАК был самым мощным в составе советской дальнебомбардировочной авиации. Теоретически к участию в боевых действиях в небе Украины мог быть привлечен и 2-й авиакорпус ДБА (штаб в Курске); это еще **6 авиapolков, 252 бомбардировщика.**

Противник в составе 5-го авиационного корпуса, действовавшего совместно с группой армий «Юг» над Украиной, имел 8 бомбардировочных и 3 истребительные груп-

пы¹. В районе Люблин (аэродром Swidnik) базировались «Юнкерсы» бомбардировочной эскадры KG-54, в районе Замостье (аэродромы Labunie и Klemensow) базировались «Хейнкели» эскадры KG-55, в районе Кросно (аэродромы Krosno и Lezany) — «Юнкерсы» эскадры KG-51. Единственная на всем ТВД истребительная эскадра JG-3 развертывалась в полосе восточнее Замостье (аэродромы Dub, Hostynne) и Кросно (аэродром Moderowka). Стоит отметить, что даже аэродромы базирования бомбардировщиков находились не далее 70—80 км от границы, т.е. теоретически могли быть атакованы любыми советскими истребителями и штурмовиками.

Всего (с учетом временно неисправных самолетов) на вооружении 5-го авиакорпуса Люфтваффе к началу боевых действий числилось 247 «горизонтальных» бомбардировщиков (163 Ju-88 и 84 He-111) и 109 истребителей Vf-109 последней модификации F. Ни одного пикировщика Ju-87 (этого горячо любимого всеми кинодокументалистами летающего символа «блицкрига») в небе над Юго-Западным фронтом не было вовсе. Из этого, в частности, следует, что возможности 5-го авиакорпуса Люфтваффе для прицельного бомбометания по точечным целям (каковыми являются замаскированные на краю летного поля самолеты) были весьма ограниченными.

По общему числу самолетов и экипажей (с учетом 4-го ДБАК) советские ВВС имели на данном ТВД **шести-кратное** превосходство. По истребителям превосходство было **девятикратным**. Для завоевания превосходства в воздухе каждой немецкой эскадрилье из состава единственной в небе Украины истребительной эскадры JG-3 предстояло уничтожить по одной советской авиадивизии...

¹ Через несколько дней после начала войны хилые силы 5-го авиакорпуса были несколько усилены — 23 июня поступил приказ о перебазировании из Румынии на аэродром в Кросно истребительной группы I (J)/LG-2 (всего 20 исправных «мессеров» серии E), ранее входившей в состав 4-го авиакорпуса. (121)

Математическое моделирование боевых действий — дело чрезвычайно сложное; тем не менее попытаемся в самом упрощенном виде «просчитать» борьбу в воздухе в небе Украины июня 1941 г. (как станет ясно из дальнейшего, считать июль уже не придется).

Предположим, что каждый из 100 немецких летчиков-истребителей каждый день выполняет по три боевых вылета и на один сбитый советский истребитель тратит всего 15 вылетов (очень высокие, рекордные показатели). Далее, предположим, что 900 «сталинских соколов» воюют в три раза менее интенсивно (один вылет в день) и в четыре раза менее эффективно — расходуют 60 вылетов на один сбитый истребитель противника (показатель, примерно соответствующий весьма низкой результативности истребителей ВВС Южного фронта/Одесского ВО). Для упрощения расчета будем считать, что истребители воюют друг с другом, не отвлекаясь на гораздо более важную тактически борьбу с бомбардировщиками противника.

При этих исходных условиях (т.е. практически «играя в поддавки», ибо с какой это стати советские летчики, защищая родное небо, летают в три раза реже, чем коршуны Геринга?) мы получаем следующий результат: к концу седьмого дня боев немецкие истребители полностью истреблены; советская же группировка потеряла 79 самолетов, т.е. менее 9% от первоначальной численности. Тот, кто не поленится поработать пять минут с калькулятором, увидит, в чем секрет такого стремительного «разгрома Люфтваффе»: даже теряя от 20 до 3 самолетов в день, огромная группировка советских истребителей почти не уменьшается и с неизменным постоянством сбивает по 15—14 самолетов противника в день. За неделю противник заканчивается...

В реальности самолеты (правда, советские, а не немецкие) закончились (почти закончились) за 20 дней. 11 июля 1941 г. за подписью Кирпоноса (командующий Ю-3. фрон-

том), Пуркаева (начальник штаба) и Хрущева (ЧВС фронта) была составлена докладная записка «Потребность на пополнение самолетов ВВС Юго-Западного фронта». К этому моменту от всей огромной авиационной группировки осталось 170 истребителей и 41 бомбардировщик (а также 33 штурмовика и 7 разведчиков)¹. (220) Единственным «светлым пятном» в этой мрачной картине полного разгрома можно было считать относительно низкие потери летных экипажей. В пояснительной записке к «Потребности» Пуркаев пишет, что, не считая воюющих экипажей, «664 экипажа отправлены в Москву для переподготовки и получения новой матчасти и еще 369 экипажей, не имеющих матчасти, находятся в частях фронта». (221)

В следующих параграфах мы попытаемся реконструировать события этой «странной войны», в ходе которой было потеряно 4/5 боевых самолетов и сохранено 3/4 летных экипажей.

Больше, чем «попытаться», у нас не получится. И вот почему:

«Присылаемые сведения о боевом составе не правдивые. Командующий ВВС КА предупреждает по небрежности исполнения. Посмотрите присланные вами боевой состав по состоянию на 10.7 и по состоянию на 12.7. Разница невероятная. В чем дело. Непонятно. Мы не можем делать выводы и планировать. Начальник штаба ВВС КА приказал к утру 15.7 предоставить точные сведения о боевом составе...» (223)

Кто кому это пишет — понять невозможно: нет ни даты, ни номера, только выцветшая и местами осыпающаяся телеграфная лента. Через три страницы в Деле еще одна телеграмма:

¹ В датированной тем же днем, 11 июля, справке «Боевой состав частей ВВС Юго-Западного фронта» (подписал начальник 4-го отдела штаба ВВС КА полковник Соколовров) приведены другие данные: 252 истребителя (в т.ч. 57 неисправных) и 95 бомбардировщиков (в т.ч. 60 неисправных).

«От вас требуется очень немного: при отправке сведений о боевом составе сегодня необходимо просматривать предыдущие. Если есть разница в ту или другую сторону — в двух-трех словах объяснить, за счет чего получилась эта разница. О значении точности сведений я вам не хочу докладывать. Значение этого вопроса вы прекрасно понимаете, что мы ежедневно докладываем их Хозяину. Нужно прекратить эту карусель. Неужели не в состоянии справиться?» (224)

Стоит также отметить, что на результативность действий ВВС Юго-Западного фронта (да и на сохранность и достоверность оперативных документов) повлияла частая смена командующего. В течение 10 дней авиацией фронта последовательно руководили три человека — случай уникальный даже для советских Вооруженных Сил, где летом 41-го кадровая чехарда стала прискорбной нормой.

Накануне войны авиацией Киевского ОВО командовал Е.С. Птухин (1902 г.р., член ВКП(б) с 1918 г., генерал-лейтенант авиации, участник войны в Испании, командующий ВВС Северо-Западного фронта во время финской войны, Герой Советского Союза, награжден двумя орденами Ленина, орденом Красного Знамени и орденом Красной Звезды). 24 июня 1941 г. «по решению Военного совета Юго-Западного фронта» в командование вступил полковник Слюсарев. (233)

До этого назначения С.В. Слюсарев (1906 г.р., участник войны в Китае, заместитель командующего ВВС 8-й армии во время финской войны, Герой Советского Союза, после войны — генерал-лейтенант, командующий армией ПВО) исполнял обязанности заместителя Птухина по боевой подготовке; возможно, именно этим объясняется то, что полковника поставили командовать авиацией фронта, в котором командиры многих авиадивизий были генералами. Командовал генералами полковник Слюсарев недолго, и уже 1 июля его сменил прибывший из Москвы генерал-лейтенант Ф.А. Астахов (ранее заместитель начальника ГУ ВВС КА).

Логичная на первый взгляд версия о том, что разгром авиации фронта был причиной, а отставка, последующий арест и расстрел Птухина — следствием, противоречит известным (увы, очень немногочисленным) фактам. Есть веские основания предположить, что кровавый маховик «дела авиаторов» захватил командующего ВВС Киевского ОВО еще до 22 июня. Так, маршал авиации А.А. Новиков (на момент начала войны — командующий ВВС Ленинградского ВО, затем — командующий ВВС КА) в своих мемуарах пишет:

«...20 июня меня неожиданно по приказу наркома обороны Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко вызвали в Москву. В субботу я вернулся в Ленинград и тотчас позвонил в наркомат. Генерал Злобин, состоявший при наркоме для особых поручений, сообщил, что меня переводят в г. Киев. Естественно, я сразу подумал о генерале Е. С. Птухине и осведомился, куда переводят его. Вопрос мой остался без ответа. Злобин как-то замялся и после недолгой паузы ответил, что вопрос о Птухине еще не решен...» (234)

В известной справке Л. Берия по «делу авиаторов» о Птухине сказано: *«с 1935 года являлся участником антисоветского военного заговора, куда был завербован Уборевичем»* (на момент ареста Птухина уже четыре года как покойный). (235) В воспоминаниях дочери Слюсарева встречается совсем уже странная фраза: *«Перед самой войной, когда он в должности зам. командующего служил в Киевском округе, подъехали из НКВД. Командующего арестовали. Спрашивают ласково: «А где Слюсарев?» — «На охоте». Подождали день-другой и съехали. Как отец потом признавался маме, он от страха потом еще трое суток заикался. Но тут уж пусть бросит в него камень, кто сам — храбрый...» (236)*

Начальник штаба ВВС Киевского ОВО генерал-майор авиации **Н.А. Ласкин был отозван в Москву и затем арестован** 12 июля 1941 г., при этом до 26 июня оперативные документы подписывает то он, то «врио» начальника штаба полковник Тайгреберт, а с 11 июля в должность начштаба

ВВС фронта вступает генерал-майор Шкурин. (237) Едва ли надо доказывать, что все это отнюдь не способствовало слаженной работе командования и штаба ВВС Юго-Западного фронта в первые, самые трудные, дни войны.

3.2. «22 июня, ровно в 4 часа, нас разбудили...»

Да, народные слова этой грустной песни были несколько другими: «22 июня, ровно в 4 часа, Киев бомбили и нам объявили, что началась война»¹. Но бомбить Киев в 4 часа утра у немцев не было никакой возможности — от столицы Украины до ближайшей точки западной границы более 430 км. Для «Хейнкеля» He-111 это полтора часа полета на крейсерской скорости, а перелет границы раньше начала артобстрела и наступления наземных войск был бы недопустим по соображениям обеспечения внезапности вторжения. Фактически немецкие бомбардировщики появились над Киевом в 7.15, т.е. через три часа после фактического начала боевых действий на границе.

А что же произошло «ровно в 4 часа»? На этот вопрос отвечает Оперативная сводка штаба 36-й ИАД (именно эта дивизия должна была обеспечивать ПВО Киева) от 23.00 22 июня 1941 г.:

«В 4.00 22.6.41 г. части 36 ИАД ПВО заняли боевое положение по тревоге с дислокацией на постоянных аэродромах.

В 07.15 произведен налет 19 самолетов противника Хе-111 направление Бровары, аэропорт Киев. С высоты H=2000 сброшено 90 бомб осколочных и фугасных калибра 50—100 кг. 4-я эскадрилья 43 ИАП преследовала противника в районе истребления, но догнать не смогла. Противник ушел курсом 245.

¹ Стоит отметить, что существует и иной вариант текста песни, лучше рифмованный и более достоверный хронологически: «22 июня, в шуме воскресного дня, Киев бомбили и нам объявили...»

В период с 7.15 до 23.00 противник проявил активную деятельность, организованы полеты разведчиков в районе Житомир, Винница, Коростень, Овруч. Отмечено 40 случаев появления самолетов противника одиночными группами по 3—5 самолетов в указанных районах. Бомбардировки и обстрела объектов противник не производил...

Потери: в результате бомбардировки аэропорта Киев в 7.15 убито 32 человека, ранено 34, контужено 3 из состава рабочих строительства и колхозников села Жуляны. Наши потери: один самолет И-16 разбился на взлете, летчик погиб; один И-16 43 ИАП, преследуя противника, бомбившего Киев в 7.15, не рассчитал горючее и сел вынужденно, самолет подлежит ремонту.

Сбитых самолетов противника нет.

Начальник штаба 36 ИАД полковник Орлов». (222)

В составе 36-й ИАД было два «старых», кадровых авиаполка (2-й и 43-й ИАД), на вооружении которых в начале июня 1941 г. числилось 111 истребителей И-16 и И-153 (в т.ч. 13 неисправных). Еще два истребительных полка (254-й и 255-й) находились в стадии формирования. (218) Дивизия базировалась на аэродромах Киевского аэроузла (Бородянка, Васильков, Брусилов, Ольшанка, Бровары, Гоголев), расположенных как на западном, так и на восточном берегу Днепра, примерно в радиусе 30—45 км от центра города. Бровары, которые стали объектом первого налета бомбардировщиков Люфтваффе, расположены на восточном берегу, т.е. немцам пришлось дважды пересечь всю «зону истребления», и, судя по расчету времени, непосредственно в районе базирования советских истребителей они находились порядка 5—10 минут, причем на небольшой высоте. Увы, «противник ушел курсом 245», и ушел совершенно безнаказанно. Более того, возникшая суматоха привела к катастрофе истребителя И-16 и гибели летчика.

Количество самолетов противника, указанное в Оперсводке штаба 35-й ИАД, скорее всего, завышено в 2—3 раза.

Немцы не стали бы гонять 19 «Хейнкелей» ради доставки 90 бомб калибра 50 кг (теоретически в бомбоотсеках одного He-111 могло быть размещено 32 такие бомбы, но при полете на дальность более 1 тыс. км могли загрузить и меньше). Заслуживает внимания и явное расхождение между Оперсводкой и заявлением товарища Молотова, который, выступая в полдень 22 июня по радио, почему-то назвал Житомир первым в перечне советских городов, подвергшихся бомбежке с немецких самолетов¹.

Для полноты картины стоит также отметить, что 36-я ИАД отнюдь не была единственным элементом системы ПВО столицы Украины. Была еще 3-я дивизия ПВО, в составе двух зенитно-артиллерийских полков которой числилось 10 дивизионов (120 орудий) зениток среднего (76 мм и 85 мм) калибра и 2 дивизиона (24 орудия) малокалиберных ЗА. Если верить тому, что пишет Д. Хазанов, *«войска 3-й дивизии ПВО успели осуществить ряд важных мероприятий по приведению частей в боевую готовность. В 3 ч 22 июня расчеты заняли места у орудий и пулеметов, за исключением воинов нескольких подразделений, находившихся на учебных стрельбах в Остре (60 км северо-восточнее Киева). Еще затемно (для 22 июня это раньше, чем «ровно в 4 часа». — М.С.) 12 батарей, входивших в состав 183-го и 254-го зенитно-артиллерийских полков, подготовились к появлению вражеских самолетов...»* (226)

Судя по результатам первого налета, подготовились плохо. Впрочем, сирены гудели и зенитки стреляли:

«Утро 22 июня, воскресенье. Мы с женой Аней в 4 часа утра заняли в продовольственном магазине очередь за сахаром (в руки давали по полкило). Магазин должен был открыться

¹ Любители конспирологии могут также отметить, что Молотов говорит про *«артиллерийский обстрел с финской территории»*, которого не было даже в позднейших сочинениях советских пропагандистов, не говоря уж про реальность, но отсутствует слово «вторжение», равно как любые иные сообщения о наступлении наземных войск вермахта, которое было в реальности и отмечено в Оперативной сводке Генштаба КА от 10.00 22 июня.

в 7 часов утра... Не помню, удалось ли нам купить сахар, так как около 7 часов, перед самым открытием магазина, раздался вой сирены, и по правилам люди из очереди стали разбегаться по домам, ругаясь, что не вовремя началась «учебная тревога»... Я побежал на базар. Выйдя на базарную площадь, я удивился — милиция разгоняла базар, не стесняясь в методах, прикладами винтовок била бутылки с молоком, глечики (кувшины) со сметаной и ряженкой, ногами разбрасывая разложенные на земле овощи... А сирены выли не переставая. Вдруг раздались выстрелы зениток, и я увидел в чистом голубом небе разрывы снарядов.

Одна из селянок, загнанная в подъезд, обращаясь то к одному, то к другому человеку, спрашивает: «Що це таке, ой, лихо моє?» Я, сам ничего не зная, ответил ей:

— Не волнуйтесь, учебная тревога сейчас скоро кончится.

Тогда другая селянка отозвалась:

— Та ніяка це не учебна, це — війна. Ось ми їхали поїздом через Пост-Волинський, так там з самольотів бомби кидали. Я сама бачила, як вони вибухали (взривались), а потім на ношах (носилках) поранених чи вбитих носили.

Что я мог ответить? Нерешительно я все-таки сказал:

— Це, бабусю, нарочно так підстроїли, щоб учбова тревога була схожа на справжню (настоящую), а на ноші клали зовсім здорових людей, начебто (как будто) вони поранені...» (227)

Эти строки из воспоминаний ветерана войны, киевлянина Ф. Худякова, на мой взгляд, гораздо точнее, нежели все Оперативные сводки, объясняют причину того, почему полдюжины бомбардировщиков Люфтваффе среди белого дня отбомбились по Киеву и безнаказанно ушли. В нескольких абзацах — весь предвоенный СССР как на ладони. Мирный созидательный труд, в результате которого желающие купить килограмм сахара должны вдвоем занять очередь в 4 утра; пережитки капитализма в сознании отдельных малограмотных крестьянок, которые собствен-

ным глазам верят больше, чем черной «тарелке» репродуктора»; перепуганная, но от этого еще более активная милиция и, наконец, сознательный столичный комсомолец, который твердо верит в передовицу «Правды», но сахар с женой на всякий случай запасает...

Несколько нарушая хронологию изложения, отметим, что по-настоящему серьезный налет на Киев немцы произвели не через три часа, а спустя три дня после начала войны. Утром 25 июня немецкие бомбардировщики («Юнкерсы» Ju-88 из состава эскадры KG-54 и «Хейнкели» He-111 из состава KG-55) нанесли удар по аэродромам Бровары, Борисполь, Гоголев (все на восточном берегу Днепра). Действовали немцы совсем не так, как советские ДБ-3 бомбили Плоешти (ночью, с высоты 5 км, из-за облаков), а при ярком свете летнего утра, прицельно, с высоты бреющего полета. Соответствующим был и результат:

«С 6.45 до 10.20 противник бомбил г. Киев и прилегающие аэродромы. Участвовали в налетах самолеты Хе-111 и Ю-88, проникавшие к городу на высотах от 2000 м до бреющего. Самолеты шли к городу двумя эшелонами в 20 и 15 самолетов с интервалами между ними в 15 минут. Бомбардировке были подвергнуты: аэродром, заводы № 43 и «Большевик». Заводским объектам нанесены повреждения. 9 бомбардировщиков с высоты 100 м бомбили аэропорт Бровары; сгорело 9 самолетов. 3 самолета бомбардировали аэродром Гостомель; разбит один СБ. Борисполь атакован 11 самолетами; потеря нет.

Атаками наших истребителей уничтожено три Ю-88. Зенитная артиллерия пункта Киев выпустила 2142 снаряда — результатов нет. Наши потери: два И-16 сбиты в воздушном бою, пять самолетов сгорели, а 25 получили повреждения». (228)

В части учета потерь противника этот доклад штаба Киевского района ПВО весьма точен — немцы признали безвозвратную потерю двух бомбардировщиков, и еще один подбитый над Киевом «Юнкерс» с трудом дотянул до Замостья (Польша), где и совершил вынужденную по-

садку. Не вполне ясен вопрос о советских потерях — так, по утверждению ряда авторов, на аэродромах Гоголев и Борисполь были выведены из строя несколько тяжелых четырехмоторных ТБ-3 и ТБ-7 из состава 14-го ТБАП 18-й авиадивизии ДБА. (226)

Контролирующая инстанция — «особый отдел» (на тот момент называемый «3-е Управление НКО») — в спецсообщении № 35303 от 26 июня 1941 г. дает очень жесткую оценку состояния ПВО Киева:

«3-я дивизия ПВО к обороне не подготовлена. Полученные новые 85-мм зенитные пушки дивизией не освоены. Личный состав дивизии обучен на пушках 76-мм, которые с вооружения сняты, снарядов 85-мм недостаточно. 36-я авиадивизия вместо 240 самолетов (из расчета 60 самолетов в каждом из четырех полков дивизии. — М.С.) имеет 90, из них только 8 самолетов обеспечены рациями. Патрулирование над городом не организовано. Противник после разведки и бомбежки уходит безнаказанно, что отрицательно отражается на настроении населения...» (238)

То, что на вооружении 36-й истребительной дивизии состояли относительно тихоходные И-16 (и это при наличии двух сотен «истребителей новых типов» в составе ВВС Киевского ОВО), едва ли может быть названо оптимальным решением — скоростной и высотный МиГ-3 смотрелся бы в роли перехватчика ПВО гораздо лучше. С другой стороны, точно такие же «ишаки» 67-го ИАП вполне успешно сбивали точно такие же германо-румынские «Хейнкели» в небе Южной Бессарабии. Наконец, если и не в Киеве, так в районе г. Черновцы «мигов» было предостаточно — там базировался 149-й ИАП, на вооружении которого в начале июня числилось 64 МиГ-3. (218) Однако именно там 22 июня 1941 г. авиация Юго-Западного фронта понесла **одно из самых тяжелых поражений.**

В этой истории еще много неясного. Начиная с того, что в документах, отражающих численность 64-й ИАД, наблюдается редкостный разнобой. В дивизии числилось три

«старых» полка (12-й ИАП в районе Станислав, 149-й ИАП в районе Черновцы, 166-й в районе Коломыя) и два новых формирующихся (246-й и 247-й ИАП). Судя по сводкам на начало июня, в дивизии было 239 самолетов, в том числе 24 неисправных. Судя по отчету третьего по счету командующего ВВС Юго-Западного фронта Астахова, к началу войны только исправных самолетов (не считая устаревшие И-15) было 275. Разница возникает главным образом за счет 247-го ИАП, в котором вместо нуля «появляются» 48 И-153, и 149-го ИАП, в котором число «истребителей старых типов» возрастает с 46 до 62. (230)

Летчиков в начале июня было 167, из них подготовленных к боевым действиям лишь 115, но к 22 июня летчиков стало гораздо больше (239), но при этом число боеготовых оказалось даже чуть меньше — 112. Что делали 127 (239 — 112) не умеющих летать летчиков на приграничных аэродромах, непонятно; казалось бы, для подготовки молодых выпускников летных училищ (если речь идет именно о них, а не о еще одной попытке задним числом найти «объективные» причины разгрома) можно было найти другие места и авиачасти...

В любом случае ясно одно — всего было много. Кроме порядка и воинской дисциплины. В спецсообщении 3-го Управления НКО № 36137 от 1 июля 1941 г. читаем: *«Несмотря на сигналы о реальной возможности нападения противника, отдельные командиры частей Юго-Западного фронта не сумели быстро отразить нападение противника. В гор. Черновицах 21 июня с.г. летный состав был отпущен в город, вследствие чего истребительные самолеты не были подняты для отражения нападения противника».* (238)

Черновцы находятся в 30 км от границы. Если «особисты» не ошиблись, то получается, что летчиков-истребителей с приграничного аэродрома распустили по домам в то самое время, когда именно на участке Киевского ОВО два немецких перебежчика переплыли пограничную реку Буг, желая предупредить «родину пролетариев

всего мира» о надвигающейся войне. Впрочем, и без особых напоминаний со стороны перебежчиков на военном аэродроме в 30 км от границы должно было быть организовано круглосуточное дежурство, выставлены посты ВНОС, подготовлено дежурное звено, готовое к немедленным действиям, и еще многое-многое другое, что было прямо указано в наставлениях, инструкциях и директивах¹.

Удар по аэродрому Черновцы нанесли не бомбардировщики 5-го авиакорпуса Люфтваффе с территории Польши, а «Хейнкели» He-111 из состава KG-27, развернутой на юго-востоке Румынии. Бомбардировщики поднялись в воздух с аэродрома Фокшаны еще до рассвета, в 2 ч. 50 мин. 22 июня, на малой высоте преодолели расстояние порядка 300 км над территорией Румынии, пересекли границу и примерно в 4.10 утра обрушили бомбовый груз на «мирно спящий» (а если верить спецсообщению «особистов», то и безлюдный) аэродром базирования 149-го ИАП. Как утверждают иностранные авторы, в массированном налете приняли участие две авиагруппы (I и II) эскадры KG-27. (121, 296) Пережившие войну немецкие летчики, участники этого события, вспоминают:

О. Skroblin, 3-й штаффель (эскадрилья) 1-й группы эскадры:

«Мы увидели в туманном утреннем свете аэродром Черновцы. Нам предстала картина длинных рядов самолетов, выстроенных как на параде. Это было то, что мы всегда искали в Англии. Была видна суета, над самолетами уже работали. Однако для русских это было неожиданностью. Нас не встретили зенитным огнем...»

¹ При дежурстве на аэродромах для истребителей было установлено три степени боевой готовности: № 1, 2 и 3. Они обеспечивали взлет истребителей:

из готовности № 1 — немедленно;

из готовности № 2 — летом через 2—3 мин, зимой через 4—6 мин;

из готовности № 3 — летом и зимой через 15—20 мин.

Расчетные сроки боевой готовности дежурных подразделений ПВО составляли 5—10 мин.

W. Möller, 1-й штаффель 1-й группы эскадры:

«Моя эскадрилья вернулась с задания слаженно, без потерь. Бой был очень успешным. Он был для русских настолько внезапным, что на аэродроме в Черновцах из примерно 100 истребителей только 2 или 3 смогли стартовать...» (296)

Трудно понять, чем объясняется столь большой наряд сил, выделенных для удара по аэродрому, находящемуся на пассивном участке фронта; может быть, немцев обеспокоили «миги» 149-го ИАП, и они постарались избавиться от опасного противника в первые же часы войны. Как бы то ни было, несмотря на отсутствие истребительного сопровождения, тихоходные «Хейнкели», отбомбившись по аэродрому, благополучно вернулись на базу. Единственной потерей стал He-111, обстрелянный зенитками при перелете границы и совершивший вынужденную посадку на румынской территории; пилот был ранен, самолет поврежден на 30%, что по немецкой системе учета означало: «требует значительных ремонтных работ, выполняемых силами авиачастей». (239)

В 10 часов утра «Хейнкели» из состава KG-27, на этот раз в сопровождении большого числа истребителей, отправились во второй бомбардировочный рейд, подвергнув удару аэродромы 64-й ИАД в районе Хотин и Каменец-Подольский. Было заявлено об уничтожении на земле 5 советских самолетов. (121) На этом действия 4-го авиакорпуса Люфтваффе по объектам в полосе «северного соседа» вплоть до вечера 22 июня завершились, однако советские сводки рисуют гораздо более драматичную картину. В 15.17 22 июня командир 64-й ИАД полковник А.П. Осадчий¹ посылает из Станислава в адрес командующего ВВС Киевского округа (так в тексте — «округа», а не фронта) телеграмму следующего содержания: *«50 бомбардировщиков [противника] Черновцы усиленно бомбардируют. Предполагается высадка десанта.*

¹ Воевал в Испании с января по июнь 1937 г., награжден орденами Ленина и Красного Знамени, в командование 64-й ИАД вступил в мае 1941 г.

Прошу срочно оказать помощь. Своих средств недостаточно». (229) Вечером в штаб фронта поступила еще одна телеграмма; кто кому докладывает — не ясно; на бланке с осыпавшейся пожелтевшей лентой надпись: «Станислав. 22.6. Передал капитан Полужный». Текст сообщения:

«В 13.00 противник бомбил станцию Черновцы, мосты через р. Прут, пункты Садогура, Альтузучка, [неразборчиво]. Авиация противника сопротивления в воздухе не встречает, бомбит на бреющем полете (подчеркнуто мной. — М.С.). В течение дня Станислав противник бомбил семь раз. Зенитной артиллерией сбито 3 самолета в районе Станислав. 21.00 противник бомбил район сосредоточения 15 тд Заблотов (50 км с-з. Черновцы), загорелся один танк. Данные потери уточняются». (231)

Уточнить потери самолетов мне пока не удалось. Командование эскадры KG-27 доложило о 102 самолетах противника, уничтоженных на аэродроме Черновцы (т.е. о практически полном уничтожении всех, включая полсотни «истребителей старых типов», самолетов 149-го ИАП), и даже о 6 самолетах, сбитых в воздухе (шесть из «только 2 или 3 смогли стартовать»). (296)

В Оперативной сводке № 01 штаба 17-го стрелкового корпуса (штаб корпуса располагался в г. Черновцы) от 17.00 22 июня утверждается, что «авиация противника четыре раза бомбила аэродром, Черновцы, Садогору. В результате внезапного налета уничтожено 45 самолетов, из них 9 — корпусной эскадрильи и 36 — 149-го истребительного полка». (240) Составленная утром следующего дня (7.00 23 июня) Оперативная сводка штаба 12-й армии называет более скромные цифры потерь 149-го ИАП — 15 самолетов потеряно на земле, 2 сбито в воздухе. Якобы сбито восемь (!) самолетов противника. (241) Позднейшими историками сочинены даже в высшей степени красочные описания этих несостоявшихся воздушных боев над Черновцами:

«Когда утром 22 июня враждебная авиация неожиданно нанесла бомбовый удар по аэродрому, пожар охватил самолеты

ты, составы, ангары. И вот из огня над аэродромом начали подниматься боевые самолеты. Это было звено во главе с командиром эскадрильи капитаном М. Три вражеских бомбардировщика были сбиты, один из них врезался в землю неподалеку от с. Остриця... Шесть раз поднимался в воздух в первый день войны летчик-истребитель старший лейтенант Ш. Во время последнего вылета его самолет получил серьезные повреждения. Но отважный летчик не оставил своих товарищей — в этом поединке старший лейтенант Ш. вместе со своими товарищами сбили еще два враждебных самолета... В этот же день первый сбитый враждебный самолет записал на свой боевой счет и старший лейтенант Р. На «Чайке» он смело атаковал фашистский бомбардировщик Ю-87 (???), который готовился нанести удар по железнодорожному узлу...» (240)

Вернемся, однако, к Оперсводке штаба 12-й армии:

«...В течение 22.6 авиация 12-й армии потеряла:

12 ИАП — на земле 36, из них четыре могут быть восстановлены, в бою три самолета. Сбито авиации противника 11 самолетов.

247 ИАП — выведено из строя и уничтожено 42 самолета

166 ИАП — уничтожено на земле 4, повреждено 10 самолетов». (241)

Если эта Оперсводка соответствует действительности, то получается, что 22 июня 1941 г. 64-я ИАД в общей сложности потеряла на земле (с названными выше потерями 149-го ИАП и с учетом поврежденных и временно вышедших из строя) 107 самолетов. В два раза больше, чем безвозвратные «аэродромные» потери всей авиации Южного фронта за весь 41-й год! Причем разгром этот произошел на периферийном участке фронта (если на черновицком направлении румынские войска силами нескольких пехотных полков хотя бы демонстрировали активность с целью отвлечь внимание и ввести в заблуждение советское командование, то Станислав и вовсе находился в районе венгерской границы, где до 26 июня никаких боевых действий не было).

Трудно сказать, насколько достоверны приведенные выше цифры советских потерь. В архивном Деле боевые донесения штаба 64-й ИАД в адрес штаба ВВС фронта начинаются с документа, подписанного в 22.54 24 июня. (242) Скорее всего, это опечатка, т.к. речь идет о боевой работе дивизии не за 24-е, а за 23 июня, т.е. за второй день войны. Дивизия *«прикрывала узел Станислав и вела разведку противника»*. Указано следующее количество самолетов-вылетов, выполненных полками 64-й ИАД:

12-й ИАП — 58 с налетом 43 ч. 10 мин.

149-й ИАП — 77 вылетов с налетом 71 ч.

166-й ИАП — 101 вылет с налетом 82 ч.

247-й ИАП — 10 вылетов с налетом 7 ч. 30 мин.

Эти цифры не противоречат (хотя, строго говоря, и не могут считаться подтверждением) указанным выше цифрам потерь полков дивизии. 10 вылетов 247-го ИАП позволяют предположить, что большая часть из 48 «чаек» полка были уничтожены или повреждены. Больше всех налетал 166-й ИАП, понесший, видимо, самые малые потери в первый день войны. 149-й ИАП к утру 22 июня имел более сотни самолетов (включая полсотни «истребителей старых типов»), так что даже после потери то ли 15, то ли 36 боевых машин вполне мог выполнить 77 вылетов за длинный июньский день. Даже в 12-м ИАП после потери 36 самолетов должно было остаться 30 «ишаков» и «чаек» (не считая устаревшие И-15).

Здесь мы в первый (но далеко не в последний на страницах этой книги) раз встречаемся с проявлением того закона войны, который Наполеон сформулировал словами: «Воинское счастье на стороне больших батальонов». Русская поговорка выражает ту же мысль еще короче: «Против лома нет приема»¹. Колоссальное напряжение всех сил

¹ Люди, считающие себя специалистами в боевых единоборствах, объясняли мне, что поговорка эта глубоко ошибочна и в уличной драке лом — крайне неудобное оружие. Не берусь судить — кто же в данном случае прав.

и ресурсов огромной страны, многолетний труд десятков миллионов колхозных, гулаговских и фабричных рабов позволил накопить такие горы оружия (включая тысячи самолетов на приграничных аэродромах), что даже авиационная группировка, потерявшая сотню истребителей за одно утро, могла на следующий день выполнить 246 боевых вылетов — примерно половину от среднесуточного числа вылетов 5-го авиакорпуса Люфтваффе!

Вылетов было много, результатов — значительно меньше. Главным образом это объяснялось тем, что во второй день войны истребители 64-й ИАД «утюжили чистый воздух» — немцы, сделав то, что успели сделать в первый день, переключили все силы своей весьма малочисленной авиационной группировки на поддержку наземных войск в полосе главного удара ГА «Юг». Относительной «свободой рук» располагал в тот момент лишь 4-й авиакорпус Люфтваффе в Румынии, бомбардировщики которого вечером 23 июня, в сопровождении двух десятков «мессеров», нанесли очередной удар по Черновцам. (121) Немцы заявили о двух сбитых в бою советских истребителях; боевое донесение штаба 64-й ИАД (то самое, которое от 22.54 24 июня, но скорее всего, от 23 июня) фиксирует потерю одного самолета в 149-м ИАП и отсутствие сбитых самолетов противника — в последнем аспекте сообщения с двух сторон фронта совпадают.

Всего, судя по упомянутому выше боевому донесению штаба 64-й ИАД, в воздушных боях 23 июня было сбито 4 самолета противника (правда, и эта цифра вызывает сомнение, т.к. в описании боевых действий полков упомянут лишь один (!) самолет, сбитый истребителями 12-го ИАП) и потеряно 2 своих. Потерь на земле (в частности, и во время налета на аэродром 149-го ИАП в Черновцах) не было вовсе — наглядное подтверждение того, что успешным может быть только налет на «мирно спящий» аэродром с незамаскированными самолетами и отсутствующим летным составом.

Главным же «противником» для летчиков 64-го ИАП стала в тот день собственная зенитная артиллерия, которая, видимо, решила наверстать упущенное в первый день войны. Зенитчики сбили 2 самолета в 247-м ИАП и 3 — в 149-м ИАП, при этом погиб один летчик и еще двое были ранены. (242) Все это несколько странно, учитывая, что «чайка» (тупоносый биплан с убирающимся шасси) имела настолько характерный силуэт, что спутать ее с немецкими или румынскими монопланами было решительно невозможно...

Завершая на этом краткий и весьма противоречивый обзор боевых действий 64-й ИАД, отметим, что главные действующие лица сделали в дальнейшем вполне успешную военную карьеру. Командир 12-го ИАП майор П.Т. Коробков (Герой Советского Союза, участник войны в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии) стал полковником, командовал истребительными дивизиями (265-й и 320-й), после войны дослужился до звания генерал-майора и должности начальника Высших академических курсов ПВО. Командир 64-й ИАД Осадчий закончил войну в звании генерал-майора и на должности командира 11-й Гвардейской ИАД, получил звание Героя, награжден орденами Суворова, Кутузова, Отечественной войны, Красной Звезды, чехословацким орденом «Боевой крест». Командующий ВВС 12-й армии генерал-майор Т.Т. Хрюкин (Герой Советского Союза, участник войны в Испании и Китае, командующий ВВС 14-й армии во время финской войны) стал генерал-полковником, дважды Героем Советского Союза, командовал Воздушными армиями (8-й и 1-й), награжден великим множеством орденов; после войны — заместитель командующего ВВС СССР по военно-учебным заведениям.

Западнее 12-й армии, в полосе Самбор, Дрогобыч, Стрый, развертывалась 26-я армия. Армии была оперативно подчинена 63-я САД, в состав которой должны были

войти четыре авиаполка (20, 91, 165-й ИАП, 62-й ШАП). В соответствии с упомянутым в предыдущей главе «Планом использования Военно-Воздушных сил Юго-Западного фронта» от 31 мая 1941 г., «63 САД сосредотачивается своим ходом. Готовность для действий со старых аэродромов через 1—2 часа, с новых — через 6 часов. Если 20 ИАП и 91 ИАП к объявлению мобилизации будут находиться в Проскурове и Судилкове, то их авиабазы будут переброшены по ж/д, и готовность этих двух полков оттянется до второй половины М-2».

Как известно, война началась в момент, определенный планами германского, а не советского командования, и перебазирование 20-го и 91-го полков на запад так и не состоялось; эти полки были включены в состав 17-й САД и встретили начало войны в районе Проскуров (т.е. в «старой советской» части Украины). В составе 63-й САД фактически оказалось лишь два полка: 165-й ИАП (4 И-16, 26 И-153 и 8 И-15бис, 51 летчик) и 62-й ШАП (55 И-153 и 9 И-15бис, 87 летчиков). (230).

На фоне других соединений ВВС Киевского округа 63-я САД смотрелась очень «бледно» — всего два полка, устаревшие (безо всяких кавычек) самолеты, переизбыток летчиков при неполном комплекте матчасти. К сожалению, утром первого дня войны матчасти стало еще меньше. На аэродроме базирования 62-го ШАП (Лисятыче, 12 км северо-восточнее Стрый) произошли события, которые можно считать хрестоматийным образцом «внезапного удара по мирно спящим аэродромам». Оперативная сводка (без номера и без даты, на телеграфной ленте и почему-то из Станислава) сообщает:

«62 ШАП подвергся атаке первый раз в момент объявления боевой тревоги по плану (так в тексте. — М.С.) командира 63 САД и в дальнейшем атакован еще два раза. Атаками ВВС противника в полку уничтожено около 45 боевых самолетов И-153, не считая учебные и тренировочные. В данное время полк располагает всего 12 самолетами И-153...» (244)

В 21.00 22 июня командующий ВВС 26-й армии полковник Маковский отправляет в штаб ВВС фронта следующее боевое донесение:

«Уточняю данные об атаке на аэродром Лисятыче. Противник атаковал самолеты мелкими бомбами весом около 2 кг и пакетами с горючей жидкостью (??). Подход к аэродрому на высоте 200 метров, атака на высоте 50 метров. В среднем делают два захода. В полку убито 2 человека, ранено 23 (число погибших и раненых летчиков в донесении не указано. — М.С.), 1 пропал без вести. Выведен из строя 41 боевой самолет. Осталось исправных 17 самолетов...» (245)

«Уточненные данные» дают ясный ответ на вопрос о том, почему эффективность немецкого удара по аэродрому Лисятыче оказалась столь высокой: тяжелые двухмоторные бомбардировщики Ju-88 из состава эскадры KG-51 «атаковали на высоте 50 метров». С другой стороны, «уточненные данные» не совпадают с данными из чуть более позднего документа. Судя по «Ведомости потерь матчасти самолетов в частях 63-й САД», подписанной начальником штаба 63-й САД подполковником Николайшвили, по состоянию на 7.00 25.6.41 г. в графе «уничтожены на аэродроме» числилось всего 27 самолетов. (246) Эта цифра вполне согласуется с боевым донесением штаба 63-й САД, в соответствии с которым в 62-м ШАП на аэродроме было потеряно: 22 июня — 23 самолета, 23 июня — 4 самолета, 24 июня — 0. (247)

Можно с достаточно большой вероятностью предположить, что в панических сообщениях от 22 июня в перечень «уничтожено 45 боевых самолетов» вошли и самолеты, получившие небольшие, быстро исправимые повреждения. Косвенно это подтверждается и калибром использованных немцами боеприпасов: «мелкие бомбы весом около 2 кг» — это немецкая авиационная осколочная бомба SD-2. По поражающему действию она соответствовала ручной противопехотной гранате и надолго вывести из строя самолет

могла лишь при прямом попадании (в дальнейшем этот боеприпас был вовсе снят с вооружения Люфтваффе, т.к. конструкция не обеспечивала надежной защиты от самопроизвольного взрыва в бомбоотсеке самолета-носителя).

Как бы то ни было, но даже в случае столь уникального успеха, который выпал на долю немцев при ударе по аэродрому Лисятыче, в 62-м ШАП осталось 15—20 боеспособных самолетов и во много раз большее число летчиков. Почти не пострадал от первых налетов Люфтваффе второй полк 63-й САД (165-й ИАП, аэродром Бережница, 9 км юго-западнее Самбор) — за первые три дня войны он потерял на земле два самолета, в воздухе — ни одного. (246, 247) Даже без учета устаревших И-15бис, в полку оставалось еще порядка 28 исправных истребителей и полсотни летчиков. Много ли это? В трех группах единственной в составе 5-го авиакорпуса Люфтваффе истребительной эскадры JG-3 к началу боевых действий числилось соответственно 28, 32 и 34 исправных самолетов.

Однако после 27 июня какие-либо упоминания о боевых действиях (да и о самом существовании) 63-й САД исчезают из документов ВВС Юго-Западного фронта. В подписанной генералом Астаховым «Сводке уничтоженных самолетов противника частями ВВС Юго-Западного фронта за период 22.6 — 12.7.41 г.» эта дивизия в целом, равно как и 62-й ШАП и 165-й ИАП, даже не упоминается. (248) Вот так, «как сон, как утренний туман», таяло в небе Украины огромное численное превосходство советской авиации...

Если 36, 64 и 63-я авиадивизии в первые дни войны оказались не столько субъектом сражения, сколько объектом поражения, то расположенные в глубине оперативного построения ВВС фронта 17-я САД, 18-я ДБАД, 19-я БАД и 44-я ИАД практически полностью (за несколькими отдельными исключениями, о которых пойдет речь ниже) бездействовали.

С учетом оказавшихся в ее составе 20 и 91-го ИАП, накануне войны 17-я САД превратилась в огромное, едва ли не самое большое в составе советских ВВС соединение. В дивизии числилось два истребительных и пять бомбардировочных полков; более того, судя по первым оперативным сводкам, в дивизию был почему-то передан и фронтовой разведывательный полк (316-й РАП). Правда, при более пристальном взгляде выясняется, что в 244-м БАП самолетов не было вовсе, а в 242-м БАП числилось 3 СБ. Немногим лучше были укомплектованы 224-й БАП (9 СБ) и 225-й БАП (11 СБ). (243)

Фактически единственным боеготовым бомбардировочным полком дивизии был 48-й БАП (аэродром Косьюков, 25 км южнее Шепетовка), в котором накануне войны числилось 34 Пе-2 и 8 СБ, 56 боеготовых экипажей. 20-й ИАП перевооружался с «чаек» на Як-1 (к началу боевых действий их числилось 63 единицы) и был единственным полком во всей группировке советских ВВС на Западном ТВД, получившим полный комплект этих, в будущем самых массовых, истребителей. Как и в большинстве подобных случаев, в 20-м ИАП оставалось и большое количество «истребителей старых типов» (26 единиц И-153). 91-й ИАП встретил войну на «чайках» (59 И-153, 64 летчика, в том числе 32 «ночника» — по этому показателю полк входил в тройку лучших истребительных полков ВВС КОВО). (230)

Приведенные в предыдущем абзаце цифры взяты из отчета командующего ВВС Ю-3. фронта генерала Астахова, который, вероятно, использовал довоенные документы, составленные его предшественниками. Однако уже в первой Оперативной сводке штаба 17-й САД мы видим гораздо меньшее количество исправных боевых самолетов: 46 (вместо 63) Як-1 и 9 (вместо 26) «старых типов» в составе 20-го ИАП, 43 (вместо 59) И-153 в 91-м ИАП (оба полка базировались на аэродромном узле Проскуров). С потерями в бою это сокращение численности никак не могло быть связано — боя не было:

«Оперативная сводка № 01. штаб 17 АД. Проскуров, 18.00 22.6.41 г.

1. В 4.15 по сигналу командующего ВВС КОВО части 17 САД к 5.30 приведены в боевую готовность.

2. В течение дня 20 ИАП и 91 ИАП отдельными самолетами и звеньями патрулировали в воздухе и вылетали на перехват по зрячим (выражение из авиационного жаргона; означает ситуацию, когда взлет истребителя происходит в момент, когда вражеский самолет находится в пределах прямой видимости с аэродрома. — М.С.) самолетам противника. Бомбардировочные полки вылетов не производили. 316 РАП произвел 2 вылета на разведку.

3. В 12.10 самолет противника типа «Хейнкель» сбросил 3 бомбы по ж/д эшелону на ст. Гречаны, ранено 12 человек. В 15.20 самолет противника типа «Хейнкель» прошел над аэродромом Проскуров, сбросил 4 бомбы в лес за городом...» (243)

Ни потерь истребителей в воздухе, ни налетов противника на аэродромы базирования Оперативная сводка не фиксирует. Остается предположить, что с первых часов войны начался «аварийный сброс» — точно такой же, как и в частях ВВС Одесского округа. Побед в воздухе тоже не отмечено — если верить упомянутой выше «Сводке уничтоженных самолетов противника», приложенной к докладу командующего ВВС фронта Астахова, их не было ни в первый день, ни в первую неделю войны. Командование дивизии и ВВС фронта терпеливо ждало того момента, когда «каток» немецкого наступления докатится до Шепетовки и Бердичева; летчики-истребители дисциплинированно «утюжили воздух» над аэродромами.

Еще дальше к востоку, в районе Винница—Умань, базировалась 44-я ИАД. В состав дивизии входил 88-й ИАП (71 И-16, 51 летчик) и три формирующихся полка (248, 249 и 252-й), на вооружении которых числилось 20 «ишаков», 56 «чаек» и 15 устаревших И-15. Всего (с учетом штабного звена и без учета И-15) в дивизии насчитывалось 147 бое-

вых самолетов. (230) Число летчиков-истребителей в формирующихся полках непрерывно менялось, что имело своим следствием разноречивых сведений в различных документах. Судя по Оперативной сводке № 1 штаба 44-й ИАД от 21.00 22 июня, в боевом составе этих полков числился соответственно 22, 22, 21 летчик. В первый день войны дивизия практически бездействовала:

«Полки 44 ИАД за период с 4.00 по 19.30 22.6 никакой боевой работы не производили, за исключением вылетов 88 ИАП на перехват, 248 ИАП на патрулирование. Потерь нет». (249)

Обнаружить в документах 22 июня следы боевых действий трех бомбардировочных дивизий (62-й БАД, 18-й ДБАД, 19-й БАД) также не удалось. Остается предположить, что огромная по численности (10 полков, более 450 исправных самолетов) группировка бомбардировочной авиации Юго-Западного фронта провела в бездействии самый длинный день 1941 г. Тут стоит еще раз напомнить, что в предвоенных планах использование ВВС Киевского округа постоянно повторяется фраза: *«Готовность для действий со старых аэродромов через 1—2 часа, с новых — через 6 часов».* И расстояние от Замостья до Киева в точности равно расстоянию от Киева до Замостья. Даже безо всякого перебазирования, действуя «со старых аэродромов», бомбардировщики СБ и ДБ-3ф могли преодолеть расстояние в 450—500 км, отделяющее их от аэродромов Люфтваффе в Южной Польше, и вернуться назад отнюдь не с пустыми топливными баками...

«Реакция Красной Армии на германское вторжение, — пишет Виктор Суворов, — это не реакция ежа, который ошетинился колючками, но реакция огромного крокодила, который, истекая кровью, пытается атаковать». Не отвлекаясь на обсуждение проблемы в масштабах всей Красной Армии, отметим, что в случае с ВВС Киевского округа «огромный крокодил» атаковать даже не пытался. К ре-

шению задачи, поставленной предвоенным планом («последовательными ударами боевой авиации по установленным базам и аэродромам, а также действиями в воздухе уничтожат авиацию противника»), авиация Юго-Западного фронта так и не приступила — ни в первый, ни во второй, ни в третий день войны. Для чего (и для кого) писались эти планы — остается загадкой истории.

Составители «Плана использования ВВС Юго-Западного фронта» (от 31 мая 1941 г.) ожидали обнаружить «всего против ЮЗФ на территории Германии, Венгрии и Румынии, вместе взятых», 250 аэродромов и посадочных площадок, а непосредственно в полосе предполагаемого наступления 5, 6 и 26-й армий, от Демблин до Кросно, — 70 аэродромов и площадок. (118) Фактически же весь 5-й авиакорпус Люфтваффе «сгрудился» на восьми крупных аэродромах, расположенных не далее 50—100 км от границы, и представлял собой идеальную цель для удара с воздуха (только переместившись в первые дни июля 41-го на аэродромы Киевского ОВО, немцы получили некоторую свободу маневра). Однако, как писал 21 августа 1941 г. в своем докладе командующий ВВС фронта, «в период 22.6—1.7.41 г. ВВС Юго-Западного фронта налетов на аэродромы противника производили очень мало». (230) В сводках 5-го авиакорпуса Люфтваффе за июнь 41-го в графе «уничтожено на аэродромах авиацией противника» стоит короткий, но красноречивый прочерк.

Продолжая начатую В. Суворовым линию зоологических метафор, я бы посчитал более уместным изобразить бронтозавра, атакованного стаями доисторических прото-волков¹. Огромная, многотонная туша на подгибающихся

¹ Кстати сказать, по одной из многочисленных версий, причиной исчезновения динозавров стали появившиеся на Земле мелкие, но гораздо более разумные и способные к организованным коллективным действиям хищные млекопитающие — за пару миллионов лет они пожрали травоядных ящеров, вслед за чем вымерли и оставшиеся без привычной «кормовой базы» плотоядные тиранозавры...

от собственного веса лапах начинает уже истекать кровью, а маленькая головка с крохотным мозгом все еще пытается оглядеться по сторонам и понять: что же произошло? При этом гигантский хвост бьется в судорожных конвульсиях и «в одно касание» убивает волков, случайно оказавшихся в зоне поражения.

Разумеется, ту же самую мысль можно выразить гораздо приличнее. Например, так, как это делает в своих мемуарах маршал Баграмян (на момент начала войны — полковник, начальник Оперативного отдела штаба Киевского ОВО):

«Командующий ВВС фронта и его штаб тем временем стремились наладить управление авиачастями. Это было нелегко. Внезапными ударами с воздуха враг в первые же часы нападения причинил чувствительный урон нашему самолетному парку, нарушил связь командования с аэродромами. Командиры авиационных дивизий действовали на свой страх и риск. Над полем сражения можно было увидеть небольшие группы наших самолетов, ведомые отчаянными смельчаками. Несмотря на свою малочисленность, они самоотверженно бросались на вражеские самолеты и бились из последних сил...» (250)

Небольшие группы отчаянных смельчаков — именно в это превратилась огромная авиационная группировка — не только «самоотверженно бросались на вражеские самолеты», но и нанесли противнику огромные (в его, противника, масштабах «огромные») потери. День 22 июня 1941 г. стал для 5-го авиакорпуса Люфтваффе днем самых тяжелых потерь!

Точный, до одной единицы, подсчет боевых потерь самолетов едва ли возможен. Неизбежно возникает неопределенность, связанная с интерпретацией имеющейся информации, — далеко не всегда удастся строго разграничить аварию по техническим причинам от повреждения от воздействия противника. Если в отчетном документе указано: «поврежден из-за поломки шасси при посадке», то что за этим стоит? Заводской брак, ошибка раненого летчика,

повреждение механизма выпуска шасси осколком зенитного снаряда? Едва ли в боевой обстановке кто-то станет заниматься этим разбирательством даже в случае посадки на своем аэродроме; если же самолет совершил вынужденную посадку (или просто разбился) на территории, контролируемой противником, то установить истинную причину потери самолета не удастся никогда. К этому остается добавить еще и неизбежную неполноту и недостоверность самих исходных документов, составленных в горячке боевых действий.

Со всеми этими оговорками мы можем обрисовать следующую, отнюдь не претендующую на абсолютную точность картину немецких потерь 22 июня 1941 г. (239)

Самый тяжелый урон понесла бомбардировочная эскадра KG-51. Безвозвратно потеряно над территорией, контролируемой противником (100% по немецкой системе учета), 15 «Юнкерсов»; погибло или пропало без вести 54 человека летного состава — таких однодневных потерь в эскадре не было от начала и до конца Мировой войны! (297) Особенно тяжелые потери понесла 3-я авиагруппа эскадры — безвозвратно потеряно 9 самолетов (из 28 боеготовых к началу кампании); в процентном отношении эти потери ничуть не уступают реальным безвозвратным потерям авиаполков ВВС Киевского ОВО, наиболее пострадавших от немецкого удара 22 июня 1941 г.

Кроме 15 безвозвратно сбитых, еще три бомбардировщика KG-51 получили 22 июня повреждения различной степени тяжести (по меньшей мере, один из них смог дотянуть до аэродрома в Кросно). Остается только добавить, что эскадра была оснащена «Юнкерсами» Ju-88 последней модификации А-5, которые, по авторитетному мнению отечественных (и многих примкнувших к ним западных) специалистов, наши безнадежно устаревшие «ишаки» и «чайки» не могли даже догнать, но и догнав — не могли сбить, т.к. их вооружение — пулеметы ШКАС винтовоч-

ного калибра 7,62-мм — было бесполезным, «гуманным» оружием...¹

Действительно тихоходная (хотя и очень маневренная) «чайка» упомянута здесь не случайно. Дело в том, что 22 июня 1941 г. эскадра KG-51 действовала на северном (левом) фланге Юго-Западного фронта. В ходе первого налета были атакованы аэродромы Struj (Стрый), Lesietztsche (Лисятыче), Buschow (Бовшев), Chodorow (Ходоров), Tremblowla (Трембовля), Buczacz (Бучач). (297) Первые три — это аэродромы базирования 62-го ШАП из состава 63-й САД и 12-го ИАП из состава 64-й ИАД, эти полки были вооружены главным образом «чайками» (только в 12-м ИАП было 19 «ишаков»). Трембовля и Бучач — это район базирования 87-го ИАП из состава 16-й САД (вооружен истребителями И-16).

Из немецкого отчета известны места потери 5 сбитых «Юнкерсов» эскадры KG-51, место гибели еще 10 обозначены вопросительным знаком. (239) Один Ju-88 сбит в районе Злочев, и только эту потерю можно с большой долей вероятности отнести к действиям вооруженной новейшими «мигами» 15-й САД. Три «Юнкерса» сбиты в районе Тарнополь (их, скорее всего, сбили «ишаки» 87-го ИАП или «чайки» 92-го ИАП 16-й САД); еще один сбит в районе Стрый, т.е. в районе базирования вооруженного «чайками» 62-го ШАП. Остальные 10 сбитых «Юнкерсов» — это, вероятно, результат действий «небольших групп самолетов, ведомых отчаянными смельчаками» из 12-го ИАП и 62-го ШАП. Может быть, не столь уж преувеличены и указанные в Оперсводке штаба 12-й армии сведения про 11 сбитых истребителями 12-го ИАП самолетов противника, и рассказы о двух воздушных таранах, совершенных 22 июня летчиками 62-го ШАП...

¹ Точно такой же, винтовочный, калибр имели и пулеметы английских «Харрикейнов» и «Спитфайров», которые в ходе «битвы за Британию» сбили более полутора тысяч немецких самолетов; просто удивительно, что те же самые «специалисты» не называют пулеметы английских истребителей «гуманным оружием».

На втором месте по потерям первого дня войны оказалась бомбардировочная эскадра KG-55. Безвозвратно (100%) потеряно 11 «Хейнкелей». Еще два He-111 повреждены (степень повреждения не указана) обстрелом противника в воздухе, и один He-111 совершил аварийную посадку на аэродроме Klemensow (район Замостье) с повреждениями, оцененными в 25% («требуется средних ремонтных работ, выполняемых силами частей»). Кроме того, получил серьезные повреждения (40%) Me-110 штаба эскадры.

Бомбардировочная эскадра KG-54 обошлась, можно сказать, «легким испугом» — два «Юнкерса» потеряны безвозвратно, три вернулись на аэродром Люблина с небольшими (12—20%) повреждениями, один с трудом перетянул через границу и с повреждениями в 45% совершил вынужденную посадку у Красныстава (примерно посередине между Люблин и Замостье), пятый из поврежденных был обстрелян в воздухе в районе Ровно.

Итого — 28 безвозвратно потерянных бомбардировщиков. Для хилых сил 5-го авиакорпуса Люфтваффе это означало перспективу потери всех имевшихся к началу кампании бомбардировщиков менее чем за 10 дней.

Потери истребительной эскадры JG-3 были значительно меньше (правда, и причины потерь сформулированы в отчете значительно менее внятно). Пять «мессеров» потеряны безвозвратно (100%). Причина потери и место падения трех истребителей неизвестны, что позволяет с достаточной определенностью считать их сбитыми в бою над советской территорией. Один сгорел на взлете с аэродрома Дуб, еще один выработал горючее и разбился. Семь истребителей вернулись на свои аэродромы с повреждениями различной тяжести (от 20 до 45%), восьмой поврежден (15%) взрывом собственных бомб на аэродроме Модеровка (район Красно). (239)

Таким образом, даже при самом строгом подходе к интерпретации первичных документов, можно констатировать, что 22 июня немцы потеряли от воздействия против-

ника не менее 30 боевых самолетов (легкие разведчики, корректировщики, санитарные, связные и транспортные самолеты войсковой авиации в этот перечень потерь не вошли). Сравнивая эту цифру с нашим, не вполне серьезным расчетом, приведенным в начале данной главы, нетрудно убедиться, что реальные потери Люфтваффе оказались вдвое выше «расчетных»! Еще раз подчеркнем, что речь идет именно о безвозвратных потерях — с учетом поврежденных машин общие потери дня доходят до 50 самолетов.

Заслуживает внимания соотношение боевых потерь немецких истребителей и бомбардировщиков: один к десяти. За этой арифметикой скрывается крайнее безрассудство и самонадеянность, проявленные штабами Люфтваффе как на оперативном (выделение одной-единственной истребительной эскадры для борьбы в воздухе на огромном ТВД), так и на тактическом (бомбардировщики были направлены в первые боевые вылеты малыми группами и без истребительного сопровождения) уровне. В любом случае истребители JG-3 свою главную задачу — обеспечить прикрытием в воздухе действия ударной авиации — в тот день полностью провалили.

Где же и при каких обстоятельствах немцы понесли такие потери? Имеющиеся сведения позволяют — хотя и далеко не в полной мере — ответить и на этот вопрос. Если просуммировать все (как безвозвратно сбитые, так и поврежденные) немецкие самолеты, для которых указано место боя (потери, повреждения), то выясняется, что они были атакованы в полосе 14-й САД (Ковель, Луцк, Дубно), 15-й САД (Львов, Злочев) и 16-й САД (Тарнополь, Бучач). О большой точности такой оценки говорить не приходится (во многих случаях место воздушного боя неизвестно), но даже она дает основания предположить, что основные события войны в воздухе произошли там, где их и следовало ожидать, — в полосе главного удара немецкой ГА «Юг», на смежных флангах 5-й и 6-й армий Юго-Западного фронта.

Да, авиация является самым мобильным родом войск, и от Самбора, Станислава и Проскурова до района Броды—Дубно не более 150—200 км по прямой (а по кривой в воздухе летать необязательно). Соответственно, истребители 63, 64 и 17-й авиадивизий теоретически могли бы принять участие в борьбе за господство в воздухе над полем главного сражения Юго-Западного фронта, даже не меняя аэродромов базирования (44-ю ИАД надо было бы перебазировать, на что по предвоенным планам отводилось не более 2—3 дней). Однако эта «теория» в практику так и не превратилась. Лишь оказавшиеся (не по замыслу советского командования оказавшиеся, а «в силу сложившейся обстановки») в эпицентре событий 14, 15 и 16-я авиадивизии вынесли на себе основную тяжесть воздушных боев первой недели войны войны. О том, как это было, и пойдет речь далее.

3.3. 14-я САД. Короткая история разгрома

В историографии, как и в любом ином ремесле, сложились определенные традиции. Начать изложение положено с первичных документов, с оперативных сводок и боевых донесений. Подытожить цитатой из доклада командующего. И уже в конце всего, для иллюстрации сказанного, можно добавить фрагмент воспоминаний очевидца событий. Однако в истории с разгромом 14-й САД я считаю необходимым этот порядок нарушить. Начнем мы с многостраничной цитаты из мемуаров двух участников событий: летчика-истребителя, Героя Советского Союза Ф.Ф. Архипенко (на момент начала войны — младшего лейтенанта в 17-м ИАП) и механика А.П. Биленко (на тот момент — техника-лейтенанта в 89-м ИАП). Только с учетом этих «живых картин» становится возможным понять реальное содержание оперативных сводок, оценить их полноту и достоверность:

«Мне пришлось быть оперативным дежурным по аэродрому с 21 на 22 июня 1941 года. В то время для дежурства выделялся один (очень странное утверждение. — М.С.) самолет И-153 «Чайка» с летчиком и в ту, печально памятную ночь, дежурил старший лейтенант Ибрагимов — мой командир звена. 22 июня, в 4 часа 25 минут, все кругом содрогнулось от взрывов, и группа немецких бомбардировщиков до 60 самолетов нанесла сокрушительный удар по аэродрому. Не успели опомниться от первого удара, как на аэродром был произведен второй налет. Противодействовать ударам бомбардировщиков мы не могли: летный состав находился в Ковеле у своих близких, а зенитной артиллерии возле аэродрома не было...

Постепенно стал прибывать на аэродром летный и технический состав, начались отдельные вылеты наших летчиков. До полудня наш аэродром четыре раза подвергался массированным бомбардировкам. Фактически в этой тяжелейшей обстановке никакого руководства на аэродроме не было. Я же, оперативный дежурный по аэродрому младший лейтенант Федор Архипенко, неумело пытался организовать редкие боевые вылеты и эвакуацию разбитых машин. Связь была нарушена, указаний и приказов — никаких, лишь внутренние телефонные линии, проложенные к стоянкам авиаэскадрильи, уцелели каким-то чудом.

Около 13 часов на аэродром прилетел участник воздушных боев в Испании, заместитель командира 14-й ИАД генерал-майор авиации, Герой Советского Союза Иван Алексеевич Лакеев. Прибыв на КП, генерал взял командование в свои руки... На КП, кроме генерала, меня и двух солдат-связистов, никого не было... Около 14 часов, когда туда прибыл командир 17-го ИАП (в докладе командира 14-й САД утверждается, что командир полка прибыл в полк «из отпуска» лишь 29 июня. — М.С.), он отпустил меня с КП. Я поспешил к своему самолету, он оказался цел...

Ранним утром 23 июня мы были на аэродроме. Исправных самолетов насчитывалось штук 25—30... В этот день ста-

рые летчики летали на бомбометание и штурмовку колонн противника, которые двигались на Луцк, а я помогал техническому составу подвешивать бомбы. Летать мне не давали, так как я не прошел курс подготовки по бомбометанию и к решению подобных задач считался не готовым. В целом для полка второй день войны прошел спокойно, немцы аэродром не трогали, летали над ним только разведчики.

Зато утром третьего дня прилетела дюжина истребителей Me-109. Стали в два круга: шесть самолетов с правым креном и шесть самолетов — с левым и проштурмовали, как на полигоне. Обстрелы были точные, уверенные, как по мишеням. В результате на аэродроме осталось 10 исправных И-153 и один МиГ-1, все остальные машины, числом около 150, были повреждены. Среди них были и старенькие самолеты И-15бис с неубирающимся шасси, которые стояли в линейке и не были рассредоточены, и «миги», и наши «чайки», и самолеты житомирского авиаполка.

Наш аэродром, похоже, был уже окружен, так как немцы в то время были в районе Луцка. Командование приняло решение перегнать исправные самолеты на запасной аэродром Колки, что неподалеку от Ровно (в названии аэродрома, вероятно, допущена ошибка. — М.С.), и десять самолетов, поодиночке, взлетели с изрытого бомбами аэродрома. Нас, «безлошадников», во главе с майором зам. командира авиаэскадрильи по политчасти Вишняковым вечером посадили в полторку и отправили на восток. Куда ехали, никто, кроме майора, не знал и не спрашивал. Ехали с большой опаской, держа оружие наготове, везде мерещились немецкие десанты¹. (299)

Без особых приключений мы доехали до Колков, где нас ждал новый приказ — следовать в район Житомира. На жи-

¹ Командующий ВВС 26-й армии полковник Маковский в телеграмме командующему ВВС фронта (7.15 24.6.41 г.) пишет: «Поступают многочисленные сведения о высадке авиадесантов и даже их ликвидации с захватом пленных, но пока все такие сведения в результате разведки оказывались ложными».

томирском аэродроме было сосредоточено множество самолетов всевозможных типов с пограничных аэродромов. Наш 17-й авиаполк был представлен там шестью самолетами И-153 — это было все, что осталось от полка за несколько дней войны. Весь день мы проторчали на аэродроме, а под вечер поступила команда вылететь для прикрытия станции Шепетовка. В этот вылет включили и меня. Взлетели, собрались в группу из шести самолетов, не помню уж, кто был ведущим, вышли на Шепетовку на бреющем полете и так сделали над ней несколько кругов. Конечно, наша группа не могла помешать самолетам противника, ибо он бомбил объекты с 3000 метров. Наш полет был тактически неграмотен.

Посадку производили в сумерках, жгли бензин на земле, освещали нам землю возле посадочного «Т», и все мы успешно приземлились. Только зарулили на стоянку, сразу команда — садиться в автомашину. Сели мы, горемыки, в кузов, и нас повезли неведомо куда. Под утро очутились мы в Киеве, а вечером отправили нас еще дальше, в Москву...» (251)

И в первом, и во втором издании книги «На мирно спящих аэродромах» я сопроводил этот рассказ словами: «Такой текст можно (да и нужно!) использовать на занятиях в военных училищах в качестве учебного задания: «Назовите все пункты и параграфы Уставов и Наставлений, нарушенные в 17-м ИАП». Более того, я даже имел неосторожность дважды высказать наивное предположение о том, что ужасающий бардак, столь бесхитростно описанный автором мемуаров, был для ВВС Киевского округа «явлением скорее уникальным, нежели типичным». Если бы...

Мемуары Архипенко были изданы первый раз в 1999 г., а механик 89-го ИАП А.П. Биленко ушел из жизни в 1990 г.; свои воспоминания он записал еще раньше, в начале 80-х годов. Таким образом, как прямое, так и неосознанное копирование эпизодов из книги Архипенко исключено напроць, однако же в описании событий первого дня войны в 89-м ИАП повторяется история разгрома 17-го ИАП с точ-

ностью до мелочей: и летчики «уехали к женам в город», и вернулись они на аэродром через 10 часов после боевой тревоги...

«В субботу 21 июня 1941 г. после окончания занятий большинство семейных офицеров полка уехали к женам в город Луцк, который находился в 60 км от лагеря. Все оставшиеся в лагере начали тщательно готовиться к танцам, т.к. кто-то пустил слух, что к нам в лагерь придет из Колки много девочек на танцы и в кино... В три часа ночи была объявлена боевая тревога, мы все в считанные минуты выбежали на аэродром к своим самолетам и подготовили их к запуску, а летный состав подготовился к вылету. Однако команды на вылет не последовало — ни в самом начале тревоги, ни в дальнейшем.

Минут через сорок после объявления тревоги мы услышали нарастающий гул самолетов и сразу же увидели идущие на бреющем полете двенадцать черных, как воронье, самолетов. К аэродрому они пробрались воровским путем, из-за леса на малой высоте, благодаря чему их гул мы услышали тогда, когда они уже были на подступах к аэродрому. Подойдя к аэродрому, самолеты разделились на четыре звена по три самолета и приступили к обработке нас (бомбежке)... В момент бомбежки стрелки девяти самолетов-поливали пулеметным огнем по личному составу и самолетам. Находясь в четвертой эскадрилье, которая стояла в дальнем углу аэродрома, над самой речкой, мы наблюдали, как в первой эскадрилье летели вверх щепки от наших самолетов, слышали оттуда шум и крик, однако все еще не верилось, что началась война, и мы стояли, раскрыв рты, и рассуждали, что это наши бомбардировщики...

Я уже говорил, что все мы были необстрелянные и не нюхавшие пороха и настолько наивны, что и сейчас, спустя 39 лет, я поражаюсь этой наивности. Когда стрелки немецких самолетов начали поливать нас из пулеметов девяти самолетов (а это было на рассвете), мы слышали, как свистели

пули, и стояли, любовались трассами полета пуль: красными, зелеными, как любят люди фейерверком. Стояли и наблюдали, как эти разноцветные трассы своими языками медленно тянулись к нам и незаметно исчезали. Только значительно позже дошло до нашего сознания, что за это любопытство можно заплатить жизнью.

Первый налет как бы пробудил нас ото сна, встряхнул нас и одновременно нанес нам самый большой урон. Мы потеряли более двадцати самолетов, были убиты и ранены. Не могу утверждать, случайно это было или намеренно, но на многих самолетах были сняты пушки под видом каких-то переделок или усовершенствования. После первого налета мы срочно начали рыть себе окопы, появились солдаты из батальона аэродромного обслуживания с винтовками, потом также появились винтовки и у наших мотористов. Кроме того, мы установили на треногах несколько снятых с самолетов пулеметов ШКАС. Немцы не заставили себя долго ждать. Минут через 40 последовал второй удар, только уже «девяткой». Эта «девятка» проследовала в стороне от аэродрома на восток, а затем зашла с востока и подвергла аэродром дерзкой бомбардировке. Через некоторое время несколько пикирующих бомбардировщиков, также зайдя с востока, с большой высоты прицельным огнем ударили по аэродрому. Так, до часу дня аэродром пять раз подвергался бомбардировке.

В час дня группа летного и технического состава на двух грузовых машинах выехала в Луцк на наш постоянный аэродром, куда должны были перелететь оставшиеся целыми самолеты. С этой группой уехал и я. Но большинство личного состава остались на аэродроме для эвакуации самолетов и имущества. К этому времени сюда же явились те офицеры, которые вчера вечером уехали к женам. Отъехав четыреста километров от аэродрома, мы въехали в большое по тем местам село Пески, которое действительно стояло на сильно песчаном грунте. Как только мы въехали в село, нас сразу же обстреляли с чердаков бандеровцы... К пяти часам вечера на аэродром в Луцке перелетело около двадцати пяти остав-

шихся целыми самолетами. Остальные самолеты из шестидесяти штук были либо повреждены и срочно восстанавливались, либо полностью уничтожены¹.

На аэродроме в Луцке в этот день летчики успели сделать пару вылетов. В один из этих вылетов не вернулся на аэродром мой летчик (т.е. летчик, самолет которого обслуживал автор воспоминаний. — М.С.). Имя его я уже забыл, так как мы не успели с ним по-настоящему сдружиться. Знаю только, что он был москвич, имел неуравновешенный характер, всегда много говорил, вечно был чем-то недоволен. В воздухе занимался ухарством. Его часто прорабатывали командир звена и командир эскадрильи, а иногда доходило и до командира полка. Говорили мне летчики, которые с ним летали на задание, что он при возвращении с задания отклонился от звена, помахал крыльями и ушел на запад. Так это или нет, не знаю, но на него это было похоже...

На второй день летчики с рассвета вылетели, но, как мне кажется, не для выполнения какого-либо задания по сопротивлению немцам, а, скорее всего, для ознакомления с положением дел на нашем участке. На второй день летчики очень много куда-то летали; возвратившись на аэродром, бежали на командный пункт, механики за это время осматривали и заправляли самолеты. И снова в полет. Так как летчиков было больше, чем самолетов, вылеты делались без передышки для самолетов, мы не успевали заправлять и заряжать самолеты...

Часа в четыре или пять вечера на город [Луцк] налетели 24 бомбардировщика и более 30 истребителей. Часть из них прилетела и на аэродром. Однако рассмотрев, что аэродром был пустой, самолетов на нем не было, а ангары, очевидно,

¹ В соответствии с показаниями попавшего в плен командира штаффеля (эскадрильи) бомбардировочной эскадры KG-51 капитана Г. фон Веншовски немцы в начале июля обнаружили «на аэродроме севернее Луцка» (скорее всего, это один из аэродромов базирования 89-го ИАП) порядка 30—40 брошенных самолетов, большинство которых находились в исправном состоянии. (277)

посчитали, что будут им нужны, не стали бомбить. Несколько самолетов сбросили бомбы по траншеям, которые мы успели уже выкопать каждый себе, и улетели. Зато истребители безнаказанно поиздевались над нами, гонялись буквально образом за каждым из нас и преподнесли нам урок...

После налета последовала команда на аэродроме всем срочно собраться в военном городке, где были казармы и склады. Там уже шла эвакуация имущества со складов и личного состава. Машины быстро загружались, по-моему, первым попавшимся имуществом, сверху садились по несколько человек и уезжали. Большая часть личного состава уехала раньше, в том числе и те, кто оставался на полевом аэродроме. Главный инженер полка Торопов приказал мне отобрать на складах несколько ящиков основных запасных частей, за которыми как будто вот сейчас подойдет машина. Однако никакой машины не было. Здесь же появились пехотинцы-подрывники, которые выгнали меня со склада.

Я выскочил за ворота городка, здесь стояла грузовая машина, на которой уезжали работники штаба авиадивизии. Там были инженер полка Торопов и инженер дивизии Лосев. Уходя с аэродрома, я прихватил валяющуюся там винтовку со штыком. Эту винтовку при посадке на машину я передал Лосеву, а сам взялся за борт машины, чтобы залезть в нее. Машина в это время сильно рванула вперед, я споткнулся и упал. Слышал я, как некоторые офицеры кричали: «Остановите машину», но машина с ходу набрала скорость. Это произошло на глазах у пехотинцев, которые говорили мне: «Ничего, лейтенант, не горюй, оставайся с нами».

В раздумье — что делать и куда идти — я простоял некоторое время у ворот городка, где проходила дорога из аэродрома в город. Я совершенно ничего не знал — куда перелетел наш полк и куда мне двигаться дальше. Вдруг, откуда ни возьми, появился бензозаправщик, в кабине которого кроме шофера сидел еще знакомый мне лейтенант из батальона аэродромного обслуживания. Я остановил их и попросил, чтобы они забрали меня, объяснив им, что я остался один и не знаю,

куда и как мне добираться в полк. Так как в кабину третьему сесть было невозможно, я лег на трап, проходивший вдоль цистерны вверху, предназначенной для удобства обслуживания. Цистерна была совершенно новой, не бывшая в употреблении и полностью заправленная авиабензином...

По проходившим машинам из леса раздавались одиночные выстрелы, что видно было по трассам пуль, но нам удалось проехать благополучно. Утром мы приехали на аэродром, который был расположен вдоль усадьбы совхоза в 12 километрах от города Ровно. Говорили, что это была усадьба какого-то помещика. Место это называлось Вороново... По приезде в Вороново мы в течение дня готовили к полетам самолеты, а летный состав беспрерывно куда-то летал на задания. Потери были три самолета. Кроме того, три самолета были подбиты и требовали ремонта. В этот день немцы наш аэродром не обнаружили, и мы обошлись без бомбежек.

Под вечер самолеты нашего полка улетели и больше не возвращались на этот аэродром. О том, что самолеты больше не вернутся на этот аэродром, многие механики не знали, в том числе не знал и я. Прождав возвращение самолета около часа, я со стоянки самолета решил пойти в расположение [штаба] полка и выяснить причину задержки самолетов. В это время сел на аэродром истребитель «Чайка» не нашего полка, летчик которого позвал меня и попросил осмотреть и заправить горючим самолет, а сам побежал на КП. Я заправил самолет и при осмотре обнаружил, что на левой стойке шасси срезан винт траверсы, который необходимо было заменить. Меня болт, я задержался на аэродроме минут на сорок и когда пришел на командный пункт, на меня набросился начальник штаба полка капитан Шитиков: «Где ты шляешься, прячешься, трус, негодяй! Из-за тебя задержался отъезд полка на 30 минут. Тебя шлепнуть надо!» Оказывается, полк спешным порядком драпал с этого аэродрома.

Я молча сел в последнюю машину, и мы тронулись в путь. Проехав немного вдоль аэродрома, мы обнаружили, что в первой эскадрилье осталось три подбитых самолета И-16 и что

их можно за ночь ввести в строй. Решили оставить шесть механиков из первой эскадрильи во главе со старшим механиком этой же эскадрильи. Поскольку штаб полка уезжал таинственно и очень поспешно, старший техник высказал свое неудовольствие: «Оставляют на съедение немцам». Начальник штаба вспомнил обо мне и одного механика из первой эскадрильи пересадил на нашу машину, а мне дал команду остаться. Задача перед нами была поставлена предельно ясно: за ночь ввести в строй три подбитых самолета...

За ночь мы ввели в строй эти самолеты, однако утром к нам никто не прилетел... Не прилетел к нам никто и на другой день. Тогда мы решили под вечер перегнать самолеты сами. Три смельчака сели и перегнали самолеты в Новоград-Волынский (не слабая, однако же подготовка была у механиков 89-го ИАП: и самолет за одну ночь могли починить, и даже летать на очень норовистом «ишаке» умели. — М.С.). Там на карте обнаружили отмеченный аэродром (аэр. Федорька в 13 км восточнее Н-Волынский. — М.С.). Оказалось, что и наш полк находился на этом аэродроме. Остальные товарищи, дождавшись темноты, решили ехать на авто-стартере в Новоград-Волынский...

По обе стороны дороги находилось много беженцев со своими домашними пожитками. Это были старики, дети и женщины, некоторые сидели, спали, некоторые медленно двигались вперед, среди них находились также и красноармейцы, которые двигались в одиночку и небольшими группами. Некоторые были с винтовками. Мы проехали немного по основной трассе, и нас догнала колонна автомашин с немцами... Проезжая мимо нас, немцы оживленно разговаривали и громко смеялись. Я и сейчас не могу понять, почему они нас не задержали, ведь они четко видели нас. Кроме того, по сторонам дороги шли красноармейцы с винтовками, которых немцы также не трогали. Очевидно, этим делом у них занимались другие команды, и они рассчитывали, что вся эта масса далеко не уйдет, так как они перли танками по основным дорогам и не обращали внимания на обочины...

По приезде в Новоград-Волынский старший техник нашей группы доложил начальнику штаба капитану Шитикову, что мы прорвались и благополучно прибыли. Начальник штаба обрушился на старшего техника, обзывая его «трусом», «паникером» и прочее. Для того чтобы как-то оправдать свое бегство и трусость, они начали искать «козлов отпущения». В этой роли оказался старший техник, которого они же оставили на аэродроме, а сами позорно бежали. Капитан Шитиков совместно с «особистом» полка состряпал, очевидно, дело на старшего техника и куда-то убрал его...

С аэродрома Новгород-Волынского мы сразу же уехали, сначала в Житомир, затем, через несколько часов, в Переяслав-Хмельницкий (город на восточном берегу Днепра. — М.С.) через Белую Церковь и Киев... Так 89-й ИАП за 10 дней отступления почти полностью прекратил свое существование. В полку осталось не более 10 самолетов. Много было потеряно и личного состава полка: летчиков, техников и младших специалистов. Причем, как мне кажется, их было больше потеряно в этой неразберихе, чем погибло.

По моему личному мнению (с этим мнением трудно не согласиться. — М.С.), в то время в нашем полку не на высоте была организационная работа со стороны начальника штаба полка и командира полка. Я хорошо помню, как много и храбро сражался комиссар полка товарищ Зеленский. Он увлекал своей смелостью молодых летчиков, и они с большим удовольствием летали с ним на задания. Однако не помню, чтобы летал командир полка. Командование полка в первые дни войны панически покидало очередной аэродром, оставляя на нем часть личного состава, который при всем своем желании не мог возвратиться в собственный полк, т.к. даже не знал, куда тот перебазировавался...» (252)

Прежде чем перейти от мемуаров к рассмотрению документов, в которых описан очень короткий боевой путь 14-й САД, несколько замечаний по поводу вопроса, ко-

торый в документах никак не отражен. Семьи. Откуда у летчиков авиадивизии, развернутой в Западной Украине, оказались семьи в ближайших от аэродромов базирования городах? За редчайшими исключениями жены (и уж тем более дети) командиров Красной Армии не были уроженцами западных «освобожденных» территорий. Более того, контакты (тем паче — близкие) с «идеологически-незрелым буржуазным населением», до завершения чистки и коренного перевоспитания этого населения, мягко говоря, не поощрялись (читателя еще ждет встреча с весьма красноречивыми протоколами партсообраний, причем именно в одном из полков 14-й САД). Реальные жены приехали на Волынь вместе со своими мужьями-военнослужащими и теоретически могли быть отправлены на восток, где у них остались родители, братья и сестры.

К несчастью, даже слухи о приближающейся войне, которыми был переполнен воздух Западной Украины, даже открытые угрозы со стороны местных жителей («вот придут немцы, они вам покажут...») не могли преодолеть дьявольский соблазн — магазины и швейные ателье в городах бывшей «панской Польши» действовали на вчерашних колхозниц ошеломляюще. Армия, однако же, живет (должна жить) по приказам. 22 декабря 1940 г. нарком обороны СССР издал приказ № 0362, в соответствии с которым переводились на казарменное положение *«летчики, штурманы и авиатехники, независимо от имеющих у них военных званий, находящиеся в рядах Красной Армии менее 4 лет»*. Летчики, переведенные на казарменное положение, должны были ночевать в расположении воинской части. Иное расположение называется в мирное время «самоволкой», в военное — дезертирством. Пункт 7 приказа № 0362 гласил: *«Семьи летно-технического состава, переводимого на казарменное положение, к 1 февраля 1941 г. вывести с территории военных городков. Выселяемые семьи отправить на родину или переселить на местные городские и поселковые жилфонды вне расположения авиачасти...»*

Примечательно, что в преамбуле приказа было сказано:

«В современной международной обстановке, чреватой всякими неожиданностями, переход от мирной обстановки к военной — это только один шаг. Наша авиация, которая первая примет бой с противником, должна поэтому находиться в состоянии постоянной мобилизационной готовности...» (253)

Золотые слова. Но если уже в декабре 1940 г. обстановка оценивалась как «чреватая всякими неожиданностями», и поэтому даже в далекой Сибири или Казахстане летчиков переводили из-под семейного крова в казарму, то как же могли «остаться на ночь» без летного состава истребительные авиаполки, находившиеся от границы в 15 минутах полета тихоходного бомбардировщика? Может ли простое разгильдяйство быть столь безрассудным? И почему на оповещение и сбор летчиков по тревоге ушло 10 часов?

В составе 14-й авиадивизии было три истребительных (17, 46 и 89-й) авиаполка и формирующий штурмовой полк (253-й ШАП). Истребительные полки (что видно и по их порядковым номерам) были «старыми», кадровыми частями. Вероятно, одним из лучших в округе по уровню летной подготовки мог считаться 17-й ИАП.

«Наш полк, — пишет в своих мемуарах Архипенко, — был 4-эскадрильного состава, вооруженный «Чайками» И-153. Командовал полком майор Дервянов¹, кавалер ордена Красного Знамени, его замом был майор Семенов, награжденный орденом Ленина... Полк наш был настолько хорошо подготовлен, что взлетал даже ночью строем в составе эскадрильи. Я сам позднее летал ночью, но такого в жизни не приходилось видеть, чтобы эскадрилья взлетала строем ночью, как днем... Перед войной мы летали очень много, занимаясь всеми видами боевой подготовки...»

¹ В ряде документов его фамилия пишется как Дервянов.

Память ничуть не подвела ветерана. Судя по документу («Исторический формуляр полка»), 17-й ИАП был сформирован в апреле 1938 г., в октябре 1939 г. перевооружен на И-153 и начал подготовку как полк ночных истребителей. К началу войны *«40 летчиков полностью подготовлены к боевым действиям ночью в сложных метеоусловиях¹, и полк в полном составе — к действиям днем в сложных метеоусловиях»*. (254) В июне 1940 г. полк вошел в состав 14-й САД и был перебазируем в район г. Ковель (аэродромы Ковель, Любитов, Велицк). Ковель — это важнейший железнодорожный узел Полесья, через который проходила как рокадная магистраль Брест—Львов, так и единственная в 150-км полосе к югу от Припяти ж/д магистраль Ковель—Сарны—Коростень, связывающая приграничные районы Волыни с центром страны. Возможно, именно этим и было обусловлено базирование в районе Ковеля столь незаурядного истребительного полка.

Накануне войны в 17-м ИАП числилось 53 летчика и 43 исправных истребителя И-153. Еще 4 самолета нуждались в ремонте, а 2 машины, разбитые в авариях, ждали капремонта или списания. Такие сведения приведены в донесении начальника штаба 14-й САД от 1 июля и докладе командира дивизии от 3 июля. (255) Правда, несколькими страницами дальше в докладе комдива появляются еще и 9 МиГ-3, по меньшей мере некоторые из которых поступили в последние мирные дни в 17-й ИАП. Огромное количество поврежденных или уничтоженных самолетов, о которых пишет Архипенко, образовалось в результате того, что на аэродроме Велицк (как и на многих других аэродромах западных округов) стояли десятки устаревших

¹ По современным представлениям, летать на самолете, не имеющем даже простейшего радиолокационного оборудования, ночью в сложных метеоусловиях невозможно в принципе. Тем не менее в документах штабов советских ВВС предвоенного периода встречаются упоминания о столь высоком уровне летной подготовки.

(или выработавших ресурс) самолетов, уже выведенных из состава частей и ожидавших отправки в тыл.

46-й ИАП был сформирован в мае 1938 г., с 10 ноября 1940 г. полком командовал майор И.Д. Подгорный. Полк этот ждала славная боевая биография — летом 1943 г. полк стал 68-м Гвардейским (гвардейское знамя вручено 4 августа 1943 г.). Накануне войны в полку числилось: 63 летчика, 29 И-16 и 28 И-153 по отчету начальника штаба 14-й САД; по докладу комдива — 58 летчиков, 24 И-16 и 22 И-153 в исправном состоянии, еще 4 И-16 и 4 И-153 нуждались в ремонте. (255) Полк базировался в районе г. Дубно (аэродромы Млынов, Грановка).

89-й ИАП был несколько «моложе» — сформирован в 1940 г. — и значительно лучше вооружен. Накануне войны в полку числилось (по разным документам) 58, 66, 71 или даже 76 «ишаков». (218, 230, 255) Впрочем, весь этот разнорядом возникал главным образом из-за различий в учете устаревших, нуждающихся в ремонте или подлежащих списанию самолетов. Количество боеготовых И-16 указано в диапазоне от 47 до 58 единиц, причем в основном это были И-16 «тип 28» — лучшая модификация легендарного истребителя, с 1000-сильным мотором М-63 и пушечным вооружением (две пушки ШВАК в консолях крыла). В полку было более 60 летчиков, 36 из них подготовлены к полетам днем в сложных метеослужбиях, 12 — к ночным полетам. (230) Базировался 89-й ИАП на аэродромах Луцк, Колки, Киверцы.

Таким образом, по самой минимальной оценке, накануне войны в трех истребительных полках 14-й САД числилось 136 боеготовых самолетов и 172 летчика. Что касается формирующегося 253-го ШАП, то этот полк, как и все прочие «шапы», вооружался устаревающими истребителями-бипланами И-15бис / И-153. В скобках заметим, что какими бы устаревшими эти самолеты ни были, они летали быстрее немецкого пикировщика Ju-87, а четыре скорострельных (до 30 выстрелов в секунду) пулемета ШКАС, в сочетании с феноменальной маневренностью

«чайки» (время установившегося выража — 13 с), позволяли весьма эффективно атаковать пехоту и автомобильные колонны противника.

Сколько самолетов и летчиков было к началу войны в 253-м ШАП, понять решительно невозможно. Судя по донесению начальника штаба 14-й САД от 1 июля, в полку 23 летчика и 12 И-153, в том числе один неисправный. В докладе командира дивизии от 3 июля утверждается, что в полку было 37 летчиков и 12 И-153, «все неисправные». Судя по докладу командующего ВВС Юго-Западного фронта от 21 августа, накануне войны в 253-м ШАП не было ни одного самолета и числилось всего 7 летчиков.

«За день до войны, — пишет Архипенко, — пришла шифровка, разрешающая сбивать немецкие самолеты-разведчики. Кроме того, за 10—12 дней до войны нам приказали самолеты рассредоточить по границе аэродрома. А то они плоскость в плоскость стояли. Мы также вырыли капониры и щели для укрытия личного состава...» Ни подтвердить, ни опровергнуть это сообщение документально не удалось. Первое донесение штаба 14-й САД написано от руки, карандашом, на листке бумаги из школьной тетради «в линейку». Номера и подписи нет, указано только число — 22 июня 1941 года:

«89 ИАП. Уничтожено на аэродроме 6 И-16, 1 не вернулся с задания. Ранено от бомбометания 12 человек. Полк в составе 22 самолета на аэродроме в Киверцы.

46 ИАП. Уничтожено на аэродроме 1 И-16, 1 не вернулся с задания, сбито 1 И-153. Ранено 11 человек, 1 убит. Полк на аэродроме Грановка.

17 ИАП. Уничтожено 1 И-16, 1 И-153, 1 не вернулся с задания. Полк базируется Велицк. Ранено 12 человек». (256)

Если верить этому документу, то столь ярко описанный в мемуарах «сокрушительный удар по аэродрому», нанесенный «группой немецких бомбардировщиков до 60 самолетов», привел к безвозвратной потере всего лишь двух самолетов в 17-м ИАП. В целом же дивизия потеряла (на земле и в воздухе) 13 самолетов, т.е. чуть меньше одной десятой от исходного числа боеготовых истребителей. Удив-

ление вызывает лишь странная арифметика 89-го ИАП, в котором после потери 7 «ишаков» из, по меньшей мере, 47 исправных осталось всего 22 самолета.

Боевое донесение от 23 июня еще короче: «89 ИАП. Сбито в воздушном бою 3 самолета (то ли своих, то ли противника. — М.С.). О других полках сведений нет. 19.20 звено самолетов «Хейнкель-111» бомбит аэродром штаба армии, дежурную команду, штаб 14 АД». (257)

Многократно упомянутый выше доклад начальника штаба 14-й САД «Сведения о боевом и численном составе 14-й АД», составленный не ранее 1 июля, мог бы считаться более достоверным — после первого дня войны прошла целая неделя, и сведения о потерях могли быть к тому времени уточнены и перепроверены. Однако если верить этому документу, безвозвратных потерь самолетов в 89-м ИАП не было вовсе: на 21 июня числится 51 исправный и 7 неисправных (всего 58 самолетов), а на конец дня 22 июня — 45 исправных и 13 неисправных (те же самые 58). Потери 17-го ИАП гораздо больше: за день общее число самолетов в полку сократилось с 49 до 35, из них боеготовых осталось только 25 (днем ранее их было 43). 46-й ИАП, судя по докладу, потерял в первый день войны 7 И-16 и 9 И-153 (о количестве исправных и неисправных самолетов по этому полку ничего не сказано). В таком случае число безвозвратных потерь самолетов 14-й САД за первый день войны достигает 30 единиц.

24 июня, после отзыва и ареста Птухина, в командование ВВС Юго-Западного фронта вступил полковник Слюсарев. В тот же день он отправляет (вероятно, первую в этой новой своей должности) телеграмму в Москву, в которой докладывает состояние частей и соединений вверенной ему группировки ВВС. Есть там, в частности, и упоминания об обстановке в 14-й САД:

«Боевой состав 14 АД к исходу 23 июня — 67 самолетов (это уже половина от минимального исходного числа исправных самолетов. — М.С.) с экипажами... Особенно сильно

пострадали 14 и 15 АД. Связи с 14 АД не имею с утра 24.6... Продолжаю. Связь с 14 АД сейчас установил. По донесению командира дивизии положение тяжелое. Докладываю по существу. До последнего времени не сумели организовать работу штаба ВВС фронта. Имеющиеся работники занимаются простой передачей различных сведений. Оперативный отдел формально существует, но работу не организовал... Точных данных боевого состава не имею... Первые два дня понесены большие потери матчасти и особенно неисправных на земле от атак истребительной и бомбардировочной авиации противника. О действительной потере матчасти и людей не имею [сведений], так как некоторая часть самолетов садится на другие аэродромы, не сообщают о своем местопребывании... Приму все меры [чтобы] выполнить Ваши распоряжения. Все». (258)

Увы, документы свидетельствуют о том, что задача наведения порядка, хотя бы в деле учета потерь и наличия матчасти, оказалась неразрешимой. 27 июня начальник штаба ВВС фронта полковник Тайгреберт подписывает донесение о боевом состав частей ВВС Юго-Западного фронта. Если верить этому донесению, в трех истребительных полках 14-й САД насчитывалось соответственно 24, 17 и 9 самолетов, причем 17-й ИАП и 46-й ИАП якобы находились на аэродроме Велицк, т.е. уже в тылу врага (немцы заняли Луцк 25 июня, а к 28 июня вышли на рубеж реки Горынь восточнее Ровно). (259) Правда, по тому же донесению 89-й ИАП вместе со штабом дивизии находился на аэродроме Федоровка (13 км вост. Новоград-Волынский), что соответствует и здравому смыслу, и воспоминаниям А.П. Биленко.

В тот же день, 27 июня, начальник Оперативного отдела штаба ВВС фронта (т.е. первый заместитель полковника Тайгреберта) майор Владимиров составляет свой доклад о боевом составе частей ВВС Ю-3. фронта. По этому документу в 14-й САД осталось «всего 37 самолетов» (разбивка этой суммы по полкам не указана). (260) На следующий

день, 28 июня, за подписями начальника штаба 14-й САД подполковника Перминова и начальника Оперотдела штаба подполковника Носкова выходит справка «Сведения о состоянии матчасти 14-й АД». (261) Если верить этому документу, за одну ночь самолетов (с учетом упомянутых в телеграмме Слюсарева «перелетных соколов») стало вдвое больше. Для удобства читателя сведем данные по трем сводкам в одну таблицу:

	I	II	III
17 ИАП	24	?	12 (8+4)
46 ИАП	17	?	11 (8+3) + 15
89 ИАП	9	?	27 (14+13) + 7
всего по 14 САД	сумма = 50	«всего 37»	сумма = 72

Примечание: в третьем столбце в скобках указано число исправных и неисправных самолетов, слагаемое за скобками — «самолеты находятся в других гарнизонах».

Ясности нет даже в вопросе о том, куда же, в конце концов, делись немногие оставшиеся самолеты 14-й САД. Судя по докладу начштаба дивизии, «в результате большой убыли матчасти 28.6.41 всю матчасть из 17 ИАП и 89 ИАП передали в 46 ИАП и 253 ШАП. Летчики отправлены в Москву и Киев за получением матчасти». (262) Однако в «Историческом формуляре» 46-го ИАП сказано: *29 июня летный состав отправлен в г. Ростов на переучивание и получение ЛаГГ-3*. (263) Из доклада командира дивизии также следует, что 46-й ИАП не получал, а, наоборот, сдавал «остатки» своей матчасти в 253-й ШАП. А если верить «Историческому формуляру» 17-го ИАП, то *«в июле 1941 г. полк передал матчасть в количестве 12 И-153 в 92-го ИАП (это истребительный полк 16-й САД. — М.С.) и убыл на переподготовку на ЛаГГ-3 в г. Ростов*». (264)

В любом случае ясно одно — в начале июля 14-я САД избавилась от большей части боевых самолетов и фактически завершила свое существование. Оперсводка № 13 штаба

ВВС 5-й армии от 11 июля кратко констатирует: «14 АД на аэроузле Нежин». (265) Нежин — это город Черниговской области, 90 км восточнее Днепра, 450 км восточнее Луцк. К тому моменту в дивизии числилось всего 26 «ишаков» и «чаек», из них 14 — неисправные. (266)

3 июля 1941 г. штаб дивизии еще находился на аэродроме Федоровка, и там был составлен (выше многократно упомянутый) доклад командира 14-й САД полковника Зыканова:

«Докладываю состояние частей 14-й авиадивизии к 12.00 3.7.41 г.

1. Управление дивизии. Летчиков — я и мой заместитель генерал-майор Лакеев. Самолетов нет. Разбиты при бомбежке аэродромов Луцк и Велицк. За пьянство в ночь на 22.6.41, отсутствие должной работы, руководства и учета отстранен от должности начальник оперативного отдела [штаба дивизии] полковник Шумилов.

2. 17 ИАП. Командир полка Дервянов прибыл из отпуска 29.6 (семь дней отпуска во время начавшейся войны? или отпускник отдыхал на Камчатке? — М.С.), вступил в командование полком. Летчиков к 22.6.41 — 53 человека:

- сбитых в воздушном бою нет*
- ранено в воздушном бою 4 человека*
- разбился в катастрофе при взлете 1.*

Всего к 12.00 3.7. в строю 64, из них отправлены за получением матчасти 59, на аэродроме Федоровка -1 (очень странная арифметика. — М.С.).

Матчасть:

- 5 сбиты в воздушном бою*
- 3 разбиты в катастрофах и авариях*
- 11 уничтожены на аэродроме Велицк при бомбометании противника*
- 6 имевшие поражения после воздушного боя, требовавшие срочного ремонта, остались на аэродроме Велицк*
- 18 переданы в 253 ШАП...» (267)*

Тут надо напомнить, что 17-й ИАП начал войну на «чайках»; этот истребитель-биплан с максимальной скоростью 440 км/час, вне всякого сомнения, уступал немецким «мессерам» последней модификации F, которыми был вооружен на том участке фронта противник. И при этом сбитых в воздушном бою летчиков нет, и даже число раненых в воздушном бою меньше числа сбитых «чаек». Вооруженный устаревшими истребителями полк потерял в бою всего пять И-153 и заявил (как можно судить по «Сводке уничтоженных самолетов противника», приложенной к докладу Астахова от 21 августа 1941 г.) 9 сбитых самолетов противника. И это еще только начало чудес!

В «Историческом формуляре» полка утверждается, что *«с 22.06 до переформирования произведено 668 боевых самолето-вылетов, проведено 52 воздушных боя, сбито 18 самолетов противника, при этом потеряно своих 1 летчик и 1 самолет»*. (268) Даже не отвлекаясь на обсуждение феноменального для июня 41-го соотношения потерь в воздухе (18 к 1), отметим великолепный уровень боевой живучести: 134 вылета на одну потерю в воздухе (и это если считать число сбитых в бою «чаек» равным 5, а не 1). И на чем же летчики 17-го ИАП выполняли по 90 и более вылетов в день? Странно, но составители «Исторического формуляра» не заметили, что уже на следующей странице они сообщают, что за целых семь месяцев (с мая по октябрь) 1942 г. полк произвел всего 1258 боевых вылетов, сбил 16 самолетов противника и при этом потерял своих 7 летчиков и 12 самолетов ЛаГГ-3.

Возвращаясь к докладу полковника Зыканова, нельзя не отметить многократный рост числа самолетов, потерянных 17-м ИАП на аэродроме Велицк — если по первому донесению от 22 июня таковых было всего два, то итоговая цифра достигла 17. Главной же составляющей «потерь» оказалась... простая передача 18 исправных истребителей «соседям» (253-му полку)! В чем был глубокий смысл передачи боевых самолетов из истребительного полка, уком-

Новая хронология катастрофы 1941

плектованного пилотами высокой квалификации, в формирующийся ШАП с горсткой молодых летчиков, командир дивизии в своем отчете не объясняет.

Дальше отчет состоит из однотипных (по каждому полку) перечней потерь летного состава и самолетов. Эти данные представлены в двух нижеследующих таблицах:

	Убиты в бою	Не вернулись с боевого задания	Ранены в бою	Погибли в катастрофах	Отправлены за магчастью	В строю
17 ИАП	0	0	4	1	59	1
46 ИАП	3	5	3	0	40	15
89 ИАП	5	1	7	0	41	12
253 ШАП	2	2	1	0	16	16
сумма	10	8	15	1	156	44

Примечание: в перечень раненых по 89-му ИАП составителем доклада включены и воентехники.

	Сбиты в бою, не вернулись	Разбиты в авариях и катастрофах	Уничтожены на земле	Повреждены и оставлены на аэр.	Переданы в другой полк	В строю
17 ИАП	5	3	11	6	18	0
46 ИАП	10	0	17	12	11	4
89 ИАП	13	4	40	—	—	19 (6+13)
253 ШАП	7	5	0	—	0	22 (9+13)
сумма	35	12	68	18		41 (15+26)
14 САД :	28	12	75	12		44 (16+28)

Арифметика (строка «сумма» в представленной выше таблице), как видим, не сходится с указанным в отчете

количеством потерянных и оставшихся самолетов по всей дивизии. На одной и той же странице утверждается, что в 46-м ИАП к 12.00 3.7 имеется в наличии «4 боеготовых самолета» и «*по состоянию на 12.00 3.7 46-й полк самолетов не имеет ни одного...*». (269) Категорически не сходятся и цифры движения матчасти по 253-му ШАП. Судя по докладу Зыканова, в полку было 12 И-153, потеряно также 12, получено из 17-го и 46-го полков 29 самолетов, после чего вместо 29 в строю оказывается 22 самолета. Причем 13 из них неисправны: неужели из полка в полк передавали неисправные самолеты? Общий «баланс» наличия и убыли боевых самолетов в дивизии сведен при помощи неожиданно появившихся на предпоследней странице отчета «*самолетов, требующих ремонта*» (это кроме тех, что указаны как неисправные по каждому полку!) в количестве 19 штук и весьма сомнительных цифр «уничтоженных» и «оставленных за счет неисправностей» (указанные в отчете аэродромы — Велицк, Млынов, Дубно, Воронов, Луцк, Колки — к моменту составления отчета находились уже за линией фронта, и ничего проверить было нельзя).

Единственное, что не вызывает сомнений, — это три десятка летчиков 14-й САД, погибших и раненых в воздушных боях, и 29 реально сбитых в июне «Юнкерсов» и «Хейнкелей» из состава эскадр KG-54 и KG-55 (эти соединения действовали главным образом на северном фланге Юго-Западного фронта, и истребительные полки 14-й САД внесли свой вклад в указанные цифры потерь Люфтваффе). Указать точные данные не представляется возможным. В отчете командира дивизии сказано: «*На сегодняшний день сбито около 40 самолетов противника, преимущественно бомбардировщиков разных типов*». (270) В докладе командующего ВВС фронта приведены весьма близкие цифры: 29 сбито в июне, 10 — с 1 по 6 июля. (230)

Последнее упоминание о судьбе 14-й САД и ее командира обнаруживается в мемуарах маршала авиации

С.А. Красовского (с началом войны он стал командующим ВВС Северо-Кавказского военного округа, а именно туда, в Ростов-на-Дону, и вывели на переформирование личный состав дивизии):

«...В июле из Западной Украины к нам прибыла 14-я авиадивизия... В дверь моего кабинета постучались, и передо мной предстал летчик без знаков воинского отличия, в белом шелковом подшлемнике, в очках. Держал он себя развязно¹.

— *Это что за войско? — спросил я.*

— *Товарищ генерал, командир 14-й истребительной дивизии полковник Зыканов.*

— *Потрудитесь надеть положенную форму.*

Зыканов вышел. Я спросил начальника политотдела:

— *У вас все летчики в таком виде?*

— *Да нет, что вы! У нас очень хороший народ.*

...На другой день полковник Зыканов снова прибыл в штаб ВВС округа. Он где-то раздобыл пилотку, гимнастерку не по росту, ремень.

— *Вот теперь видно, что вы командир Красной Армии.*

И мы поздоровались.

— *Разрешите позвонить в Москву? — попросил Зыканов.*

— *Звоните.*

По ходу разговора я понял, что он докладывает («через голову» старшего по должности и званию. — М.С.) члену Военного совета ВВС П.С. Степанову о тяжелом положении своей дивизии. Через минуту-другую Зыканов протянул трубку мне.

¹ «Вчера, 17 января 1939 г., председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. М.И. Калинин, в присутствии ряда членов Президиума, вручил ордена и медали награжденным бойцам, командирам и политработникам Красной Армии... С горячей речью от имени награжденных выступил полковник Зыканов. Тов. Зыканов говорит о той исключительной заботе о людях, которая проявляется в стране социализма:

— *Партия и правительство видят героев и достойно отмечают их. По первому зову партии и правительства мы готовы дать отпор любому врагу».* Правда, 18 января 1939 г.

— Красовский,— услышал я, — завтра же отправьте Зыканова в Москву. Видимо, придется привлечь его к ответственности...» (271)

Дальнейшую судьбу полковника Зыканова установить не удалось. Что же касается его заместителя, генерал-майора И.А. Лакеева (Золотая Звезда № 63, звание Героя Советского Союза присвоено 3 ноября 1937 г. за мужество и героизм, проявленные в боях в небе Испании), то с ним ничего страшного не случилось: с осени 41-го он в генеральском звании командовал авиаполком (524-й ИАП) на Волховском фронте, с апреля 1943 г. — командир 235-й истребительной авиадивизии. После войны дослужился до должности заместителя командующего 22-й воздушной армией. Награжден полководческими орденами Суворова 2-й степени, Кутузова 2-й степени, Богдана Хмельницкого 2-й степени.

3.4. 15-я САД. Загадки арифметики и географии

Если для немцев направлением главного удара на Западной Украине была ось Замостье — Дубно—Житомир, то Юго-Западному фронту по предвоенным планам предстояло нанести главный удар несколько южнее, по линии Львов—Тарнув—Краков. Именно там, на острие львовского выступа, в полосе Броды, Львов, Самбор, разворачивались три самые мощные мехкорпуса (15, 4 и 8-й). Там же, на многочисленных аэродромах Львовского аэроузла, базировалась 15-я САД — дивизия, получившая наибольшее (среди других соединений ВВС Киевского округа) количество «истребителей новых типов».

В составе дивизии было три истребительных полка (23, 28 и 164-й) и один штурмовой (66-й) полк. Основной ударной силой дивизии были 23-й ИАП и 28-й ИАП, «старые» кадровые авиаполки, полностью укомплектованные летным составом и матчастью. Как и во всех прочих случа-

ях, цифры, отражающие наличие в полках боевых самолетов, отличаются весьма заметно. По состоянию на 1 июня 1941 г. в 23-м ИАП числилось 58 МиГ-3 (в т.ч. 7 неисправных), в 28-м ИАП было 63 «мига» (из них 14 неисправных). (218) Судя по докладу командующего ВВС фронта Астахова, к началу боевых действий в каждом полку было по 48 МиГ-3 (как можно предположить, в докладе Астахова учтены только боеготовые самолеты). (230) В докладе «О состоянии частей 15-й САД», подписанном 8 июля 1941 г. командиром дивизии генерал-майором Демидовым, указано, что к 4.00 22 июня состояло 50 МиГ-3 в составе 23-го ИАП и 52 «мига» в составе 28-го ИАП. (272) Кроме того, в полках еще оставались и технически исправные старые истребители: 20 единиц (13 И-153 и 7 И-16) в 23-м ИАП, 14 «ишаков» в 28-м ИАП.

В каждом полку было (по разным документам) от 50 до 60 летчиков; по числу летчиков, подготовленных к ночным полетам (41 человек), 23-й ИАП занимал первое место в ВВС Киевского ОВО, немало было таких и в 28-м ИАП (26 человек). К полетам днем в сложных метеоусловиях было подготовлено соответственно 41 и 33 летчика. (230)

164-й ИАП имел более сорока истребителей «старых типов» (по докладу Астахова — 28 И-153 и 14 И-16); летчиков в полку было больше, чем самолетов (цифры в разных источниках находятся в диапазоне от 51 до 68). 66-й ШАП был полного, 5-эскадрильного состава, в распоряжении 69 летчиков было 58 устаревших бипланов И-15бис и 5 новейших на тот момент штурмовиков Ил-2 (сразу же отметим, что никаких упоминаний об их участии в боевых действиях в документах обнаружить не удалось).

Аэродромов и посадочных площадок в составе Львовского аэроузла было много, но, как можно судить по документам, накануне войны основными аэродромами базирования полков 15-й САД были Адамы (23-й ИАП), Чунев (28-й ИАП), Куровице (164-й ИАП), Комарно (66-й ШАП).

Для командования Люфтваффе 15-я САД с первых же часов войны стала объектом «особого внимания». Вероятно, так же как и в случае со 149-м ИАП в Черновцах, немцы были обеспокоены большим количеством новейших истребителей противника, и они попытались вывести их из строя в самом начале операции. А поскольку самолетов в составе 5-го авиакорпуса Люфтваффе было мало, специализированных для действий по точечным наземным целям (пикировщик Ju-87, истребитель-бомбардировщик Me-110) не было вовсе¹, то для дневной штурмовки аэродромов базирования истребительных полков 15-й САД немцы были вынуждены использовать тяжелые и неповоротливые «Хейнкели» He-111 из состава эскадры KG-55, причем мелкими группами — самоубийственная тактика, которая в других обстоятельствах могла бы привести к тяжелейшим потерям.

С раннего утра 22 июня над аэродромами Львовского аэроузла развернулось настоящее воздушное сражение.

«Оперативная сводка № 01 штаба 15 САД от 20.00 22.6.41 г.

Дивизия в период с 4.45 до 20.00 вела воздушные бои в районах аэродромов Чунев, Куровице, вела воздушный бой в районе Львов; привлекались все три истребительные полка. ВВС противника непрерывно атаковали аэродромы Чунев, Адамы, Куровице, 3 раза — аэродром Скыилов, 3 раза — Рженены.

23 ИАП вел воздушный бой в районе Адамы. Аэродром Адамы был атакован 7 раз истребителями и бомбардировщиками [противника] группами по 3-6 самолетов. Сбито 2 бомбардировщика противника He-111.

¹ На вооружении штаба эскадры KG-55 было несколько Me-110, и они активно использовались в боевых действиях первых дней войны; как минимум один Me-110 получил 22 июня серьезные (40%) повреждения, но смог приземлиться на аэродроме Labunie. Возможно, именно наличие этих самолетов объясняет встречающиеся в документах 15 САД упоминания о сбитых самолетах противника двухкилевой схемы (идентифицированных как Me-110 и Do-215).

Потери: в воздушном бою сбит 1 МиГ-3, сбит своей зенитной артиллерией 1 МиГ-3, 1 МиГ-3 не вернулся с боевого задания. Уничтожено на земле 4 МиГ-3 и 4 И-16, повреждено на земле 6 МиГ-3 и 3 И-16. Поломок при посадке — 3 МиГ-3.

Летчиков ранено 4, погиб 1, остального состава убито 4, ранено 7.

Полк в составе 48 летчиков, 14 МиГ-3 (где же еще 20 «мигов»? — М.С.) и 5 И-153 на аэродроме Адамы готов к выполнению боевого задания.

28 ИАП с 4.50 до 20.00 звеньями и группами прикрывал г. Львов и аэродром Чунев. Аэродром Чунев атакован 6 раз группами по 3—6 самолетов. В результате действий 28 ИАП совместно с 23 ИАП и 164 ИАП повторный заход (так в тексте. — М.С.) 15 бомбардировщиков «Хейнкель» в 14.00 на г. Львов был отражен, сбито 3 Вф-109 и 2 Не-111. По донесениям летчиков, сбито 10 самолетов [противника] в районах видимости аэродромов.

Потери: сбито 3 МиГ-3 (по другому докладу, за тот же день сбито 2 «мига». — М.С.), повреждено на земле 9 МиГ-3, сели на фюзеляж вне аэродрома 4 МиГ-3. Несколько самолетов, возможно, в течение ночи удастся восстановить. Летного состава убито 2, ранено 6, остального состава убит 1.

Полк в составе 44 летчика, 9 МиГ-3 (где еще как минимум 27 «мигов»? — М.С.) и 5 И-16 на аэродроме Чунев готов к выполнению боевого задания.

164 ИАП с 4.50 до 20.00 звеньями и группами вылетал на прикрытие г. Львов и аэродрома Куровице. Аэродром Куровице подвергся 4 атакам. В воздушном бою сбито 2 Не-111.

Потери: сбито в воздушном бою 1 И-16, не вернулось с боевого задания 4 И-16, уничтожено и повреждено на аэродроме 15 самолетов. Всего потеряно 20. Летного состава убит 1, ранено 4, в том числе командир полка майор Акуленко.

Полк в составе 41 летчик и 23 самолета на аэродромах Куровице и Комарно готов к боевым действиям.

66 ШАП днем с аэродрома Куровице перелетел на аэродром Комарно. Потери: в воздушном бою сбито 2, уничтожено и повреждено на аэродроме 34 (в том числе 2 Ил-2)¹. Летчиков убито 2, ранено 4.

...Решением командира дивизии с рассветом 23.6 после первого боевого вылета все истребительные полки сосредотачиваются в Куровице и будут работать периодически с него и со своих аэродромов (Адамы для 23 ИАП, Чунев для 28 ИАП). Вечерними сумерками 23 ИАП и 28 ИАП на ночь возвращаются на свои аэродромы. Командный пункт командир дивизии решил перенести в район аэродрома Куровицы.

Начальник штаба 15 АД полковник Скотаренко». (273)

Суммируя представленные в сводке данные о потерях противника, мы получаем 6 «Хейнкелей» He-111, 3 «Мессершмитта» Bf-109 и еще не то 5, не то 10 самолетов неустановленного типа, сбитых 22 июня истребителями 15-й САД. В архивном фонде 28-го ИАП сохранился «Журнал учета сбитых самолетов противника». Судя по нему, 22 июня летчики полка сбили 6 самолетов противника: 4 истребителя Bf-109 и два «Дорнье» Do-215 (поскольку бомбардировщиков этого, изрядно устаревшего, типа в составе 5-го авиакорпуса Люфтваффе не было вообще, можно предположить, что так были идентифицированы двухмоторные двухкилевые Me-110 штаба эскадры KG-55). (274) Правда, графа «документы экипажа сбитого самолета» и «заводской номер сбитого самолета» в журнале учета осталась незаполненной...

Обращаясь к немецким документам, мы можем констатировать, что завышение заявленного летчиками 15-й САД числа побед даже меньше «нормальных», типичных для воздушных боев Второй мировой войны 2—3-кратных значений. 22 июня эскадра KG-55 потеряла безвозвратно

¹ А.Исаев в статье под названием «АнтиСолонин-1» сообщает, правда, без ссылки на какие-либо источники, что летчики 66 ШАП «сочли тревогу в воскресенье учебной и на аэродром выдвигались не спеша. Как раз для того, чтобы увидеть его разгром с воздуха».

11 «Хейнкелей». Пять из них сбиты в районе Ковель, Луцк, Дубно, и с действиями истребителей 15-й САД это едва ли может быть связано. Два He-111 сбиты непосредственно в районе Львов, Злочев (эти потери противника можно с уверенностью отнести к победам летчиков 15-й САД — правда, если забыть про существование весьма активной советской зенитной артиллерии). Место падения двух сбитых «Хейнкелей» неизвестно, еще два числятся безвозвратно потерянными от воздействия противника, но в районе аэродрома Labunie у Замостья (перетянули «на одном крыле» через линию фронта, после чего экипаж покинул горящий самолет?).

Истребительная эскадра JG-3 безвозвратно потеряла над советской территорией 3 «мессера», что также может быть связано с воздушными боями над Львовом. Даже два «Дорнье», якобы сбитые истребителями 28-го ИАП, могут быть соотнесены с одним Me-110 штаба KG-55, получившим повреждения (40%) в бою, и еще одним Me-110 из отряда дальней разведки 3(F)11, сбитым (потеря 100%) в районе, обозначенном как «Lemberg-Sambow». (239) Если предположить, что «Sambow» — это с ошибкой написанный Самбор, то и этот немецкий самолет может быть отнесен к числу сбитых летчиками 28-го ИАП.

22 июня собственные потери «мигов» 23-го ИАП и 28-го ИАП от воздействия противника в воздухе оказались мизерными, если сравнивать их с исходной численностью и весьма высокими, если сравнить их с суммарными потерями за две первые недели войны:

	23 ИАП	28 ИАП
Наличие на 22.6	50	52
Сбиты в воздушных боях	1 / 2	2 / 2
Не вернулись с боевого задания	1 / 5	0 / 8
Сумма	2 / 7	2 / 10

Примечание: первая цифра — потери 22 июня, вторая — потери с 22.6 по 8.7. 41; учтены только потери МиГ-3.

В любом случае 22 июня для истребительных полков 15-й САД, как и во всех прочих частях первого эшелона ВВС Юго-Западного фронта, потери в воздухе составили лишь самую малую долю совокупных потерь. Не столь велико, как принято считать, и число самолетов, безвозвратно уничтоженных в первый день противником на земле:

	23 ИАП	28 ИАП
Наличие на 4.00 22.6 (самолеты всех типов)	70	66
Сбиты в воздухе, не вернулись с задания	3	3
Аварии и катастрофы	3	0
Уничтожены противником на земле	8	0
Повреждены на земле, вынужденные посадки	9	13
Наличие на 20.00 22.6 (самолеты всех типов)	19	14
«Неучтенная убыль»	28 / 20	36 / 27

Примечание: в строке «неучтенная убыль» вторая цифра — в т.ч. МиГ-3.

Как видим, **главной (большей, чем все остальные, вместе взятые) составляющей потерь стала «неучтенная убыль»** (арифметическая разница между учтенными потерями и отраженным в документе реальным сокращением численности боеготовых самолетов). Несколько забегаая вперед, отметим, что столь удивительная арифметика просуществовала недолго, и «исчезнувшие» неведомо куда самолеты стали понемногу возвращаться (по меньшей мере — возвращаться на страницы боевых донесений и оперативных сводок 15-й САД). К вечеру 24 июня количество исправных «мигов» в двух полках выросло с 23 до 37. Эти цифры коррелируют с донесением командира дивизии от 1 июля 1941 г. (Исх. № 018), в соответствии с которым *«с 22 по 30 июня силами частей восстановлено 11 МиГ-3... восстановление в полевых условиях невозможно: 4 МиГ-3...»* (289) Однако и это сообщение никак не объясняет причину бесследного исчезновения в первый день войны 47 МиГ-3 (это сверх

22 «мигов», поврежденных 22 июня по разным, конкретно указанным в Оперативной сводке № 01, причинам).

23 июня началась не менее странная история с географией. Не вполне понятен уже приказ командира дивизии от 22 июня, в соответствии с которым *«с рассветом 23.6 после первого боевого вылета все истребительные полки сосредотачиваются в Куровице и будут работать периодически с него и со своих аэродромов»*. Общепринятым тактическим приемом является рассредоточение авиачастей по аэродромам и посадочным площадкам, а вовсе не сосредоточение их на одном, да еще и доподлинно известном противнику, аэродроме.

Был ли выполнен этот приказ — неясно. Оперативной сводки штаба 15-й САД за 23 июня обнаружить не удалось. В архивном фонде следом за оперсводкой № 1 идет сводка № 3, из которой следует, что на третий день войны полки 15-й САД оказались вовсе не в Куровице, а на аэродроме Зубов — в 120 км к юго-востоку от Львова! Кто, когда и, главное, зачем принял решение о выводе авиадивизии из зоны боевых действий? Ответ (не вполне, правда, внятный) на этот вопрос мы обнаруживаем в упомянутой выше телеграмме нового командующего ВВС фронта полковника Слюсарева, отправленной в Москву 24 июня 1941 года:

«15 АД приказанием командующего 6-й армии в связи с угрожающим положением в районе Львова перебазировалась в район Тарнополя, которая находится (так в тексте. — М.С.) и ее полки в стадии перебазирования. Командующий [ВВС фронта] Птухин отдал приказ... (на этом месте фраза обрывается, и Слюсарев начинает докладывать о положении в 14-й САД. Затем снова возвращается к истории с перебазированием: «Командир 15 АД со своим штабом, не имея точного приказа, простым приказом командующего 6-й армии перебазировался в Тарнополь. 23.6 получил от Птухина [приказ] возвратиться на место прежней дислокации. Сведений о выполнении приказа Демидовым (командир 15-й САД) не имею...» (258)

Все это очень странно. И дело даже не в том, что 22—24 июня ничего особенно «угрожающего» в районе Львова не происходило — немецкая пехота своим неспешным наступлением сковывала там главные силы 6-й армии, не допуская их переброску на северный фланг, в полосу прорыва 1-й танковой группы вермахта. Удивительно, что командарм Музыченко, известный тем, что он не отдал «свой» 4-й мехкорпус для участия во фронтовом контрударе, да еще и попытался (причем не безуспешно) «отныкать» 8-й мехкорпус левого соседа, отказался от истребительного прикрытия и своей властью приказал перебазировать 15-й САД в тыл, от Львова к Тарнополю. Не исключено, что в телеграмме Слюсарева просто дважды пропущены три буквы, в результате чего «командующий ВВС 6-й армии» превратился в «командующего 6-й армией».

Если верить (к сожалению, без этого «если» обсуждать документы июня 41-го невозможно) «Журналу учета сбитых самолетов противника» 28-го ИАП, то 23 июня (или, по меньшей мере, какую-то часть этого дня) полк все еще находился на Львовском аэроузле. Об этом можно судить по географии мест воздушных боев, в ходе которых было сбито шесть¹ (так же как и в первый день войны) самолетов противника: Санок, Перемышль, Рава-Русская, Грудек-Ягелонски (ныне Городок) — все это западнее Львова. (274)

Как бы то ни было, 24 июня все части 15-й САД перебазировались в район южнее Тарнополя (аэродромы Зубов и Поповце). К этому моменту дивизия уже успела испытать

¹ 2 Me-109, 1 He-111 и 3 PZL-23. Разумеется, никаких польских истребителей в районе Львова 23 июня 1941 г. обнаружить было невозможно. Остается предположить, что в качестве «PZL-23» был идентифицирован немецкий ближний разведчик и корректировщик «Хеншель» Hs-126. Этот самолет (известный у нас под кличкой «костыль») — высокоплан схемы «парасоль» с подкосным крылом, неубирающимся шасси и мотором воздушного охлаждения был по внешним очертаниям весьма схож с польскими истребителями PZL-11 и PZL-24.

на себе первые из неизбежных последствий поспешного, неорганизованного «перебазирования»:

«Оперсводка № 03 штаба 15 САД от 20.00 24.6.41, аэр. Зубов

28 ИАП 24.6 в период с 20.00 до 21.00 (так в тексте. — М.С.) прикрывал действия «пятерки» СБ из 86 БАП (бомбардировочный полк 16-й САД. — М.С.). Боевой работы до 20.00 не вел ввиду отсутствия горючего после перебазирования (подчеркнуто мной. — М.С.). Полк в составе 21 МиГ-3 базируется на аэродроме Зубов. Всего произведено 9 самолето-вылетов...

23 ИАП 24.6 производил прикрытие аэродрома от нападения противника. Всего произведено 22 самолето-вылета. Полк в составе 16 МиГ-3 и 4 И-153 базируется на аэродроме Зубов

164 ИАП в период с 5.00 до 20.00 прикрывал действия [бомбардировщиков] СБ из 86 БАП и прикрывал аэродром от нападения противника. Всего произведено 37 самолето-вылетов. Полк в составе 13 И-16, 15 И-153, 1 И-15 базируется на аэродроме Зубов.

66 ШАП 24.6 перелетел с аэродрома Комарно (35 км юго-западнее Львов) на аэродром Зубов. В 19.00 перебазировался на аэродром Поповце (40 км южнее Зубов). Из-за отсутствия горючего боевой работы не производил. Всего самолетов 17 И-15бис, 3 Ил-2.

Начальник штаба 15 АД полковник Скотаренко». (278)

После этого все (и командующий 6-й армией, и штаб ВВС 6-й армии) попытались вернуть 15-ю САД «на место». Ранним утром (в 3.25) 25 июня начальник штаба ВВС 6-й армии подполковник Глызин направляет командующему ВВС фронта следующую телеграмму:

«Доношу: из-за отсутствия прямой связи частей со штабом ВВС 6-й армии не обеспечены действия частей 6-й армии. Командиру 15 САД командующий 6-й армией приказал 24.6 перебазироваться на аэродромы, ранее занимаемые ею. Из-за отсутствия связи неизвестно — выполнено это или нет. Штаб ВВС 6-й армии находится в Бжуховицах (вероятно,

Брюховичи, 10 км к северу от Львов), а командующий ВВС для штаба неизвестно где находится¹. Прошу Вашего приказа о перебазировании 15 САД на ее аэродромы Львовского аэроузла». (275)

Со связью в Красной Армии действительно были большие проблемы; «все знают» и причину, их породившую: «диверсанты перерезали провода». Причина эта важная, но не единственная. Были и другие. В архивном деле штаба ВВС 6-й армии сохранился листок бумаги, на котором от руки, карандашом написано:

«Начальнику штаба ВВС 6-й армии Шевченко.

Почему у Вас нет моих документов, которые я так старательно Вам направляю, для чего самолет У-2 29.6 сделал 4 рейса в Тернополь (трудно перерезать провода в авиации. — М.С.) и один 30.6, а Вы требуете от меня документы. Экипаж привез мне расписки о сдаче документов. Всего имею 7 расписок. Начальник штаба 15 АД полковник Скотаренко». (276)

А в архивных делах штаба ВВС Красной Армии лежит многостраничный доклад «Связь в ВВС Красной Армии за период Отечественной войны с 22.6.41 по 1.10.43 г.», подписанный 2 ноября 1943 г. начальником Управления связи штаба ВВС КА генерал-лейтенантом Гвоздковым. Там указано и общее число радиостанций (разумеется, без учета бортовых), которыми были оснащены к началу войны штабы ВВС (25 РАТ, 351 РАФ/11 АК, 384 РСБ/5 АК), и дана краткая оценка их использования:

«Руководящий офицерский состав не знал (???) всех возможностей радиосвязи и часто при отсутствии [проводной] телефонно-телеграфной связи между частями считал, что связи между ними нет вообще, несмотря на то что радиосредства в тот период находились в полной готовности

¹ Найти этого командующего, видимо, так и не удалось. В 18.00 27 июня Оперсводку № 01 (странный номер для шестого дня войны) подписывает новый командующий ВВС 6-й армии генерал-майор Ф.Я. Фалалеев, будущий маршал.

(подчеркнуто мной. — М.С.) и могли обеспечить передачу необходимых приказов и распоряжений...» (295)

Вернемся, однако, к боевым действиям Юго-Западного фронта. 25 июня 1941 г. 15-я САД (за небольшими исключениями) оставалась на новом месте базирования, и этот день стал днем самой интенсивной боевой работы дивизии (произведено 167 самолето-вылетов). В этот день в соответствии с приказом командующего Юго-Западным фронтом генерала армии Кирпоноса (№ 0015 от 21.00 24.6) должен был начаться контрудар мехкорпусов фронта. Правда, через сутки был отдан следующий приказ (№ 0016), и время начала контрнаступления было перенесено на 9.00 26 июня, но авиация фронта уже приступила к выполнению очень решительного приказа № 003 своего командующего:

«...ВВС фронта 25.6.41 поддерживают наступление мотомеханизированных частей сосредоточенным ударом и действиями мелких групп по 3—6 самолетов и одиночно по скоплению войск противника в районе Крыстынополь (ныне Червоноград), Радехов, Шуровице, Грубешов, Сокаль (все пункты в 40—60 км к северо-западу от Радехов) и по выдвигающейся мехгруппе противника из Бреста в направлении Ковель (эта несуществующая танковая группировка вермахта присутствовала — причем со ссылкой на «авиаразведку 14-й САД» — в оперативных документах командования Ю-3. фронта вплоть до 25 июня. — М.С.).

Первый сосредоточенный удар с 6.50 до 7.00, удары мелких групп с 7.00 до 8.00. Повторный налет с 12.00 до 14.00. С 6.45 до 18.00 прикрыть сосредоточение и действия наземных частей в районах истребления.

Напряжение: бомбардировочная авиация — два вылета, истребительная авиация — три вылета». (290)

Так «красиво», как предписывалось в приказе, у авиаторов 15-й САД не получилось. Более того, несмотря на то что больше половины от всех вылетов того рекордного дня было израсходовано «накрытие аэродрома», всего одна (может быть, две) пара немецких «Хейнкелей» смог-

ла вывести из строя на земле 11 самолетов 164-го и 66-го авиаполков:

«Оперсводка № 04 штаба 15 САД от 21.00 25.6.41, аэр. Зубов

23 ИАП с 6.30 до 9.30 прикрывал аэродром, с 10.30 до 21.00 прикрывал действия 22 ДБАД в районе Берестечко, Сокаль, Радехов. Произведено самолето-вылетов: на прикрытие аэродрома 18, на прикрытие бомбардировщиков — 17, на бомбометание войск — 9.

Потери: в воздушном бою сбит 1 МиГ-3, 1 МиГ-3 произвел вынужденную посадку вне аэродрома. Потери в личном составе — один летчик погиб и один ранен.

Полк в составе 10 МиГ-3 и 4 И-153 базируется на аэродроме Зубов.

28 ИАП. Произведено самолето-вылетов: на прикрытие аэродромов и ДБАД — 24, на бомбометание войск противника — 24.

Потери: 4 самолета вынужденно сели на своей территории, 1 летчик ранен, произвел посадку на аэродром.

После выполнения задания 11 самолетов сели на аэродром Чунев (первое сообщение о состоявшемся частичном перебазировании истребителей 15-й САД на Львовский аэроузел. — М.С.) и 6 на аэродром Зубов.

164 ИАП с 9.30 до 21.00 прикрывал аэродром от нападения ВВС противника. Всего произведено 33 самолето-вылета на прикрытие.

В 7.20 в результате налета на аэродром двух He-111 повреждено 5 И-16 и 1 И-153, убит инженер полка, 3 человека ранены.

Полк в составе 7 И-16 и (неразборчиво, возможно — «15») И-153 на аэродроме Зубов

66 ШАП. Произвел 24 самолето-вылета на прикрытие от нападения ВВС противника, 3 с/в на сопровождение одного СБ, 6 с/в на разведку и 9 на уничтожение танков противника.

В результате налета на аэродром Поповце двух He-111 уничтожен 1 СБ из 16 САД и повреждены 5 И-15бис 66 ШАП.

После выполнения задания 9 самолетов произвели посадку в Комарно (второе и последнее сообщение об обратном перебазировании на Львовский аэроузел; правда, с аэр. Комарно до района Радехова было немногим ближе, чем с аэр. Поповце. — М.С.), 8 И-15 и 2 Ил-2 на аэродроме Поповце.

Штаб дивизии — Зубов. (279)

26 июня дивизия продолжила интенсивную боевую работу по поддержке наземных частей в районе Радехов—Броды, причем для бомбометания по мехколоннам противника использовались даже скоростные высотные истребители МиГ-3 (выполнено 23 самолето-вылета, сброшено 28 ФАБ-100 и 6 ФАБ-50). Кроме того, 23-й и 28-й ИАП произвели 47 с/в на патрулирование и сопровождение своих бомбардировщиков, а в ходе 19 воздушных боев было сбито 2 Вф-109 и даже «*один автожир*» (???). На свой аэродром не вернулось 4 «мига». Истребители 164-го ИАП выполнили в тот день 50 боевых вылетов (в среднем два на один исправный самолет), атаковали мото-мехколонны противника в районе Радехов—Крыстынополь, прикрывали бомбардировщики. Потери были очень высокими: не вернулись на свой аэродром 6 И-16, один И-153, подбитый в воздухе зенитным огнем, сгорел после посадки на аэродроме. (280) Как будет показано ниже, не вернулись на свой аэродром и сопровождаемые бомбардировщики 16-й САД (правда, бомбардировщиков этих было всего четыре)¹.

В Оперсводке № 05 от 20.00 26 июня (из которой и взята указанная выше информация) нет никаких упоминаний про действия группы из 11 «мигов» 28-го ИАП, перелетев-

¹ День 26 июня стал днем самых результативных действий (точнее говоря — самых больших заявленных побед) для немецких истребителей из эскадры JG-3, они доложили тогда о 68 советских самолетах, сбитых в воздушных боях. Всего за 9 дней июня ими было заявлено 258 побед, т.е. в среднем 29 самолетов в день.

ших вечером 25 июня на аэродром прежнего базирования в Чунев. Можно лишь предположить, что они еще несколько дней находились в районе Львовского аэроузла, т.к. в «Журнале учета сбитых самолетов противника» отмечены два «мессера», сбитые 29 июня в районе аэродрома Куровице. О том, что на аэродроме Куровице базируется группа истребителей 15-й САД, есть упоминание и в Оперсводке № 02 штаба ВВС 6-й армии от 19.00 28 июня, правда, сказано там всего лишь следующее: «Сведений за группу на аэродроме Куровице не поступало». (282)

Что же касается группы штурмовиков И-15бис, то и они упомянуты в Оперсводке № 05 штаба 15-й САД аналогичным образом: «Сведений о боевой работе 66 ШАП не поступало из-за отсутствия связи с Комарно». К концу дня 26 июня «части дивизии в составе 19 МиГ-3, 1 Ил-2, 4 И-16, 15 И-153 сосредоточены на аэродроме Зубов. 18 И-15 из 66 ШАП на аэродроме Поповце, штадив — Зубов». (280)

Короче и проще говоря, обратное перебазирование 15-й САД на Львовский аэроузел так никогда и не состоялось. Здесь стоит отметить, что уже утром 26 июня немцы перебазировали две из трех групп истребительной эскадры JG-3 с аэродромов в районе Замостье на захваченные советские аэродромы в районе Луцка. (130) Таким образом, истребители Люфтваффе оказались в 50 км, а истребители 15-й САД — на расстоянии в 120 км от поля боя танкового сражения у Дубно.

27 июня, если верить Оперсводке № 01 штаба ВВС 6-й армии, части 15-я САД «непрерывным патрулированием в воздухе» прикрывали действия 15-го мехкорпуса в районе Броды—Радехов. Было произведено 126 самолето-вылетов, сброшено 5600 кг бомб. (281) Не отставала и соседняя, 16-я САД, которая также «непрерывным патрулированием в воздухе прикрывала части 15 МК». (312) С другой стороны, если верить докладу врио командира 15-го МК полковника Ермолаева («Краткое описание боевых действий 15-го МК в период с 22.6 по 12.7 1941 г.»), корпус «поддержки нашей

авиации не видел в течение всех боев». (291) Практически то же самое пишет в докладе «О боевой деятельности 10-й танковой дивизии на фронте борьбы с германским фашизмом за период с 22.6 по 1.8. 1941 г.» врио командира 10-й тд 15-го мехкорпуса подполковник Сухоручкин: «Поддержки дивизии со стороны нашей авиации не было в течение всего периода боевых действий. Даже разведывательных данных от авиации в дивизию ни разу не поступало...» (292)

Что касается полковника Ермолаева, то он вступил в командование 15-м мехкорпусом после того, как вечером 26 июня «18 самолетов противника подвергли тяжелой бомбардировке командный пункт 15-го мехкорпуса на высоте 210.0 южнее Топорув (20 км южнее Радехов). Бомбежка продолжалась в течение 50 минут, в результате ранено 2 красноармейца и 1 убит». (293) В результате этой удивительной по продолжительности (и мизерному результату) бомбежки был тяжело контужен (и даже зарыт живьем в землю своими подчиненными) командир корпуса генерал-майор Карпезо. После этого корпус временно утратил боеспособность и в наступление на Берестечко перешел только в полдень 28 июня.

К этому моменту все боеспособные авиачасти уже переключились на борьбу с 11-й танковой дивизией вермахта, которая, вырвавшись из назревавшего в районе Дубно окружения, стремительно продвигалась на Острог—Шепетовка. Оперсводка № 02 штаба ВВС 6-й армии от 19.00 28 июня сообщает, что 15-я и 16-я САД «содействовали ликвидации танковой группировки [противника] в районе Острог, прикрывали действия бомбардировщиков в районе Острог, Здолбунов, Мизоч». 15-я САД выполнила 28 июня 88 с/в, провела 30 воздушных боев, сбросила на войска противника 30 ФАБ-50, в воздушных боях сбила 7 вражеских самолетов. (282)

Тем временем значительно ухудшилась оперативная обстановка в районе Львова. Под угрозой окружения войска 6-й армии начали откатываться на восток к Тарнополю.

О том, какие последствия имело это для 15-й САД, говорят скупые строки Оперсводки № 03 штаба ВВС 6-й армии от 19.00 29 июня: *«На аэродроме Куровице от бомбардировки сгорели неисправные самолеты (число не установлено). Самолеты на аэродроме Скнилов сожжены нашими отходящими частями...»* (283) Вероятно, именно там и тогда были уничтожены те десятки поврежденных (или просто оставленных при перебазировании на аэродром Зубов) «мигов», которые в первые два дня войны столь необъяснимо «выпали» из перечня матчасти 23-го и 28-го ИАП.

Утром 30 июня немецкие войска заняли Львов. Можно предположить, что в тот же день на аэродромы Львовского аэроузла перебазировались и некоторые авиачасти Люфтваффе. Район базирования 15-й САД (аэродромы Зубов, Трэмбовля, Поповце) оказался в зоне досягаемости немецких истребителей, чем они немедленно воспользовались:

«Оперсводка № 11 штаб 15 САД, аэродром Зубов, к 16.00 30.6.41 г.

С 15.12 до 15.20 аэродром Зубов подвергся атаке 11 штук бомбардировщиков Me-110¹. На отражение нападения вылетели 1 МиГ-3 и 3 И-153, кроме того, в воздушный бой ввязались возвратившиеся с выполнения задания 8 МиГ-3 и 12 И-153. Группа бомбардировщиков была рассеяна, сбросила бомбы в углу аэродрома и ушла в разных направлениях. Сбит 1 Me-110 (судя по «Журналу учета сбитых самолетов противника», 28-й ИАП сбил в тот день 4 Вф-109 и 1 «бомбардировщик неустановленного типа»).

Потери: в воздушном бою над аэродромом сбит 1 И-153, повреждены на земле 4 И-153, 1 И-16 сожжен на земле.

¹ В Боевом донесении № 7 от 17.00 30.6, подписанном командиром дивизии, эти загадочные самолеты названы «пикирующими бомбардировщиками», которые «с виражей пикировали отвесно до земли»; нечто отдаленно напоминающее «пикировал отвесно до земли» мог выполнить «Юнкерс» Ju-88, но его трудно было спутать с двухкилевым, двухместным, значительно меньшим по размерам Me-110.

Налет частей:

- 50 с/в (47 час. 27 мин.) МиГ-3,
- 26 с/в (32 час. 50 мин.) И-153,
- 11 с/в (14 час.) И-16,
- 17 с/в (24 час. 12 мин.) И-15бис.

...164 ИАП. В результате атаки бомбардировщиков противника на аэродроме Зубов сгорел 1 И-16, повреждены 4 И-153 и 1 И-16 (несколькими строками выше выше этот (?) самолет был назван И-153, и он был сбит в воздухе, а не поврежден на земле. — М.С.). Всего полк выполнил 24 самолето-вылета, в т.ч. 12 И-153 сбросили 24 ФАБ-40 на колонну танков.

66 ШАП. Воздушных боев и встреч не было, потерь нет. 4 экипажа не возвратились на свой аэродром (что же помешало, если боев и «встреч» не было?). Полк выполнил 17 самолето-вылетов. 10 И-15бис сбросили 20 ФАБ-50 и 20 АО-10 на колонну автомашин противника. Бомбы сброшены прямо на колонну...» (285)

Во второй за тот напряженный боевой день, 30 июня, Оперативной сводке (№ 12 от 23.00) отмечается, что «с 16.00 до 23.00 всего произведено 14 с/в на МиГ-3, 14 с/в на И-16, 19 с/в на И-153. Воздушных боев и встреч не было, потерь нет». (286) На конец дня 30 июня в 15-й САД в боеготовом состоянии находилось:

30 июня	МиГ-3	И-16	И-153	И-15бис
23 ИАП	10	—	4	—
28 ИАП	7	3	—	—
164 ИАП	—	2	8	—
66 ШАП	—	—	—	8
сумма:	17	5	12	8

Примечание: в документе сказано, что «к 4.00 1 июля в 28 ИАП будут отремонтированы еще 2 МиГ-3».

На рассвете следующего дня противник вновь попытался уничтожить остатки авиадивизии на аэродроме Зубов, но с еще меньшим успехом — подчиненные генерала Демидова набрались уже некоторого боевого опыта, и атакующие были встречены должным образом:

«Боевое донесение № 08, штаб 15 САД, 6.30 01.7.41 г.

1.7 41 в 5.30 на аэродром Зубов произведен налет 9 самолетов Me-110. При подходе к аэродрому самолеты разбились на звенья и действовали самостоятельно. Наши истребители в составе 12 И-153, 5 И-16 и 10 МиГ-3 ввязались в воздушный бой на подступах к аэродрому, вследствие чего противник в беспорядке сбросил несколько бомб на границе аэродрома... В воздушном бою сбито 2 Me-110, которые упали северо-западнее Трёмбовля, два летчика противника выбросились на парашюте (судя по «Журналу учета сбитых самолетов противника», 28-й ИАП сбил в тот день 2 Вф-109 в районе Трёмбовля, Чубовце).

Воздушный бой в районе аэродрома велся в течение 5—7 минут. Наши потери: 2 И-16 28 ИАП после воздушного боя не вернулись на свой аэродром. При взлете по боевой тревоге 2 МиГ-3 повреждены (столкновение), один из них может быть восстановлен, а второй ремонту в полевых условиях не подлежит. У одного И-153 23 ИАП при взлете от разрыва бомбы пробита перкаль (ткань полотняной обшивки. — М.С.) плоскости...» (287)

В тот же день, 1 июля 1941 г., командир 15-й САД пишет донесение в адрес командующего ВВС фронта; в документе звучит явное желание «подвести черту», но, наученный уже горьким опытом, генерал-майор Демидов отказывается перебазировать части без прямого письменного приказа:

«Командующему ВВС Юго-Западного фронта генерал-лейтенанту Астахову 1.7 41, 17.50

«1. Связь со штабом 6-й армии отсутствует. Поддерживаю с Тарнополем самолетами У-2, потеряли два самолета У-2 (не вернулись) и связь все-таки не установили.

2. Узел связи 15 АД находится в Трёмбовля, имеется телеграфный аппарат Морзе — это от аэродрома 9 км. С Трёмбовля через этот узел связи непосредственно на аэродром имеется телефон и аппарат Морзе, но эта связь все время прерывается между аэродромом и Тарнополем (так в тексте. — М.С.). Кроме того, из Тарнополя вызвать никого нельзя, штаб ВВС 6-й армии, по-видимому, из Трёмбовля выехал (да, трудно установить связь со штабом, если штаб этой связи не хочет. — М.С.).

3. При отсутствии связи с ВВС 6-й армии наземная обстановка неясна, где наши части и что делают — неизвестно. При таком положении может получиться, что никто не поставит в известность о перебазировании полков на новый аэродром. Перебазироваться с аэродрома Зубов без Вашего приказа не буду. Для связи со штабом фронта в Проскуров высылаю третий самолет У-2.

4. Действовать по войскам опасно, т.к. свои себя не обозначают. Зенитная артиллерия ведет огонь по своим самолетам...

...8. Мои части 10 дней работают без перерыва, требуется смена моторов, замена запчастей, винтов и т.д. Положение с матчастью такое: 2.7 работать будет не на чем.

После этого идет следующая приписка: «Из г. Трёмбовля местные органы Советской власти эвакуировались, НКВД и милиция также эвакуировались. Работники почты разбегаются. Воинских частей в Трёмбовля нет». (288)

На документе рукописная резолюция:

«2.7. 2.00. 15 АД перебазировать 2.7. на аэроузел Тирановка, Варваровка (т.е. в район г. Проскуров, куда к тому времени перебазировался уже штаб Юго-Западного фронта. — М.С.). Самолеты подлежащие ремонту отправить в Киев в авиамастерские». Подпись (неразборчиво, похоже на «Астахов»).

На этом участие 15-й САД в сражении на Западной Украине практически завершилось. Судя по «Журналу

учета сбитых самолетов противника» 28-й ИАП, следующая — после двух «мессеров», сбитых 1 июля, — запись появляется только 17 июля (правда, в «Сводке уничтоженных самолетов противника», приложенной к докладу Астахова, утверждается, что с 1 по 3 июля истребители 23-го и 28-го ИАП сбили по 4 самолета противника)¹. Наступила пора подводить итоги.

По сравнению с другими соединениями ВВС Юго-Западного фронта 15-я САД, несомненно, была одной из лучших — ее летчики действовали и интенсивнее, и результативнее других. Судя по упомянутой выше «Сводке», истребители 15-й САД с 22 июня по 3 июля сбили 73 самолета противника — больше половины от общего числа заявленных побед истребителей ВВС фронта (133 единицы, но тут нельзя забывать, что в «Справке» не отражена боевая работа 64-й ИАД). Сравнение с реальными, т.е. отраженными в документах противника, потерями самолетов Люфтваффе показывает, что «Сводка» из доклада генерала Астахова дает вполне скромное, примерно двукратное, завышение побед в воздухе (172 против 72 за период с 22 по 30 июня) — правда, эти цифры не учитывают действия зенитной артиллерии Юго-Западного фронта, которая тоже сбивала немецкие самолеты и писала соответствующие отчеты.

В любом случае можно без особого преувеличения предположить, что истребители 15-й САД всего лишь за 10 дней боев сбили порядка 30—35 вражеских самолетов. Это не так и мало, принимая во внимание гигантскую численность советских ВВС. Если бы каждая из примерно 20 советских истребительных (смешанных) авиадивизий

¹ Все остальные собрания документов 28-го ИАП начинаются с гораздо более поздних дат: «Журнал боевых действий» открывается записью от 15 октября (!), переписка политорганов — с 7 августа, приказы по полку — с 31 октября, планы боевой и политической подготовки — с 28 ноября 1941 г.; документы в архивном Деле 23-го ИАП начинают с 23 августа 1941 г.

реально сбивала по 3 немецких самолета в день (да еще и стрелки бомбардировщиков добавили бы половинку самолета в день), то уже через месяц воевать стало бы практически не с кем... Весьма красноречива и временная динамика: если за девять дней июня 41-го истребители 28-го ИАП заявили о 24 сбитых самолетах противника, то за четыре месяца (июль, август, сентябрь, октябрь) таковых набралось всего 21. (284)

Вероятно, самым показательным является сравнение числа побед и собственных потерь. 23-й ИАП потерял в воздухе («сбиты в воздушных боях», «не вернулись с боевого задания») 9 самолетов и 6 летчиков, 28-й ИАП — 11 самолетов и 8 летчиков. (272) Эти данные взяты из отчета «О состоянии частей 15-й АД», подписанного генерал-майором Демидовым 8 июля 1941 г. Данные о заявленных победах относятся к чуть меньшему периоду времени (с 22.6 по 3.7), но это не вносит большой погрешности, т.к. активность действий дивизии в начале июля резко снизилась. За 23-м ИАП по «Сводке» числится 29 сбитых самолетов противника, за 28-м ИАП — 25 (по «Журналу учета» — 26). Таким образом, даже с учетом вероятного 2-кратного завышения числа побед, эти авиаполки сбивали больше, чем потеряли. Строго говоря, для истребительного полка только так и должно быть (истребитель — это охотник, а не дичь), но для июня 41-го такой результат может считаться незаурядным.

Весьма высокой — по меркам советских ВВС — может считаться и интенсивность боевой работы 15-й САД. Как видно из приведенной ниже таблицы, в некоторые дни число вылетов доходило до 2—3 на один исправный самолет:

	23 ИАП	28 ИАП	Всего в 15 САД	с/в, 15 САД
4.00 22.6	50 / 20	52 / 14	102 / 134	
20.00 22.6	14 / 5	9 / 5	23 / 55	?

	23 ИАП	28 ИАП	Всего в 15 САД	с/в, 15 САД
20.00 24.6	16 / 4	21 / ?	37 / 49	68
21.00 25.6	10 / 4	17 / ?	27 / 43	167
20.00 26.6	?	?	19 / 37	120
? 27.6	?	?	37 / 52	126
? 28.6	10+1 / ?	12+3 / 1+2	22+4 / 32+2	88
утро 30.6	11+1 / 3+2	9+10 / 3+7	20+11 / 37+?	—
23.00 30.6	10 / 4	7 / 3	17 / 25	151
? 01.7	8+4 / 4+1	11+5 / 5+3	19+9 / 31+8	?

Примечание:

- первая цифра — «миги», вторая — истребители «старых типов» (И-16, И-153, И-15бис);
- наличие «илов» 66-го ШАП в таблице не отражено;
- вторым слагаемым является число неисправных самолетов.

Столь радужную картину заметно портят донесения командиров соединений наземных войск, которые «поддержки нашей авиации не видели в течение всех боев». Но и этот парадокс имеет свое рациональное объяснение. Прежде всего, не стоит забывать о том, что этим командирам надо было как-то объяснить разгром вверенных им войск, потерю людей и почти всей боевой матчасти. Во-вторых, крикливая довоенная пропаганда сформировала у советских людей (в том числе и у командиров Красной Армии) абсолютно нереалистичные ожидания: будущая война представлялась им чем-то вроде огромного первомайского парада на пересеченной местности; в рамках таких представлений небо должны были закрывать тучи красноразвешенных самолетов.

В-третьих, необходимо посмотреть на то, как были израсходованы в 15-й САД многочисленные самолетовылеты. Анализ имеющейся информации показывает, что 390 вылетов (примерно половина от их общего числа) по решаемым задачам были распределены так:

- 142 с/в на прикрытие собственных аэродромов;
- 125 с/в на штурмовку мехколонн противника;
- 117 с/в на сопровождение и прикрытие бомбардировщиков;
- 6 с/в на разведку.

Что из этого могли заметить наземные войска? Вопрос, что называется, риторический...

Самым сложным, отнюдь не риторическим, является первый по значимости вопрос: куда же все-таки пропала половина боевых самолетов 15-й САД? Многократно упомянутый выше отчет «О состоянии частей 15-й АД» от 8 июля 1941 г. позволяет приблизиться к ответу и на него. Представленную в отчете информацию по потерям самолетов в двух полках дивизии сведем в следующую таблицу:

	23 ИАП	28 ИАП
Наличие на 4.00 22.6	50 / 20	52 / 14
Сбиты в воздушном бою, сбиты ЗА, не вернулись с задания	11 / 3	13 / 1
Аварии и катастрофы	3 / 1	3 / 0
Уничтожены противником на аэродроме	5 / 5	0 / 0
«Уничтожены за невозможностью восстановить»	4 / 0	27 / 8
«Повреждены противником на земле и сожжены за невозможностью перебазировать»	23 / 10	0 / 0
Наличие на 8.7	5 / 2	8 / 6

Примечание:

— первая цифра — «миги», вторая — истребители «старых типов» (И-16, И-153);

— в отчетный период в 23-й ИАП поступило 2 (1 / 1) самолета, в 28-й ИАП — один И-16;

— в 28-м ИАП «не установлено нахождение после перелета» одного МиГ-3.

Как видим, главной составляющей потерь стало «самоожжение» самолетов, поврежденных в первый (первые) дни войны и уничтоженных после поспешного перебази-

рования с аэродромов Львовского аэроузла. Впрочем, и в этом отношении дивизия Демидова оказалась много лучше других — в донесении (Исх. № 018) в адрес командующего ВВС фронта от 1 июля читаем: *«Моторы для замены из Скнилов—Львов нами эвакуированы в Проскуров вместе с авиамастерскими»*. (289) Да, разумеется, именно так и должно быть; перебазирование должно происходить вместе с матчастью, а не в бегстве от нее, но в отчетах июня 41-го чаще встречаются другие фразы. А еще чаще отсутствуют и сами отчеты...

3.5. 16-я САД. Дольше всех

16-я САД, вторая из приданных 6-й армии авиадивизий, находилась в глубине оперативного построения войск первого эшелона Юго-Западного фронта. Наземные войска противника вышли в район предвоенного базирования 16-й САД лишь через 7—9 дней после начала боевых действий; таким образом, потребность в поспешном паническом «перебазировании» для этой авиадивизии не возникла, и она дольше других соединений первого эшелона ВВС фронта продолжала активные, организованные боевые действия. Тем не менее и в короткой истории 16-й САД отчетливо прослеживаются те три этапа, которые мы могли видеть ранее на примере истории 15-й авиадивизии: внезапное и необъяснимое сокращение численности боевых самолетов в первый день (дни) войны, весьма интенсивное использование немногих оставшихся самолетов в последующие дни, окончательное перебазирование остатков дивизии в глубокий тыл через 10—15 дней после начала боевых действий.

Накануне войны в состав 16-й САД входило три авиаполка: два истребительных (87-й и 92-й ИАП) и один бомбардировочный (86-й БАП). Истребительные полки были полного, 5-эскадрильного состава, полностью (и даже с некоторым «перебором») укомплектованные боевыми само-

летами: 62 И-16 и 3 МиГ-3 в 87-й ИАП, 64 И-153 и 4 И-16 в составе 92-го ИАП. (298) Это данные из документа штаба дивизии (отчет «О наличии и потерях матчасти самолетов 16-й САД с 22.6 по 8.7.41 г.»). Близкие к этим цифры приведены и в докладе командующего ВВС фронта: 60 И-16 и 4 МиГ-3 в 87-м ИАП, 63 И-153 и 5 И-16 в 92-м ИАП. Летчиков в полках было еще больше, чем самолетов: 76 и 72 соответственно (причем речь идет именно о летчиках, «подготовленных к ведению боевых действий»). (230)

Бомбардировочный полк дивизии был укомплектован значительно хуже. Насколько «хуже» — сказать точно трудно. Как ни странно это звучит, но в изученных документах 16-й САД и штаба ВВС 6-й армии мне не удалось найти сведений о наличии самолетов в 86-м БАП накануне войны. По состоянию на 1 июня 1941 г. в полку числилось 51 СБ и 10 Пе-2 в исправном (!) состоянии, правда, экипажей было значительно меньше — всего 34. (218) С другой стороны, судя по докладу Астахова, в 86-м БАП было 35 СБ и 9 Пе-2 (всего 44 бомбардировщика) и 62 боеготовых экипажа. (230)

На рассвете 22 июня 1941 г. над аэродромами 16-й САД, расположенными на глубине в 100—150 км от границы, появилось лишь несколько звеньев немецких самолетов. Результат был следующим:

«Оперсводка штаба ВВС 6-й армии, г. Львов, 20.00 22.6.41 г.»¹

1. ВВС 6-й армии в течение 22.6 вели борьбу с авиацией противника и воздушными десантами, не допуская их проникновения на нашу территорию, прикрывали выход частей 6-й армии к госгранице и вели разведку.

2. Части 16 САД были приведены в боевую готовность: 92 ИАП, аэродром Броды, в 4.35; 87 ИАП, аэродром Бучач, в 4.25, 86 БАП, аэродром Зубов, в 5.10.

¹ Оперсводка без номера. Можно предположить, что она выпущена «первым (до прибытия Фалалеева) составом» командования ВВС 6-й армии.

3. В 5.00 над аэродромом Броды на H-50 метров появилось одно звено истребителей [противника], которые произвели две атаки на самолеты, стоявшие на аэродроме. В результате были сожжены два самолета И-153, один У-2 и походная фотолаборатория; убито 2 человека, ранено 6 человек.

В 5.05 в воздух была поднята одна эскадрилья. В воздушном бою сбито 2 самолета Не-111. Один наш самолет не вернулся на свой аэродром, и один самолет сел вынужденно в районе Радехов. Самолет поломан, летчик невредим.

На 12.00 (так в тексте; сводка от 20.00, но она фиксирует состояние авиаполков 16-й САД на 12.00. — М.С.) полк базировался на аэродромы: двумя эскадрильями — Броды, одной — Луцк, одной — Панькивцы, в готовности к действиям в составе 33 экипажей (подчеркнуто мной. — М.С.).

4. В 5.50 один [самолет]-разведчик сбросил зажигательные бомбы и обстрелял огнем самолеты 87 ИАП на аэродроме Зубов (так в тексте; скорее всего, речь идет про аэродром Бучач. — М.С.). Убито 4 человека, ранен 21 человек. Полк произвел 22 самолето-вылета на патрулирование и воздушный бой. В бою сбит один самолет противника, тип не установлен. Один экипаж не вернулся с боевого задания.

Полк на 12.00 находился двумя эскадрильями в Тарнополь, тремя — Бучач в готовности к боевым действиям в составе 19 экипажей (подчеркнуто мной. — М.С.).

5. В 6.00 над аэродромом 86 БАП прошло звено Ju-88 на бреющем полете и сбросило бомбы. Вторая атака двумя Ju-88 была в 6.30. Все готовые самолеты были подняты в воздух. При взлете один самолет загорелся в воздухе (вероятно, это был один из Пе-2 полка; самолеты этого типа имели несчастную склонность к самовозгоранию в воздухе из-за искрящей проводки электродистанционной системы управления. — М.С.) и упал в 4 км южнее аэродрома. В результате двух атак на земле было сожжено 4 самолета из... (обрыв текста. — М.С.)». (300)

Итак, первый налет противника на аэродромы 16-й САД не был ни внезапным (над аэродромом базирования 92-й

ИАП немцы появились через 25 минут после приведения полка «в боевую готовность», над аэродромами 87-го и 86-го БАП — еще на час позже), ни массированным. В результате наземные потери истребительных полков совершенно мизерные: два самолета в 92-м ИАП и ни одного (насколько можно судить по содержанию Оперсводки) в 87-м ИАП. В ходе боевых вылетов потеряно два самолета в 92-м ИАП и один — в 87-м ИАП. Три самолета потерял и противник. Для начала и в борьбе с противником, накопившим большой практический боевой опыт, совсем неплохо.

Осталось только понять ту арифметику, в рамках которой $68 - 4 = 33$, а $65 - 1 = 19$. Впрочем, внимательный читатель, конечно же, заметил, что в документе говорится не о самолетах, а об «экипажах», т.е. о летчиках. Другими словами, можно предположить, что к 12.00, т.е. через 7,5 часов после объявления боевой тревоги, на аэродром прибыло менее половины наличного летного состава.

Такое нехорошее предположение вполне сочетается (в части, касающейся 87-го ИАП) со Спецсообщением 3-го Управления (военная контрразведка) НКО № 36137 от 1 июля 1941 г., где вся эта история описана гораздо реалистичнее, нежели в Оперсводке штаба ВВС 6-й армии:

«Командир 87-го ИАП 16-й авиадивизии майор С. и его заместитель по политчасти батальонный комиссар Ч. в ночь под 22 июня вместе с другими командирами пьянствовали в ресторане города Бучач. После получения телеграммы из штаба 16-й авиадивизии о боевой тревоге командование полка, будучи в пьяном состоянии, не сумело быстро привести в порядок полк. 22 июня в 5.50 над аэродромом появился немецкий бомбардировщик, который был принят за самолет командира дивизии. Ввиду этого он беспрепятственно с высоты 10—15 метров начал обстрел аэродрома и вывел из строя 9 самолетов...» (238)

История с налетом на аэродром Бучач описана во множестве современных публикаций. Особенно подчеркивается коварство противного противника, который вместо

того, чтобы дудеть в сирену и запускать сигнальные ракеты, подошел к объекту удара на предельно малой высоте. Нам же важно отметить, что те 9 (или, по другим сведениям, 7) самолетов, которые были выведены при этом из строя, даже не входили в состав вооружения 87-го ИАП, а стояли на аэродроме в ожидании перегона в другую часть. Именно поэтому в приведенной выше Оперсводке и нет никаких указаний о потерях матчасти 87-го ИАП на земле.

Никаких потерь на земле этот полк не понес и на следующий день, 23 июня 1941 г. Судя по Оперативной сводке № 02 штаба 16-й САД от 20.00 23 июня, *«части 16 САД с 4.00 до 20.00 действовали по уничтожению танков и артиллерии противника на земле и уничтожению самолетов противника в воздухе, прикрывали Тарнополь и Броды»*. 87-й ИАП патрулированием прикрывал город и ж/д станцию Тарнополь. Всего полк выполнил 70 с/в, провел два воздушных боя, в ходе которых бы уничтожен один бомбардировщик противника (тип не указан). В аварии разбит один И-16, летчик тяжело ранен. (301) После чего, безо всяких пояснений, в Оперсводке сказано: *«87 ИАП на аэродроме Тарнополь в составе 28 самолетов в готовности № 2»*. Как это — 28? Где же остальные, т.е. еще порядка 35 боевых самолетов?

92-й ИАП действовал 23 июня активнее и результативнее: В районе Броды—Луцк полком произведено 80 самолето-вылетов. В воздушном бою сбиты два Вф-109, собственные потери — ноль (и это в бою на «чайках» против «мессеров» последней модификации F). В ходе налета авиации противника на аэродром Панькивцы получили незначительные повреждения 7 самолетов И-153, которые *«будут восстановлены к утру 24.6»*. (301) С учетом того, что 4 самолета 92-й ИАП потерял 22 июня — сколько должно было остаться из 68 имевшихся к началу войны? Осталось, судя по Оперсводке № 02, очень мало. 21 боеготовый самолет.

Удивительная арифметика находит некоторое (хотя далеко не полное и малодостоверное) объяснение в сводке

«О потерях матчасти 16-й АД за период с 22 по 24 июня включительно», подписанной начальником штаба дивизии полковником Полуянченко. (302) Представим эту информацию в виде таблицы:

	87 ИАП	92 ИАП
сбито в воздушном бою	3 + 1	2 + 0
уничтожено на земле	9 + 0	12 + 1
повреждено	16 + 4	20 + 0
сумма:	28 + 5	34 + 1

Примечание: первая цифра — потери за 22 июня 1941 г.

Оказывается, все было совсем не так, как указано в двух первых оперсводках! Даже близко непохоже! Оказывается, 22 июня истребительные полки 16-й САД потеряли на земле 57 боевых самолетов. Или в дивизии произошел «аварийный сброс» реально неисправных, но ранее не учтенных в качестве таковых самолетов? Или составители сводки просто попытались «подогнать» вымышленные потери под реальное наличие самолетов? Если это так, то подогнали очень небрежно. Судя по Оперативной сводке № 07 штаба 16-й САД от 5.30 25 июня, «к 4.00 25.6 в готовности № 2 находятся» 30 И-16 в 87-м полку, 22 И-153 и 3 И-16 в 92-м полку. (303) Нормальная арифметика показывает, что в 92-м ИАП не хватает 8 самолетов.

Непонятна и судьба якобы поврежденных самолетов, а таковых за три дня набралось аж 40 единиц. Поврежденные должны или чиниться и переходить в разряд боеготовых (чего в случае с 16-й САД, судя по общему балансу убыли и остатка матчасти, к исходу дня 24 июня не произошло), или же оставаться в перечне неисправных. Однако, судя по докладу «О боевом составе частей 16-й САД по состоянию на 24.6.41», в 87-м ИАП числится всего 4 неисправных И-16 (и 30 боеготовых, что совпадает с Оперсводкой № 07), а в составе 92-го ИАП обнаруживается одна-единственная

неисправная «чайка» (а также 23 исправных И-153 и 4 исправных И-16, что почти совпадает с данными Оперсводки № 07). (304) Куда же «улетели» еще 35 неисправных боевых самолетов?

Столь же необъяснима и статистика наличия и потерь летчиков-истребителей 16-й САД. В вышеупомянутом докладе «О боевом составе частей 16-й САД по состоянию на 24.6.41» утверждается, что в 87-м ИАП осталось 54 боеготовых экипажа (т.е. 54 летчика), в 92-м ИАП — 58. Было же к моменту начала боевых действий — соответственно 76 и 72 боеготовых летчика. Убыло более 20 летчиков в каждом полку. Как это можно совместить с информацией о 6 сбитых (или не вернувшихся из воздушного боя) самолетах? И уж что самое удивительное, в тот же день начальник строевого отдела штаба 16-й САД старший лейтенант Норинский подписывает сводку «О потерях личного состава в частях 16-й АД за 22 — 24 июня». Из нее следует, что в 87-м ИАП погибло 4 летчика, в 92-м ИАП — 2 летчика. (305) Предоставляю читателю право строить любые, устраивающие его гипотезы на этот счет...

Избавившись 22—24 июня от половины самолетов, истребительные полки 16-й САД в почти неизменном (!) до конца июня составе продолжили активные боевые действия.

25 июня 92-й ИАП произвел 71 с/в (в среднем три вылета на один исправный самолет — для советских ВВС показатель совершенно рекордный, правда, летчиков в полку было вдвое больше, чем исправных самолетов) с общим налетом 80 час. 30 мин. Сбито два бомбардировщика He-111. 87-й ИАП выполнил 64 с/в с общим налетом 70 час. 30 мин. В воздушном бою был подбит немецкий бомбардировщик, идентифицированный как Ju-88. Дальнейшая его судьба описана в Оперсводке № 08 штаба 16-й САД следующим образом: «*Бомбардировщик произвел посадку на аэродром Плотыче, экипаж скрылся*». (306) Странно. Плотыче — это 22 км западнее Тарнополя. В Тарнополе на тот момент находился штаб Юго-Западного фронта и все соот-

ветствующие командные структуры, включая руководство «особых отделов». Каким же образом экипаж вражеского самолета мог совершить посадку и скрыться с аэродрома, находящегося в 22 км от штаба фронта? Или аэродром уже был в руках бандеровцев?

26 июня, в первый день контрнаступления мехкорпусов Юго-Западного фронта, 16-я САД активно действовала по наземным войскам противника. Для бомбового удара по немецким мехколоннам использовали «чайки» 92-го ИАП, каждая из которых, с подвеской четырех бомб малого калибра, превращалась в легкий ближний бомбардировщик.

«Боевое донесение № 08 штаб 16 АД, Трёмбовля, 16.00 26.6.41 г.

92 ИАП в период с 10.20 до 12.30 действовал по танкам противника в районе Берестечко. Действия 92 ИАП прикрывали истребители 87 ИАП. Произведено 80 самолето-вылетов, из них 53 с/в — 92 ИАП и 27 с/в — 87 ИАП. Сброшено 106 ФАБ-50 и 106 АО-20... В воздушном бою сбито два Вф-109. Наши потери: не вернулись из боя 2 И-153. Немецкие истребители атакуют на большой высоте, быстро отрываются и уходят из боя.

87 ИАП с 13.00 патрулированием прикрывал аэродром и город Тарнополь. Выполнил 21 с/в». (307)

Вечерняя оперативная сводка (№ 10 от 17.00 26.6.41) штаба дивизии подтверждает указанное выше число самолето-вылетов, называет вдвое большую цифру потерь вражеских самолетов («в воздушном бою сбито 4 Вф-109») и почему-то в 2,5 раза снижает вес сброшенных на противника бомб («сброшено 3 т бомб» — в то время как калькулятор подсказывает, что 106 ФАБ-50 и 106 АО-20 совокупно весят 7420 кг). (308) В любом случае использование немногих оставшихся в строю истребителей в качестве «недобомбардировщиков» — с мизерным весом бомбовой нагрузки и полным отсутствием бомбардировочных прицелов — нельзя назвать иначе чем актом отчаяния. А что же при этом делал полноценный бомбардировочный полк дивизии?

Странная история боевых действий 86-го БАП началась на рассвете второго дня войны. Первую группу бомбардировщиков повел в бой сам командир полка, вторую — его заместитель. Сведения о результате доносит до нас осыпающаяся от ветхости телеграфная лента. Боевое донесение № 1 штаба 16-й САД подписано полковником Полуянченко в 9.15 23 июня:

«1. 86 БАП в период (неразборчиво) произвел два боевых вылета. Первая группа — 9 самолетов, ведущий — командир полка подполковник Сорокин, вторая группа — 6 (неразборчиво, возможно — пять) самолетов, ведущий — заместитель командира полка капитан Белый. Задача: уничтожение танков противника, прорвавшихся через границу в районе Сокаль-Крыстынополь.

2. Вылет первой группы в 5.10, вылет второй группы в 5.40. Обеспечение бомбардировщиков сопровождением до цели и обратно было возложено на 92 ИАП.

3. Первая группа при подходе к Броды на Н-1000 метров около 6.00 была атакована 15-ю самолетами Вф-109. В завязавшемся воздушном бою бомбардировщики сбили 6 и потеряли 5 самолетов. Оставшиеся 4 продолжили выполнять боевую задачу и сбросили бомбы на ж/д станцию Остров (пограничная станция рядом с г. Крыстынополь. — М.С.). Танков в районе Крыстынополь не обнаружено (ранним утром 23 июня танки 11-й тд вермахта уже подходили к Радехов. — М.С.).

92 ИАП для сопровождения по неизвестной причине не поднялся (странно, но подписанная в 20.00 того же дня 23 июня Оперативная сводка штаба дивизии № 02 утверждает, что «92 ИАП прикрывал действия 86 БАП». — М.С.).

4. В отношении боевых действий второй группы под командованием капитана Белый донесений не поступало (проверяется).

5. Аэродром Поповце с рассвета неоднократно подвергался нападению мелких групп самолетов противника. На земле потери матчасти не имеет. Убито 4 техника.

6. На аэродроме Поповце в строю 3 СБ, 2 Пе-2, 1 УСБ (учебный вариант бомбардировщика СБ. — М.С.). 5 самолетов СБ требуют ремонта. Ожидается иметь через один-полтора часа 6—9 самолетов...» (309)

Теперь немного посчитаем. Тут даже калькулятор не понадобится:

— 9 и 6 (максимум) самолетов вылетели на боевое задание;

— 5 (не считая учебный УСБ) в строю на аэродроме;

— 5 находятся в ремонте;

— 5 (4 на земле и 1 в воздухе) потеряны 22 июня.

Где еще по меньшей мере 14 исправных, боеготовых самолетов?

В 11.30 было составлено Боевое донесение № 2. В нем были подведены итоги первого (единственного и последнего) «массированного» бомбового удара 86-го авиаполка:

«1. Из группы капитана Белого в 6.20 группа в пять самолетов СБ выполнила боевое задание по уничтожению танков в районе Крыстынополь. Группа достигла цели без противодействия авиации противника и сбросила 30 фугасных бомб с высоты 2000 метров по скоплению танков и артиллерии в 4 км западнее Крыстынополь .

Группа достигла аэродром посадки благополучно, но неожиданно была атакована самолетами И-16 (вероятно, это были истребители 87-го ИАП с близлежащего аэродрома Бучач. — М.С.), в результате чего один самолет был подбит, произвел вынужденную посадку в районе аэродрома, скапотировал. Экипаж ранен, самолет разбит полностью.

Один самолет СБ из группы подполковника Сорокина возвратился в район аэродрома и произвел вынужденную посадку у села Егельница из-за отсутствия горючего». (310)

Из этого донесения невозможно понять, что же произошло с другими уцелевшими после встречи с «мессерами» над Бродами самолетами группы Сорокина: «один» из всей группы вернулся или «один» из вернувшихся сел на вынужденную, не дотянув до аэродрома?

Если верить Оперативной сводке № 02 штаба 16-й САД, до конца дня 23 июня бомбардировочный полк дивизии выполнил еще 6 самолето-вылетов «на уничтожение танков и автоколонн», 2 вылета — на разведку противника. (301) О новых потерях ничего не сказано (да и уже состоявшиеся точно не названы). Есть, правда, подписанный полковником Полуянченко документ (без номера и названия), из которого следует, что к 6.00 26 июня, т.е. через три дня после описанных выше событий, в 86-м БАП числились погибшими 5 экипажей — ровно столько, сколько было сбито утром 23 июня над Бродами. (314)

Информацию о боевых действиях 86-го БАП за 24 июня обнаружить не удалось (лишь в документах 15-й САД есть упоминания о том, что истребители дивизии, к тому времени перебазировавшиеся на аэродром Зубов, прикрывали бомбардировщики 96-го БАП). К 4 часам утра 25 июня на аэродромах Поповце и Иловче находилось в боеготовом состоянии 7 СБ и 4 Пе-2 (Оперативная сводка № 07 штаба 16-й САД). (303) За три дня полк превратился в эскадрилью неполного состава. Правда, в этой «эскадрилье» числилось на тот момент 46 экипажей — по четыре на каждый исправный самолет, и при наличии надежного истребительного прикрытия (для чего бомбардировочный полк и объединили организационно в рамках одной дивизии с двумя истребительными полками) такая «эскадрилья» могла быть способна на многое...

День 25 июня начался для 86-го БАП на редкость удачно:

«Оперативная сводка № 08 штаб 16 САД, Трёмбовля, 18.00 25.6.41

... 2. 86 БАП с 6.00 до 8.00 пятью самолетами (из 11 боеготовых. — М.С.) бомбил колонну танков противника в движении по дороге Крыстынополь—Вертнув. Сброшено 30 бомб ФАБ-100. Цель перекрыта бомбами. В районе цели самолеты обстреляны огнем ЗА, попаданий нет. Прикрывающие колонну истребители Vф-109 в бой не вступали...»

Бывает, как видим, на войне и такое: и зенитки промахнулись, и вражеские истребители внимания не обратили.

Увы, везение было недолгим: «При посадке бомбардировщики атакованы истребителями 15 САД, в результате два самолета СБ имеют прострелы бензобаков. Один самолет подбит, сел вынужденно, летчик ранен, стрелок-радист убит... К 20.00 25.6.41 в готовности № 2 в 86 БАП 4 исправных СБ, 45 экипажей...» (303)

Про существование 4 Пе-2, которые утром 25 июня числились исправными и в бою — насколько можно судить по Оперсводке № 08 — не участвовали, уже нет ни слова. Однако в 5 утра 26 июня один боеготовый Пе-2 появляется в Оперативной сводке № 09. (311) А затем это одинокая «пешка», ведомая командиром полка, появляется и в воздухе:

«Оперативная сводка № 10 штаб 16 САД, Трёмбовля, 17.00 26.6.41

«...86 БАП произвел 4 самолето-вылета под прикрытием истребителей МиГ-3 и И-16 15-й авиадивизии на колонну танков противника на дороге Берестечко-Верба (30 км юго-западнее Дубно. — М.С.). Все четыре самолета, из них 3 СБ и 1 Пе-2, с выполнения задания не вернулись.

По показаниям экипажей самолетов МиГ-3, прикрывавших Пе-2, в районе Радехов группа [в составе] 1 Пе-2 и 2 МиГ-3 была встречена двумя истребителями противника Вф-109. В ходе боя к двум Вф-109 подошло еще звено Вф-109. В результате боя сбит один МиГ-3. Самолет Пе-2 в процессе боя потерян из вида, и данных о нем нет (командир экипажа — командир 86 БАП подполковник Сорокин).

Звено самолетов СБ, в 9.00 вылетевшее на выполнение боевой задачи, действовало по танковой колонне [противника] и при сопровождении самолетов И-16 от 15 САД на свой аэродром не вернулось...» (308)

После потери командира 86-й БАП окончательно «вышел из строя». Оперсводка № 11 штаба 16-й САД от 18.00 27 июня коротко констатирует: «86-го БАП боевых действий не вел». (312) В дальнейшем прямые упоминания о боевых вылетах (или потерях) 86-го БАП в документах не обнаруживаются, правда, в Оперсводке № 03 штаба ВВС 6-й ар-

мии от 19.00 29 июня встречается информация о том, что силами 16-й САД на противника сброшено 18 ФАБ-100. (283) Теоретически «сотку» мог поднять и истребитель, но все же более правдоподобным кажется мне предположение о том, что упомянутые 18 ФАБ-100 — это шесть «соток» (типичная нагрузка бомбардировщиков СБ) в бомбоотсеках каждого из трех принявших участие в бою самолетов 86-го БАП. А самолетов этих, заметим, с каждым днем становилось все больше! К вечеру 2 июля в практически бездействующем из-за отсутствия горючего на аэродроме Тирановка (12 км к северу от Проскуров) полку уже числятся 6 СБ и 6 Пе-2 (Оперсводка № 017 штаба 16-й САД). (313)

Между тем истребительные полки 16-й САД все еще продолжали воевать:

«Оперативная сводка № 11 штаб 16 САД, Тарнополь, 18.00 27.6.41

1. Части 16 САД в течение дня 27.6 вели активные действия по уничтожению танков и моточастей противника в районе Шуровице, Берестечко, Верба (юго-западнее Дубно, т.е. в полосе последнего наступления остатков 8-го и 15-го мехкорпусов. — М.С.). Непрерывным патрулированием в воздухе (о реалистичности этих заявлений мы уже говорили выше. — М.С.) прикрывали части 15-го мехкорпуса в районе Броды, Радехов, Красне. Вели боевую разведку танковых колонн противника и прикрывали аэродром и город Тарнополь от налетов ВВС противника.

Всего дивизия произвела 156 с/в, сброшено 6000 кг бомб разных калибров на танки противника.

2. 87 ИАП выполнил 64 с/в на прикрытие частей 15 МК в районе Броды—Радехов. «Девятка» И-16 встретила в районе Броды 3 Ju-88, один сбит. Истребитель И-16 имеет пробоины, временно вышел из строя. 3 И-16 после воздушного боя израсходовали горючее и совершили вынужденную посадку вне аэродрома, один из них скапотировал, подлежит ремонту.

3. 92 ИАП выполнил 58 с/в, [в том числе] 45 вылетов на прикрытие 15-го мехкорпуса и на бомбометание. Отмечены прямые попадания в танки [противника]. Произведено 13 с/в на разведку. Потери: один самолет разбит при вынужденной посадке...» (312)

Накануне в составе 87-го ИАП появляются 7 новых истребителей Як-1, а число летчиков в полку возрастает с 54 до 61. (308) Можно предположить, что «яки» прибыли в 87-й ИАП вместе с подготовленными для их использования летчиками.

28 июня истребительные полки 16-й САД выполнили 57 с/в на прикрытие бомбардировщиков, 79 с/в — на разведку и атаку наземных целей, сброшено 59 бомб. Потери этого дня оказались — если верить Оперсводка № 02 штаба ВВС 6-й армии — очень высокими. 2 истребителя были сбиты, кроме того, «не вернулись с задания 6 И-16 и 9 И-153, в т.ч. 5 И-16 и 2 И-153 из-за недостатка горючего произвели вынужденную посадку». (282) Правда, на указанном в конце Оперсводки количестве самолетов в частях дивизии эти потери никак не сказались: в 87-м ИАП числятся все те же 29 И-16, 1 Миг-3, и 7 Як-1 (по предыдущей сводке «яков» было даже меньше — 5 единиц). Что же касается 92-го ИАП, то в нем, после того как «не вернулись с задания 9 И-153», число «чаек» даже... выросло! С 23 до 32 единиц. Этот феномен может быть объяснен как общим хаосом с учетом боевых машин в 16-й САД, так и состоявшейся передачей остатков матчасти (12 И-153) из фактически разгромленного 17-го ИАП 14-й САД (об этом было сказано выше, правда, если верить «Историческому формуляру» 17-го ИАП, то эта передача состоялась в июле 41-го).

День 29 июня стал, вероятно, самым результативным днем боевой работы 16-й САД. В этот день дивизия, как и другие сохранившие боеспособность части и соединения ВВС фронта, безостановочно атаковала механизированные колонны 11-й танковой дивизии вермахта, прорвавшейся через Острог на Шепетовку. Силами частей 16-й САД было

произведено 89 вылетов на атаку мотомеханизированных войск противника, сброшено в общей сложности 9850 кг бомб (18 ФАБ-100, 110 ФАБ-50, 102 АО-25). Кроме того, выполнено 36 вылетов на прикрытие войск, 26 — на разведку. Заявлено о двух победах: сбиты в воздушном бою 1 Вф-109 и 1 Нs-126 (тактический разведчик). Собственные потери были относительно невелики (у немцев не хватало истребителей даже для прикрытия основных ударных группировок наземных войск) — подбиты зенитным огнем 1 Як-1 и 1 И-16, еще один И-16 поломан при вынужденной посадке. (283)

Следующая из сохранившихся в архивном Деле Оперсводка штаба 16-й САД датирована уже 3 июля. К тому моменту части дивизии перебазировались на аэродромы Восточной Украины:

«Части 16 АД к исходу 2.7.41 перебазировались:

— 86 БАП в составе 6 СБ и 6 Пе-2 на аэродром Тирановка;

— 87 ИАП в составе 21 И-16 на аэродром Хролин (о «яках» уже нет ни слова. — М.С.);

— 92 ИАП в составе 18 И-153 и 2 И-16 на аэродром Судилков.

На аэродромах Тирановка и Хролин горючего и средств заправки нет; передовые эшелоны баз полностью не прибыли, основные эшелоны находятся в пути. Организуем доставку горючего из Судилков и Полонное.

С утра 3.7 аэроузел 16 АД подвергался непрерывным налетам самолетов противника группами по 3—9 Вф-109 и He-111. В результате налетов сожжены в 87 ИАП один И-16, в 92 ИАП один И-153 поврежден (весьма скромный результат «непрерывных налетов». — М.С.).» (313)

Еще через два дня дивизия оказалась уже за Днепром, на расстоянии более 450 км к востоку от места своей доверенной дислокации. 5 июля 1941 г. заместитель начальника штаба 16-й САД майор Чернышев (новая подпись под документами 16-й САД) докладывает начальнику штаба ВВС

Юго-Западного фронта: «Доношу, что штаб 16 АД, 86, 87, 92 авиаплки, 270, 271 и 276 авиабазы к 15.00 в основном перебазировались на аэродром Веркиевка»¹. (315) Далее майор Чернышев докладывает, в каком состоянии дивизия перебазировалась за Днепр.

О наличии каких-либо самолетов в 86-м БАП вообще не сказано ни слова. В 87-м ИАП за два дня перебазирования число «ишаков» сократилось с 21 до 11, из которых 9 считаются неисправными. В 92-м ИАП ситуация чуть лучше — из 18 «чаек» осталось 12 (из них 6 неисправных), 2 И-16 остались в наличии, но также признаны неисправными. (316) В конечном итоге из примерно 175 боевых самолетов, которыми располагала 16-я САД накануне войны, в наличии осталось всего 25, из них боеготовых — 8. Никаких объяснений по поводу потери полутора сотен боевых самолетов в докладе нет.

Попытаемся разобраться в этом вопросе на основании доступных документов. Установить обстоятельства потери бомбардировщиков 86-го БАП, видимо, уже невозможно в принципе. Составитель многократно упомянутой выше сводки «О наличии и потерях матчасти самолетов 16-й САД с 22.6 по 8.7» (298) даже не пытается решить эту задачу, но приводит следующие цифры по двум истребительным полкам дивизии:

	87 ИАП	92 ИАП
Состояло на утро 22.6 (самолеты всех типов)	65	68
Сбиты в воздушном бою	4	4
Не вернулись с боевого задания	6	21
Уничтожены противником на аэродромах	12	15
Уничтожены при отходе	15	16

¹ Ныне — Вертиевка Нежинского района Черниговской области Украины.

Если верить этим цифрам (и вовсе не принимать во внимание поступление 7 новых «яков»), то в 87-м ИАП должно было остаться в наличии 28 самолетов, в 92-м ИАП — 12 самолетов. Полученный результат примерно совпадает с данными доклада майора Чернышев, но лишь по 92-му ИАП (в 87-м ИАП до арифметического баланса «не хватает» 17 самолетов). Нетрудно увидеть и то, что по 92-му ИАП «баланс» сошелся лишь благодаря появлению в таблице огромного числа пропавших без вести («не вернулся с боевого задания») самолетов.

Совсем другие цифры получаются, если аккуратно просуммировать все потери самолетов истребительных полков 16-й САД, конкретно указанные в приведенных выше оперативных сводках и боевых донесениях. Результат за период с 4.00 22 июня по 19.00 29 июня (без учета поступления и потерь «яков») приведен в следующей таблице:

	87 ИАП	92 ИАП
Состояло на утро 22.6 (самолеты всех типов)	65	68
Сбиты в воздушном бою	7	3
Не вернулись с боевого задания	2	10
Уничтожены противником на аэродромах	9	13
Повреждены противником на аэродромах	16	20
Повреждены в бою, вынужденные посадки	10	3
Разбиты в авариях и катастрофах	1	1
Арифметический остаток	20	18
Состояло исправных на 19.00 29 июня	30	30

То, что в реальности исправных самолетов оказалось на треть больше, чем арифметическая разность между исходной численностью и потерями, не должно нас удивлять. Во-первых, половину потерь составляют поврежденные (на земле, в воздушном бою или при вынужденной посадке

после боя) самолеты, их могли отремонтировать и ввести в строй. Во-вторых, и это самое главное, число самолетов, «уничтоженных и поврежденных противником на аэродромах», взято из явно завышенной (с 2 до 57 единиц) сводки «О потерях матчасти 16 АД за период с 22 по 24 июня включительно». Как бы то ни было, вечером 29 июня в дивизии еще было 60 исправных истребителей (с учетом «яков» — и все 65). Обвальное сокращение численности (до 25, из них 8 исправных) произошло уже в ходе **двукратного перебазирования** (от Тарнополя к Проскурову и от Проскурова к Нежину).

То, что большая (основная) часть самолетов была потеряна не в бою, косвенно подтверждается статистикой наличия и потерь летчиков, приведенной в докладе майора Чернышева от 5 июля 1941 г. Представим эти цифры в виде следующей таблицы:

	86 БАП	87 ИАП	92 ИАП
Состояло к 20.00 21.6	67	84	74
Убито	5	7	4
Ранено	7	16	4
Пропало без вести	3	16	11
В наличии на аэр. Веркиевка, в пути следования	14	31	33
Направлены на переучивание, курсы, в другие части	38	14	22

Примечание: для 86-го БАП в первых трех строках указано число летчиков, а в двух последних — число экипажей.

В этой таблице все сходится точно, до одного человека. Правда, «точность» эта достигнута лишь за счет большого числа «пропавших без вести». В любом случае за 20 дней войны в 16-й САД безвозвратные потери самолетов в 3,5 раза (!) превзошли число убитых и раненых летчиков.

3.6. Итоги и обсуждение

Подробное рассмотрение боевых действий всех частей и соединений ВВС Юго-Западного фронта на этапе «приграничного сражения» потребовало бы многотомного исследования. Учитывая, что объем данной главы неограничен, постараемся теперь подвести некоторые предварительные итоги. В соответствии с общими правилами дидактики мы будем двигаться от самого простого к самому сложному.

Самым простым следует признать тот вывод, который можно сделать на основании одного взгляда на географическую карту с нанесенными на нее точками расположения советских аэродромов. Никакого «сосредоточения основных сил авиации у пограничных столбов» нет и в помине. К моменту начала боевых действий четыре десятка (назвать точную цифру невозможно из-за наличия большого числа «формирующихся» авиачастей, находившихся в разной степени укомплектованности и боеготовности) авиаполков ВВС Киевского ОВО были достаточно равномерно размещены на огромном пространстве Правобережной Украины. За исключением 149-го ИАП на аэродроме Черновцы, даже истребительные полки первого эшелона ВВС округа (фронта) базировались на расстоянии не менее 50—70 км от границы. Соответственно, не имеют ничего общего с действительностью получившие в последние годы широкое хождение байки про то, как «утром 22 июня аэродромы были обстреляны немецкой артиллерией, а ближе к полудню на летное поле выкатились вражеские танки...».

Авиация противника (5-й авиакорпус 4-го Воздушного флота Люфтваффе) была сконцентрирована на значительно меньшем (8 основных) числе аэродромов, причем даже бомбардировочные группы базировались не далее 100 км

от границы. Все это создавало весьма благоприятные условия для нанесения массированного удара по аэродромам противника, однако все предвоенные планы, в которых этот удар был подробно расписан, были «забыты» с первой же минуты войны. В отличие от ВВС Одесского округа (Южного фронта), которые хотя бы предприняли некоторые — очень слабые и неорганизованные — попытки нанести удар по аэродромам на территории противника, авиация Юго-Западного фронта, за редчайшими исключениями, линию границы не пересекала, и противник на своих аэродромах мог чувствовать себя в полной безопасности. Совершенно проигнорирована была и поставленная предвоенными планами задача нанесения бомбового удара по объектам транспортной инфраструктуры (мосты, переправы, ж/д станции и перегоны) в оперативном тылу противника.

Боевая работа была распределена между соединениями ВВС фронта крайне неравномерно. И даже не по старой недоброй поговорке: «Кто везет, на того и грузят», а скорее по прямо противоположному принципу: «На кого нагрузили, тот и повез». Другими словами, объем боевой работы фактически определяло не советское командование, а противник; ВВС фронта лишь реагировали — более или менее успешно — на удары, наносимые авиацией врага. *«В целом для полка второй день войны прошел спокойно, немцы аэродром не трогали»* — эта бесхитростная фраза из мемуаров Ф. Архипенко весьма точно передает суть «реактивного метода» управления боевыми действиями ВВС фронта.

Наглядной иллюстрацией к этому может служить многократно упомянутая выше «Сводка уничтоженных самолетов противника», приложенная к докладу командующего ВВС Юго-Западного фронта от 21 августа 1941 г. Содержащиеся в ней сведения можно свести в следующую, весьма красноречивую, таблицу:

	22—30.06	1—6. 07 -	7—12. 07
14 САД	29	10	1
15 САД	65	8	0
16 САД	20	2	2
17 ИАД	0	0	41
ВВС 12-й армии	0	0	74
36 ИАД ПВО, г. Киев	0	0	17

Конечно, «Сводка» эта не слишком точна. В частности, «ВВС 12-й армии», к которым (о чем, опять же, надо лишь догадываться) составитель отнес авиаполки 63, 64 и 44-й дивизий, сбили некоторое количество самолетов противника уже в первые дни войны; числились сбитые самолеты противника и за 36-й ИАД. Однако общая картина вырисовывается достаточно ясно. В первую неделю войны истребительные части, расположенные в глубине оперативного построения и на южном фланге фронта, фактически бездействуют и терпеливо дожидаются того момента, когда противник, разгромив первый эшелон ВВС фронта, дойдет до них. Такое «оперативное искусство», проявленное командованием ВВС Юго-Западного фронта, выглядит особенно контрастно на фоне действий противника, который непрерывно перебазировал свои авиачасти вслед за наступающими наземными войсками (уже 26—27 июня истребительные группы 5-го авиакорпуса Люфтваффе перелетели на захваченные советские аэродромы в полосе прорыва 1-й танковой группы, а в начале июля весь авиакорпус переместился из Польши на бывшую советскую территорию).

Еще одним, весьма незаурядным проявлением «реактивности» действий ВВС Юго-Западного фронта можно считать удивительно большое число сбитых самолетов противника, заявленных стрелками бомбардировщиков. Разумеется, «заявленные» и реально сбитые — это совсем не одно и то же, но ведь такую же логику можно и нужно распространить и на заявленные победы летчиков-

истребителей. Так вот, судя по вышеупомянутой «Сводке», в период с 22 июня по 3 июля включительно истребительные полки заявили о 133 сбитых самолетах противника, а стрелки бомбардировщиков — о 70 (62-я БАД — 33, 18-я ДБАД — 17, 16-я БАД — 12, 19-я БАД — 8). 62-я БАД и вовсе оказалась на почетном третьем месте по числу сбитых (заявленных) самолетов противника, опередив таким образом многие истребительные дивизии!

Это абсолютно «ненормальная», нигде более не встречающаяся статистика побед и потерь в воздухе. Статистика тем более странное, если вспомнить, что в составе ВВС Юго-Западного фронта истребителей было в два раза больше, чем бомбардировщиков, и летали истребители чаще, и базировались они значительно ближе к линии фронта. Может быть, нас просто вводит в заблуждение весьма условная достоверность «Сводки»; может быть, стрелки бомбардировщиков в силу неизвестной нам причины были особенно склонны к «припискам». Однако более вероятной представляется мне гипотеза о том, что оказаться в ситуации воздушного боя немецкий летчик мог главным образом в том случае, когда он сам на этот бой активно «напрашивался»¹.

Последний из перечня относительно простых выводов состоит в том, что ни одной цифре в многочисленных отчетах, оперсводках и боевых донесениях июня 41-го г. нельзя верить без тщательной проверки, сопоставления с другими отчетами, сводками и донесениями. Хаос в документах ВВС фронта просто пугающий; боевые самолеты исчезают неведомо куда, а затем неожиданно «воскресают» десятка-

¹ В известной книге В. Швабедиссена «Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации 1941—1945 гг.» приводится множество воспоминаний немецких летчиков такого, примерно, содержания: *«Я несколько раз чуть ли не сталкивался с русскими истребителями, пролетая через их строй, а они даже не открывали огня... до осени 1941 г. мы или не сталкивались с советскими истребителями, или те просто не атаковали нас... советские истребители прекращали атаки сразу, как только «Юнкерсы» открывали ответный огонь».*

ми и сотнями. Общепринятая, приведенная во множестве исследований цифра общего количества самолето-вылетов ВВС Юго-Западного фронта — 10 тыс. в период с 22 июня по 10 июля. В докладе командующего ВВС фронта Астахова приведено число с/в в период с 22 июня по 10 августа — 36 780 вылетов. Другими словами, в первые дни войны, тогда, когда количество самолетов ВВС фронта измерялось четырехзначными числами, в среднем выполнялось по 530 вылетов в день. А с 10 июля по 10 августа, после того как в авиации фронта осталось порядка двух сотен исправных самолетов, среднее число вылетов выросло до 890 в день?

Даже совсем уже простой вопрос о месте расположения авиачастей на определенную дату далеко не всегда удается выяснить достоверно и точно. Остается предположить, что описанный в мемуарах А. Биленко способ «перебазирования» штабов был достаточно распространенным явлением. Соответственно, доклады, составленные в этих штабах (и получившие сегодня почти сакральный статус «Архивный документ»), отражают главным образом меру фантазии штабного писаря, но никак не реальное положение дел.

Достаточно парадоксальный и во многом неожиданный вывод приходится сделать на основе анализа результативности действий истребительных полков ВВС Юго-Западного фронта: уловить связь результатов воздушных боев с ТТХ использованных самолетов-истребителей практически не удается. Как успешно, так и крайне неуспешно действовали в равной мере полки, вооруженные новейшими «яками» и устаревшими (безо всяких кавычек) «чайками». Более того, странная ирония истории проявилась в том, что именно отжившими свой век бипланами И-153 были вооружены такие относительно активно и результативно воевавшие части, как 46-й ИАП (14-я САД), 92-й ИАП (16-я САД), 12-й ИАП (64-я ИАД).

Как и чем это можно объяснить? Низкой достоверностью имеющихся документов? Общим правилом, в соот-

ветствии с которым «Лучший истребитель — это истребитель, в кабине которого лучший летчик»? Разумеется, и эти аргументы заслуживают внимания, но, возможно, к ним надо добавить еще один: «Все нули равны друг другу». Эффективность действий истребительной авиации Юго-Западного фронта была в целом низкой, и это было обусловлено не ТТХ самолетов, а крайне низким уровнем менеджмента (т.е. летали мало, не там и не тогда, где следовало, без связи и управления, без взаимодействия с наземными войсками и системой ВНОС). В тех же весьма редких случаях, когда эскадрилья советских истребителей натыкалась в воздухе на одинокую пару тяжелых и неповоротливых «Хейнкелей», печальный для немцев исход боя уже мало зависел от того, с кем именно они встретились — с «мигами» или с «ишаками». Такому исходу во многом способствовало и тот, подтверждаемый документами «с двух сторон», факт, что немецкие бомбардировщики действовали мелкими группами или даже одиночными самолетами, без истребительного прикрытия, на большую глубину (до 200—300 и более километров от линии фронта).

С другой стороны, крайне малочисленные немецкие истребители также не смогли нанести серьезных потерь противнику (т.е. авиации Юго-Западного фронта). Во всех соединениях ВВС фронта, боевые действия которых были рассмотрены выше, потери в воздушных боях составляют лишь малую долю в общем числе потерь, и это несмотря на то, что истребители эскадры JG-3 действовали с огромным напряжением и с очень высокой результативностью. Здесь уже необходимо переходить от слов к цифрам. В высшей степени интересные цифры обнаруживаются в справке «О потерях матчасти ВВС Юго-Западного фронта с 22 по 30.6.41 г.». (317) Документ подписал 2 июля начальник штаба ВВС фронта генерал-майор Ласкин.

Если верить этой справке, в воздушных боях (не считая 28 боевых самолетов, сбитых зенитным огнем) было сбито

всего 138 самолетов (38 СБ, 31 И-153, 26 МиГ-3, 24 И-16, 10 ДБ-3ф, 7 Пе-2, 2 Як-1), что составляет **менее 8% от исходной численности** (если принять в расчет и бомбардировщики 4-го ДБАК, то процент станет еще ниже).

С другой стороны, за 9 дней боевых действий немецкие истребители реально сбили (заявили-то они о 258 сбитых советских самолетах) большее число самолетов противника, чем их (истребителей) собственная численность (138 против 109). Это очень высокий, рекордный показатель. Для сравнения напомним, что, вероятно, самая результативная истребительная дивизия ВВС Юго-Западного фронта, 15-я САД, за те же самые 9 дней заявила (не сбила в реальности, а заявила!) 65 самолетов противника. Что же касается ее собственной численности, то даже после необъяснимой потери половины боевых самолетов в 15-й САД ежедневно числилось порядка 50—70 боеготовых истребителей. В целом же реальные (подтвержденные немецкими документами) потери 5-го авиакорпуса Люфтваффе в июне 41-го составили 73 самолета¹. (318) Эта цифра (в которую — не будем об этом забывать — вошли также самолеты, сбитые зенитками и огнем стрелков бомбардировщиков) во много раз меньше самых минимальных оценок численности истребителей ВВС фронта.

Если немецкие истребители сбили не более 8% от исходной численности самолетов ВВС Юго-Западного фронта, а зенитки (причем далеко не всегда немецкие) добавили к тому еще 2%, то куда же, в таком случае, делась огромная группировка советской авиации²? Читатель, надеюсь, еще

¹ Учтены безвозвратно убывшие (повреждения более 60% по принятой в Люфтваффе системе учета) самолеты, потерянные «от воздействия противника и по неизвестным причинам».

² А. Исаев со ссылкой на ЦАМО (ф. 229, оп. 181, д. 25, л.л. 25—26) приводит такие данные: с 22 по 30 июня включительно сбито в воздушных боях 180 самолетов, сбито зенитками 70 самолетов. Не ясно — включены ли в эти цифры сбитые И-15? В любом случае эти 250 самолетов составляют не более 14% от минимальной (без учета самолетов в «шапах» и формирующихся полках) исходной численности ВВС Юго-Западного фронта.

помнит, что в начале этой главы были приведены данные из двух документов, судя по которым ВВС фронта с 22 июня по 11 июля потеряли не то 4/5, не то 9/10 от исходной численности боевых самолетов. Да и немногие оставшиеся оказались к тому моменту на аэродромах в районе Чернигова, Нежина и даже Курска (туда «перевезлась» 19-я БАД, в которой из 143 бомбардировщиков осталось 23, в т.ч. 13 — неисправных), т.е. были фактически выведены из зоны боевых действий и в составе ВВС действующего фронта числились сугубо формально.

Сохранившиеся документы лишают нас возможности списать этот позорный разгром на последствия «внезапного удара по мирно спящим аэродромам». В упомянутой выше справке «О потерях матчасти ВВС Юго-Западного фронта с 22 по 30.6.41 г.» последствия удара по аэродромам аккуратно пересчитаны — по дням, типам самолетов, степени нанесенного ущерба:

	22.6	23.6	24—25.6	26—30.6	Всего:
МиГ-3	33 / 25	2 / 3	6 / 6	0	41 / 34
Як-1	0	0	1 / 13	0	1 / 13
И-16	23 / 22	1 / 0	5 / 17	1 / 0	30 / 39
И-153	70 / 20	10 / 6	0 / 13	0	80 / 39
СБ	7 / 0	0	3 / 25	1 / 1	11 / 26
Пе-2	2 / 7	0 / 6	0 / 2	0	2 / 15
Всего:	135 / 74	13 / 15	15 / 76	2 / 1	165 / 166

Примечание: первая цифра — уничтожены, вторая — повреждены.

Итак, всего на аэродромах безвозвратно уничтожено 165 самолетов (не считая устаревшие И-15бис, которые мы и не включали в общий перечень боевых самолетов ВВС фронта). Если же под «внезапным ударом» понимать события первого дня войны, то в тот день ВВС Юго-Западного фронта безвозвратно потеряли на земле всего 135 самолё-

тов — опять же, менее 8% от исходной численности. С учетом поврежденных и временно выведенных из строя самолетов цифры наземных потерь первого дня войны возрастают до 209 самолетов (12% от исходной численности). Вот и весь «уничтожающий удар». В последующие дни потери, как и следовало ожидать, стали значительно меньшими. Более того, к тому времени многие поврежденные самолеты, несомненно, перешли в разряд исправных. Такое утверждение основано на фактах — судя по докладу командующего ВВС фронта от 21 августа, за три недели войны (с 22 июня по 13 июля) было восстановлено 990 самолетов.

Можно ли — принимая во внимание все вышесказанное о достоверности штабных документов июня 1941 г. — верить этим цифрам? О полноте и доскональной точности учета наземных потерь говорить, конечно же, не приходится. Тем не менее данные, приведенные в справке «О потерях матчасти ВВС Юго-Западного фронта с 22 по 30.6.41 г.», вполне подтверждаются многими другими документами и фактами. Во-первых, очень близкие цифры названы и в докладе Астахова: 237 самолетов, уничтоженных и поврежденных на аэродромах за первые три дня войны, 304 самолета, уничтоженных и поврежденных на аэродромах в период с 22 по 30 июня включительно.

Во-вторых, аэродромы 6 из 11 авиадивизий ВВС фронта вообще не подверглись в первый день войны какому-либо воздействию противника (не считая случаев появления в небе одиночного разведчика, сбросившего с большой высоты пару бомб, упавших в километре от летного поля). В тех дивизиях первого эшелона, аэродромы которых стали объектом нападения, серьезные потери понесли (подробно об этом было сказано выше) лишь следующие полки:

— 247 ИАП (64 ИАД), повреждено и уничтожено 42 самолета¹;

¹ Единственное упоминание о потерях этого полка обнаружено лишь в оперсводке штаба общевойсковой армии и может быть весьма неточным.

- 149 ИАП (64 ИАД), от 15 до 36 самолетов уничтожено;
- 12 ИАП (64 ИАД), 32 самолета уничтожено, 4 повреждено;
- 62 ШАП (63 САД), от 23 до 45 самолетов уничтожено;
- 66 ШАП (15 САД), 34 самолета уничтожено и повреждено.

Итого — 5 полков из примерно 40 в составе ВВС фронта. Причем только два из этих пяти (12-й и 149-й ИАП) представляли собой реальную боевую единицу. Остальные три — это формирующийся 247-й ИАП (непонятно даже, были ли в этом полку умеющие летать летчики) и два «шапа», вооруженных устаревшими бипланами И-15/И-153.

Кроме того, от 5 до 15 самолетов было повреждено и уничтожено на земле в 23, 28, 164-м истребительных полках 15-й САД, 17, 46 и 89-м истребительных полках 14-й САД. Реальные (без позднейших «накруток») наземные потери были именно таковы. Вот почему представленные в справке начальника штаба ВВС фронта от 2 июля цифры — 209 самолетов (не считая И-15), уничтоженных и поврежденных на земле 22 июня, — представляются мне достаточно достоверными, а если и заниженными, то лишь на несколько десятков единиц.

Строго говоря, на этом уже можно ставить последнюю точку. Да, «тема не раскрыта». Задача, поставленная в начале данной главы (реконструировать события «странной войны», в ходе которой было потеряно 4/5 боевых самолетов и сохранено 3/4 летных экипажей), не решена. Едва ли она вообще имеет решение, т.к. мы никогда не сможем с точностью установить, что, какие реальные события скрываются за такими невнятными категориями, как «сожжены на аэродроме за невозможностью восстановить», «повреж-

дены при вынужденной посадке из-за выработки горючего», «не установлено нахождение после перелета» и пр. А если решение и есть, то искать его надо где-то совсем в других местах и документах. Например, в протоколах партсобраний коммунистов 46-го истребительного авиаполка.

Полк этот — один из лучших, в будущем — 68-й Гвардейский (не думайте, уважаемый читатель, что я специально искал и, наконец, нашел какую-то особо разгильдяйскую часть). Протоколы партсобраний — это толстый «гроссбух», сотни страниц, исписанных каллиграфическим почерком. (319) Сейчас он уже рассекречен — впрочем, ничего, связанного с «военной тайной» в прямом смысле этого слова, я в этих протоколах и не нашел. Очень подробно, со всеми деталями и подробностями, товарищи коммунисты обсуждают свой политморсос (политико-моральное состояние). Не только обсуждают, но и по-партийному прямо осуждают имеющиеся недостатки.

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ ПАРТБЮРО 46-го ИАП

от 5 января 1940 г.

Слушали: Персональное дело т. Тараненко (все фамилии мною изменены, любые совпадения с реальными людьми случайны. — М.С.)

В ходе обсуждения выступили:

т. Николаев: «Я считаю, что т. Тараненко заблудился, и партийное бюро требует от него, чтобы он показал — где живет его знакомая. Тараненко не сказал нам всю правду по поводу его знакомств»

т. Гаврилов: «Тараненко не подумал, что он стоит на краю пропасти — коммунист получил приглашенный билет в конверте на банкет, где незнакомые люди!»

т. Гришин: «Партия воспитала т. Тараненко и дала ему очень много, но т. Тараненко забыл, что ему много дали, и

сейчас он начинает терять достоинство коммуниста. Тараненко забывает, что приглашением на банкет он мог быть вовлечен в контрреволюционную разведку по его оплошности. Тараненко, опираясь на советские законы, прикрывает свои непартийные действия».

т. Евдокимов: «Когда сообщили, что Тараненко расходится с женой, то я не поверил. Тараненко нашел место, где разводиться — на Западной Украине, где каждый козырь для врагов! И еще — Тараненко поступил не как коммунист, обманывая свою жену».

т. Шерстнев: «Почему т. Тараненко до Народных Зборов рвался домой? А потому, что у Вас на избирательном округе была секретарша! Вы провожали ее во Львов, поэтому Вы не даете жене деньги в течение 3 месяцев; это не покоммунистически. Вы прикрываетесь законами, а прожили с ней 8—9 лет! Вам надо было сказать партийному бюро, что Вы в нее влюбились».

т. Дронов: «Мы говорим, а Тараненко даже и не думает ни о чем! Он считает, мол, «вы говорите, а мне — что хотите говорите!» Тараненко сейчас окончательно оторвался от партии».

т. Тихонов: «Тараненко, опираясь на законы, слепо их понимает. Для нас, коммунистов, есть один закон — Устав партии. Тараненко, как коммунист, потерял классовую бдительность, поэтому мы должны на этом заострить всю парторганизацию».

Постановили:

— за бытовое разложение, выразившееся в связи с женщиной, имея жену, и послужившей причиной, толкающей т. Тараненко к разводу;

— за притупление классовой бдительности, выраженное в посещении банкета под Новый год;

— за неискренность, выраженную в том, что, имея связь с девушкой неизвестного социального происхождения, отец

Источники

1. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. в 6 томах. Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Отдел истории Великой Отечественной войны. Кол. авторов под рук. Н.А. Фокина. — М.: Воениздат, 1961. Т. 2. Стр. 16.
2. Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Кол. авторов. — М.: Воениздат, 1968. Стр. 29.
3. *Зимин Г.В.* Тактика в боевых примерах: истребительная авиационная дивизия — М.: Воениздат, 1982. Стр. 10.
4. *Кожевников М.Н.* Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. — М.: Издательство «Наука», 1985. Стр. 37.
5. *Кузнецов Н.Г.* Накануне. — М.: Воениздат, 1969.
6. *Савицкий Е.Я.* Я — «Дракон». Атакую! — М.: Молодая гвардия, 1988.
7. *Верт А.* Россия в войне 1941—1945. Пер. с англ. — М.: Воениздат, 2001.
8. *Некрич А.М.* 1941, 22 июня. — М.: Памятники исторической мысли, 1995.
9. 1941 год — уроки и выводы. Колл. авторов под рук. В.П. Неласова. — М.: Воениздат, 1992. Стр. 99. Стр. 190.
10. История России. Учебное пособие. Колл. авторов под рук. А.С. Орлова. — М.: «Проспект», 2008.
11. *Гареев М.А.* Непреходящие уроки сорок первого. — «Независимое военное обозрение», 18.06.2010 г.
12. *Солонин М.* Бочка и обручи, или Когда началась Великая Отечественная война? — Дрогобыч, «Відродження», 2004.
13. *Солонин М.* На мирно спящих аэродромах. — М.: Яуза-ЭКМО, 2006.
14. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 2.
15. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 9.

16. ЦАМО, ф.208, оп. 2589, д. 59, л. 5.
17. Копия приговора предоставлена автору архивом Общества «Мемориал».
18. ЦАМО, ф. 124 ИАП, -оп. 199799, д.1, лл. 1—2.
19. ЦАМО, ф. 124 ИАП, оп. 199799, д.1, л. 3.
20. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 6.
21. *Мельтюхов М.* Начальный период войны в документах военной контрразведки. В сборнике статей «Трагедия 1941. Причины катастрофы». — М.: Яуза-Эксмо, 2008.
22. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 100, лл. 96—98, цитируется по М. Мельтюхов, «Начальный период войны в документах военной контрразведки» (см. п. 21).
23. ЦАМО, ф. 3422, оп. 1, д. 6, л. 7.
24. *Солонин М.* На мирно спящих аэродромах. — М.: Яуза-Эксмо, 2006. Стр. 8—9.
25. *Солонин М.* Разгром 1941. На мирно спящих аэродромах. — М.: Яуза-Эксмо, 2009. Стр. 490.
26. *Степанов А.* Развитие советской авиации в предвоенный период. — М.: Русский Фонд содействия образованию и науке, 2009.
27. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 30, л. 39.
28. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 236, лл. 65—69.
29. *Катков В., Фирсов А.* Истребитель «Мессершмитт» Bf-109. Журнал «Авиация и космонавтика». № 5—6, 1999.
30. *Соболев Д.* История самолетов 1919—1945 г. — М.: РОС-СПЭН, 1997.
31. Документы и материалы кануна Второй мировой войны. 1937—1939 гг. Т. 2. — М.: Политиздат, 1981. Стр. 186.
32. *Степанов А.* Пиррова победа Люфтваффе на Западе. Журнал «История авиации». № 3. 2000.
33. *Ричардс Д., Сондерс Х.* ВВС Великобритании во Второй мировой войне. — М.: Воениздат, 1963.
34. *Беккер К.* Военные дневники Люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС. — М.: Центрополиграф, 2008.
35. Документы внешней политики. Т. 23, книга 2. — М.: Историко-документальный департамент МИД РФ, 1995. Стр. 198—200.
36. *Котельников В.* Моторы Большой войны. Журнал «Крылья Родины». № 7. 2002.
37. ЦАМО, ф. 27-го ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л.л. 11,12,15.
38. ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 518594, д. 1, л. 8.

39. *Гордюков Н., Хазанов Д.* Ближний бомбардировщик Су-2. — М.: Издательский дом «ТМ», 2000.
40. *Солонин М.* На мирно спящих аэродромах. — М.: Яуза-Эксмо, 2006. Стр. 240.
41. *Гугля Ю., Иванов В.* Роковой И-180. — Журнал «Аэрохобби», №1, 1994.
42. *Перов В., Растренин О.* Неизвестный Ар-2. — Журнал «Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра», №7, 2003.
43. *Шавров В.* История конструкций самолетов в СССР 1938—1950 гг. — М.: «Машиностроение». 1978.
44. *Гугля Ю., Иванов В.* И-185: скорость, маневр, огонь... трагедия. — Журнал «Аэрохобби». № 1. 1994.
45. *М. Мухин.* Советская авиапромышленность накануне ВОВ. — Журнал «Отечественная история» № 3. 2000.
46. Россия — XX век. Документы. 1941 год. Кн. 1. М.: Международный фонд «Демократия». 1998. Стр. 751
47. Там же. Стр. 182.
48. Там же. Стр. 237—238.
49. Там же. Стр. 521, 750.
50. Самолетостроение в СССР. 1917—1945 гг. В 2-х т. — М.: 1994.
51. РГАСПИ, ф.17, оп. 162, д. 30, л. 101.
52. Россия — XX век. Документы. 1941 год. Кн. 2. М.: Международный фонд «Демократия». 1998. Стр. 379.
53. Там же. Стр. 380.
54. *Родионов И.И., Сovenko А.Ю.* Ил-4: так было. — Журнал «Авиация и время». № 1/1998.
55. *Яковлев А.* «Цель жизни», М.: Политиздат, 1973.
56. Советская повседневность и массовое сознание. 1939—1945. Сб. докум., сост. А.Я. Лившин, И.Б. Орлов. — М.: РОССПЭН, 2003. Стр. 235.
57. Россия — XX век. Документы. 1941 год. Кн. 1. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 552—553.
58. *Мухин М.* Авиапромышленность СССР в 1921—1941 годах. — М.: Наука, 2006.
59. *Емельяненко В.* В военном воздухе суровом. — М.: «Молодая гвардия», 1972.
60. *Соболев Д.* История самолетов 1919—1945 г. — М.: РОССПЭН, 1997. Стр. 233.
61. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 17.

62. *Маслов М.* Истребитель И-16. — М.: Издательство «Экспринт НВ», 1997.
63. *Маслов М., Медведь А., Д. Хазанов.* Истребитель МиГ-3 — М.: «РУСАВИА», 2003.
64. *Захаров Г.* «Я — истребитель». М.: Воениздат, 1985. Стр. 107.
65. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 38.
66. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, л. 34.
67. *Котельников В., Лейко О.* Пикирующий бомбардировщик Пе-2. — М.: МАИ, 1993.
68. Библиотека УБП ВВС, инв. № 3446, с.107, цитируется по «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах». Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова. Главный штаб ВВС СССР, 1962.
69. *Перов В., Растренин О.* Неизвестный Ар-2. — Журнал «Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра». № 7, 2003.
70. *Решетников В.* Применение дальней авиации в Великой Отечественной войне. В сборнике «Роль ВВС в Великой Отечественной войне 1941—1945». М.: Воениздат, 1986. Стр. 93.
71. РГВА, ф. 4, оп. 15-Б, д. 2, лл. 14—17.
72. *Степанов А.* Развитие советской авиации в предвоенный период. — М.: Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2009.
73. *Мельтюхов М.* Упущенный шанс Сталина. — М.: «Вече», 2000. Стр. 352—354.
74. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 27, л. 136.
75. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 32, л. 48.
76. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 28, л. 85.
77. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 106.
78. ЦАМО, ф. 35, оп. 30802, д. 19, лл. 22—24; ф. 35, оп. 107559, д. 9, л. 147—165, цитируется по: «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах». Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова. Главный штаб ВВС СССР, 1962.
79. Русский архив: Великая Отечественная. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Документы и материалы. Т. 25(14). — М., 1998. Документ № 360.
80. Страница «Музей» официального сайта АО «Роснефть» <http://museum.rosneft.ru/past/chrono/year/>.
81. Персональный сайт Ч.А. Султанова <http://sultanov.azeriland.com/oil.html>.

82. *Козловский Е.* Геология: уроки Великой войны. — Журнал «Промышленные ведомости». № 3. 2005.
83. Серия ЖЗЛ, «Советские инженеры». Сборник статей. — М.: «Молодая гвардия». Стр. 36, 55.
84. *Хохлов П.* Над тремя морями. — Л.: «Лениздат», 1988.
85. Россия — XX век. Документы. 1941 год. Книга 2. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 90.
86. Там же. Стр. 54—56.
87. Мировая война 1939—1945. Сборник статей. — М.: «Иностранная литература, 1957. Стр. 515.
88. *Степанов А.* Пиррова победа Люфтваффе на Западе. — Журнал «История авиации». № 3. 2000.
89. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 35.
90. Газета «Красная Звезда», 19 февраля 2002 г. А. Бондаренко. «Авиация продолжает отставать...».
91. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 4.
92. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 37.
93. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76.
94. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, лл. 4—5.
95. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 20.
96. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 41.
97. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, лл. 12, 76.
98. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 82.
99. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 116.
100. ЦАМО, фонд 27 Гв.ИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7.
101. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 130.
102. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 131.
103. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 113.
104. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 138.
105. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 31-А, л. 124.
106. *Хорьков А.* Грозовой июнь. Трагедия и подвиг войск приграничных округов. — М.: Воениздат, 1991. Стр. 122
107. РГВА, ф. 4, оп. 15-Б, д. 2, лл. 20—22.
108. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, лл. 41—42, 51—52.
109. *Захаров Г.* «Я — истребитель». — М.: Воениздат, 1985. Стр. 104.
110. Воспоминания С.Ф. Долгушина размещены на сайте «Я помню» по адресу <http://www.iremember.ru/content/view/512/78/lang,ru/>
111. *Цупко П.* Пикировщики. — М.: Политиздат, 1987. Стр. 9.
112. ГАРФ, ф. Р8418, оп. 24, д. 1516, л. 12.

113. РГВА, ф. 33987. оп. 3, д. 505, л. 242—252, цитируется по журналу «Родина» № 8—9, 1993. Стр. 14.
114. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 242, лл. 84—90, цитируется по: «Россия — XX век. Документы. 1941 год», Кн. 1. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 289.
115. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 239, лл. 245—277, цитируется по «Россия — XX век. Документы. 1941 год». Кн. 1. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 484—498.
116. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 259, лл. 1—17, цитируется по: «Россия — XX век. Документы. 1941 год». Кн. 2. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 233—239.
117. *Бобылев П.Н.* «Репетиция катастрофы». Военно-исторический журнал. 1993. № 7, 8.
118. ЦАМО, ф. 131, оп. 12522, д. 10, лл. 2—14.
119. ЦАМО, ф. 138, оп. 12940, д. 12, лл. 1—22.
120. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 253, лл. 9—46, цитируется по: Военно-исторический журнал. 1996, № 4.
121. *Bernad D., Karlenko D., Roba J.-L.* «From Barbarossa to Odesa. Vol. 1. The Air Battle for Bessarabia», Ian Allan Publishing, 2007.
122. *К.-Г. Маннергейм.* «Мемуары». — М.: «Вагриус», 2003. Стр. 315.
123. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, л. 36.
124. *Покрышкин А.И.* Познать себя в бою. — М.: Издательство ДОСААФ, 1986.
125. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, лл. 19—20, 28—30.
126. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 31-А, л. 124.
127. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 8, л. 1.
128. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 1.
129. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 2.
130. *Хазанов Д.Б.* 1941. Война в воздухе. Горькие уроки. — М.: Яуза, Эксмо, 2006.
131. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 9.
132. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 54.
133. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 14, л. 3.
134. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 2, л. 2.
135. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 2.
136. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 2, л. 1.
137. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, л. 4.
138. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 3.
139. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 2, лл. 1, 2.
140. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 7.

141. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8А, л. 7.

142. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, лл. 2—4.

143. *Хазанов Д.* Указ. соч. Стр. 144.

144. РГВА, ф. 4, оп. 15-б, д. 2, л. 16.

145. Приведены данные из сборника «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах». Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова, Главный штаб ВВС СССР, 1962 г., уточненные в ряде случаев по первичным документам частей ВВС Одесского округа.

146. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 340.

147. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 14, л. 2.

148. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 3.

149. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 4.

150. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 9.

151. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 7.

152. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, лл. 14—15.

153. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 10.

154. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 54.

155. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 40.

156. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 41.

157. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 5.

158. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 4.

159. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 4.

160. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 55.

161. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 14.

162. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 17.

163. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 18.

164. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 20.

165. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 41.

166. ЦАМО, ф. 138, оп. 12940, д. 12, л. 10.

167. ЦАМО, ф. 138, оп. 12940, д. 12, л. 5.

168. *Хазанов Д.* «1941. Война в воздухе. Горькие уроки». — М.: Яуза-Эксмо, 2006.

169. Россия — XX век. Документы. 1941 год. Книга 1. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Стр. 570.

170. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 19.

171. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 8, лл. 21—22.

172. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 8, л. 23.

173. *Рейнгардт К.* «Поворот под Москвой. Крах гитлеровской стратегии зимой 1941/42 г.». Пер. с нем. — М.: Воениздат, 1980. Стр. 134.

174. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 2.

175. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 23; д. 8, лл. 3, 7.
176. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 23.
177. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 3.
178. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 25.
179. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 5.
180. *Морозов М.* «Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем». Журнал «История авиации» № 1—2 / 2003.
181. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 2, л. 3.
182. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8-А, л. 8.
183. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 14.
184. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 10.
185. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 17.
186. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 8.
187. *Белов П.* «Кавалеристы на Южном фронте» (<http://www.rkka.ru/operg/2kk/main.htm>)
188. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 2.
189. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 4.
190. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, лл. 20, 24.
191. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 32.
192. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 36.
193. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 39.
194. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, лл. 41, 45.
195. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, лл. 49, 56.
196. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 10, л. 52.
197. 1941 год — уроки и выводы. Колл. авторов под рук. В.П. Неласова. — М.: Воениздат, 1992. Стр. 179.
198. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 8, л. 28.
199. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 54.
200. ЦАМО, ф. 35, оп. 107559, д. 6, лл. 4—37, 80—82, цитируется по: «Советская авиация в ВОВ в цифрах» (см. п. 145).
201. *Стратулат А., Жирохов М.* «По сигналу «Ардялул». Румынская авиация 22 июня 1941 г.». Журнал «Авиация и время». № 6/2002.
202. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 7.
203. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 36.
204. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 2.
205. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 29.
206. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 54.
207. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 23.
208. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 5.
209. ЦАМО, ф. 20078, оп. 1, д. 11, л. 55.

210. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8, л. 7.
211. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7-А, л. 25.
212. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, л. 34.
213. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 349.
214. ЦАМО, ф. 228, оп. 724, д. 33, л. 4.
215. «Артиллерийское снабжение в Великой Отечественной войне 1941—45 гг.». Статистический сборник. Т. 1. Москва—Тула, Издательство ГАУ, 1977 г. (размещен на www.soldat.ru).
216. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 350.
217. «Известия ЦК КПСС». № 7. 1990.
218. ЦАМО, ф. 35, оп. 107559, д. 5 (т. 1), лл. 116—153, 170—207, цитируется по: «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах». Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова. Главный штаб ВВС СССР, 1962.
219. Солонин М. На мирно спящих аэродромах, 2-я ред. — М.: Яуза-Эксмо, 2009. Стр. 487—488.
220. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, л. 311.
221. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, л. 314.
222. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 19, л. 1.
223. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 82.
224. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 85.
225. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, лл. 307—310.
226. Хазанов Д. Битва за небо. 1941. От Днепра до Финского залива. — М.: Яуза, ЭКСМО, 2007.
227. «Газета по-киевски», 22.06.2006 г. (<http://mycityua.com/history/2006/06/22/090022.html>)
228. Лето 1941. Украина: документы и материалы. Хроника событий. Сборник, сост. В. Замлинский. — Киев: Украина, 1991. Стр. 136 (цит. по: Д. Хазанов, указ. соч.).
229. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 15, л. 3.
230. Доклад командующего ВВС Юго-Западного фронта от 21 августа 1941 г. Цит. по: «Сборник боевых документов Великой Отечественной войны», вып. № 36. — М.: Воениздат, 1958. Стр. 109—122.
231. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 19, л. 3.
232. «Правда», 23 июня 1941.
233. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, л. 30.
234. Новиков А. В небе Ленинграда. — М.: «Наука», 1970 г.
235. Опубликован со ссылкой на АП РФ, оп. 24, д. 378, л. 196.
236. Слюсарева Н. «Мой отец — генерал». Журнал «День и ночь». № 1 / 2010 <http://magazines.russ.ru/din/2010/1/sl16.html>

237. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, л. 276.

238. *Мельтюхов М.* Начальный период войны в документах военной контрразведки. В сборнике: «Трагедия 1941. Причины катастрофы». — М.: Яуза — Эксмо, 2008.

239. Сводка потерь самолетов Люфтваффе за 22 июня 1941 г. по данным Военного архива ФРГ (ВА-МА RL 2 III/1177) составлена Р. Ларинцевым, размещено на <http://www.airforce.ru/history/ww2/22june41/index.htm>

240. *Комарницкий С.* «Они приближали Победу. Буковина и буковинцы в годы Великой Отечественной войны», отрывки из книги размещены на <http://mts-market.ru/?p=11>

241. ЦАМО, ф. 359, оп. 6435, д. 1, л. 2, цитируется по: «Военно-исторический журнал». № 7/1989. Стр. 31.

242. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 15, л. 7.

243. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 19, лл. 8, 9.

244. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 5.

245. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 15, л. 2.

246. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 280.

247. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 12.

248. ЦАМО, ф. 35, оп. 30202, д. 30, лл. 7, 8; цитируется по: СБД № 36. Стр. 123—126.

249. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 19, л. 6.

250. *Баграмян И.Х.* Так начиналась война. — М.: Воениздат, 1971.

251. *Архипенко Ф.Ф.* Записки летчика-истребителя. — Харьков: «Дельта», 1999.

252. Воспоминания А.П. Биленко предоставил его сын А.А. Биленко (Украина, Донецк).

253. Русский Архив, Великая Отечественная. Т. 13. Приказы Народного комиссара обороны СССР. — М.: «ТЕРРА», 1994. Стр. 202.

254. ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 518594, д. 1, лл. 2, 3, 14.

255. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 25; там же: д. 10, л. 180, 181.

256. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 8.

257. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 9.

258. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 3, лл. 95—97.

259. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 4.

260. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 22.

261. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 60.

262. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 25.

263. ЦАМО, ф. 68 ГвИАП, оп. 519112, д. 1, л. 3.
264. ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 518594, д. 1, л. 3.
265. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 307.
266. ЦАМО, ф. 35, оп. 30802, д. 21, л. 19, цитируется по: СБД № 38. Стр. 9.
267. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 180, 181.
268. ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 518594, д. 1, л. 7.
269. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 182.
270. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 10, л. 186.
271. *Красовский С.А. Жизнь в авиации.* — М.: Воениздат, 1968. Стр. 119.
272. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 49.
273. Составлено по ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 1—4 (телеграфная лента на бланке) и ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 37 (отпечатано на машинке. Вход. № 037 от 26.6).
274. ЦАМО, ф. 28 ИАП, оп. 272001, д. 2, л. 1.
275. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 48.
276. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 74.
277. Эту информацию приводит Д. Хазанов в своей книге (см. п. 130) со ссылкой на ЦАМО, ф. 35, оп. 11280, д. 51, лл. 66—71.
278. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 39.
279. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 46.
280. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 62.
281. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 64.
282. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 67.
283. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 76.
284. ЦАМО, ф. 28 ИАП, оп. 272001, д. 2, л. 2.
285. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 82.
286. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 88.
287. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 85.
288. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 99—100.
289. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 102.
290. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 15, л. 14.
291. СБД № 36. Стр. 270.
292. СБД № 36. Стр. 202.
293. СБД № 36. Стр. 258.
294. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 49.
295. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, лл. 357, 359.
296. *Walter Waiss. Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Teil 2*, перевод предоставил А. Бейрбах.

297. *Wolfgang Dierich*. Kampfgeschwader 51 «Edelweiss» — Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1937—1945 — Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1991.

298. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 35.

299. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 15, л. 10.

300. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 8—10.

301. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 17—19.

302. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 287.

303. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 45.

304. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 283.

305. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 284.

306. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 44.

307. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 51.

308. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 72.

309. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 15—16.

310. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 96.

311. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 58.

312. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 65.

313. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 104.

314. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 2.

315. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, л. 105.

316. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 14, лл. 106—107.

317. ЦАМО, ф. 229, оп. 181, д. 33, л. 19.

318. Сводки ежемесячных потерь эскадр Люфтваффе по документам Управления главного генерал-квартирмейстера Люфтваффе, предоставил Matti Salonen (Финляндия).

319. ЦАМО, ф. 68 ГвИАП, оп. 598359, д. 2.

320. *Price A.* «Luftwaffe Data Book», Greenhill books, 1997.

321. *O. Groehler*, «Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1980», Berlin, 1985.

322. *Christer Bergstrom.* «Barbarossa: The Air Battle. July-December 1941», Ian Allan Publishing, 2007.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие. Вся правда	5
Глава 1. Советские ВВС накануне войны с Германией	27
1.1. Взлет	27
1.2. Кризис	42
1.3. Discours de la methode	50
1.4. Разрушительная перестройка	67
1.5. Бензин и люди	108
1.6. Итоги и обсуждение	132
Глава 2. В лучшем случае	137
2.1. Планы	137
2.2. Первый день	150
2.3. Обмен ударами	174
2.4. Итоги и обсуждение	207
Глава 3. В небе Украины	220
3.1. Неизбежное неожиданное поражение	220
3.2. «22 июня, ровно в 4 часа, нас разбудили...»	232
3.3. 14-я САД. Короткая история разгрома	258
3.4. 15-я САД. Загадки арифметики и географии	282
3.5. 16-я САД. Дольше всех	306
3.6. Итоги и обсуждение	324
Источники	338

Научно-популярное издание

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ: НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА

Солонин Марк Семенович

НОВАЯ ХРОНОЛОГИЯ КАТАСТРОФЫ 1941

В авторской редакции

Ответственный редактор *И. Петровский*

Художественный редактор *П. Волков*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *Г. Ражикова*

Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза».
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва,
ул. Клары Цеткин, д. 18/5.
Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Подписано в печать 13.10.2010.
Формат 84×108¹/₃₂. Гарнитура «Ньютон».
Печать офсетная. Усл. печ. л. 18,48.
Тираж 10 100 экз. Зак. № 3963

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.
www.oaompk.ru, www.oaompk.pf тел.: (495) 745-84-28, (49638) 20-685

ISBN 978-5-699-45022-0



9 785699 450220 >

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**

E-mail: international@eksmo-sale.ru

**International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.**

international@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам,
в том числе в специальном оформлении,**

обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2115, 2117, 2118.

E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.

Тел. (812) 365-46-03/04.

В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.

Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5.

Тел. (843) 570-40-45/46.

В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А.

Тел. (863) 220-19-34.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е».

Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.

Тел. (343) 378-49-45.

В Новосибирске: ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3.

Тел. +7 (383) 289-91-42. E-mail: eksmo-nsk@yandex.ru

В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9.

Тел./факс: (044) 495-79-80/81.

Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2.

Тел./факс (032) 245-00-19.

В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153.

Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а.

Тел./факс (727) 251-59-90/91. rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78. Тел. 177-22-11; г. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

Новая книга ведущего военного историка. Продолжение бестселлера «На мирно спящих аэродромах...». Подробная, по дням и часам, реконструкция боевых действий советской авиации в первые недели войны.

НОВАЯ ХРОНОЛОГИЯ КАТАСТРОФЫ 1941 года.

Обнаружив и введя в научный оборот огромный – тысячи страниц! – объем первичных документов, проанализировав их с позиции скрупулезного историка-исследователя и профессионального авиационного специалиста, Марк Солонин окончательно и бесповоротно разрушает «карточный домик» традиционной историографии, не оставляя камня на камне от пропагандистских мифов о «сталинских соколах» и раскрывая подлинные причины чудовищного разгрома советских ВВС.



ISBN 978-5-699-45022-0



9 785699 450220 >