

Великая Отечественная: Неизвестная война



**ДРУГАЯ** хронология  
**катастрофы**

**Марк**  
**СОЛОНИН** **1941**



**Падение «Сталинских соколов»**

---

# Великая Отечественная: Неизвестная война

---

**Марк Солонин**



**ДРУГАЯ  
ХРОНОЛОГИЯ  
КАТАСТРОФЫ  
1941**

**Падение «сталинских соколов»**

Москва  
«ЯУЗА»  
«ЭКСМО»  
2011

Оформление серии *П. Волкова*

**Солонин М.**  
С 60 **ДРУГАЯ** хронология катастрофы 1941. Падение «сталинских соколов» / Марк Солонин. — М. : Яуза : Эксмо, 2011. — 384 с. : ил. — (Великая Отечественная: Неизвестная война).

ISBN 978-5-699-51036-8

**НОВАЯ КНИГА** ведущего военного историка! Продолжение бестселлера «Новая хронология катастрофы». Итог масштабного исследования разгрома 1941 года. Истинные причины сокрушительного поражения советской авиации в начале войны. Тысячи страниц первичных документов из строго засекреченных ранее архивных фондов. Уникальные карты дислокации аэродромов ВВС Красной Армии. Опровержение ключевых сталинских мифов о Великой Отечественной. Подлинная хронология грандиозной битвы в воздухе, скрупулезно восстановленная по документам обеих сторон.

Был ли первый удар Люфтваффе неожиданным и уничтожающим, а потери советской авиации так велики, как утверждает кремлевская пропаганда? Куда исчезли небесные армады Сталина и предвоенные планы немедленного завоевания господства в воздухе? Почему на приграничных аэродромах навсегда замерли сотни и тысячи красnozвездных самолетов, так и не вступивших в бой? Эта книга окончательно закрывает вопросы, многие десятилетия остававшиеся в эпицентре ожесточенных споров.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-51036-8

© Солонин М. С., 2011  
© ООО «Издательство «Яуза», 2011  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2011

## Глава 1

### УНЕСЕННЫЕ БУРЕЙ

Прибалтийский военный округ с момента формирования (август 1940 г.) назывался «особым». Во многих аспектах особой, уникальной стала и история боевых действий в Прибалтике. Рассмотрение событий войны в воздухе мы начнем с краткого обзора того, что в июне 41-го происходило на земле.

#### 1.1. «О боевых действиях войск с 18 по 23 июня...»

Северо-Западный фронт, который предстояло развернуть на базе войск ПриБОВО, был единственным, перед кем в предстоящей войне против Германии (по крайней мере — на начальном этапе войны) ставились сугубо оборонительные задачи. Дорога от Риги и Вильнюса на Берлин была бы крайне тяжелой: оборонительные укрепления Восточной Пруссии, строившиеся веками, дремучие Августовские леса, затем — печально памятные еще по Первой мировой войне озера и болота Мазовии, полноводные Висла и Одер в их нижнем течении. На такой местности Красная Армия с неизбежностью теряла свой главный «козырь» — многотысячную орду легких танков. Уже в сентябрьском (1940 г.) варианте Плана стратегического развертывания Красной Армии были отмечены *«сложные природные условия Восточной Пруссии, крайне затрудняющие ведение наступательных операций»* и *«исключительная подготовленность этого театра для обороны и особенно в инже-*

*нерном и дорожном отношениях».* На основании чего был сделан следующий вывод: *«Возникают опасения, что борьба на этом фронте может привести к затяжным боям, свяжет наши главные силы и не даст нужного и быстрого эффекта».* (1)

Вывод о бесперспективности наступления из Прибалтики через Восточную Пруссию к Висле был проверен и подтвержден в ходе январской (1941 г.) оперативно-стратегической Игры на картах<sup>1</sup>. В результате в мартовском (1941 г.) варианте Плана стратегического развертывания Красной Армии задача Северо-Западного фронта была ограничена лишь следующим: *«Прочной обороной и сковыванием сил противника от Мемеля (ныне Клайпеда) до Остроленки обеспечить основные операции центра».* (2) Такие же, чисто оборонительные, задачи были поставлены перед фронтом и в майском (1941 г.) варианте Плана: *«Упорной обороной прочно прикрыть Рижское и Виленское направления, не допустив вторжения противника из Восточной Пруссии».* (3)

Другой уникальной особенностью Прибалтийского ОВО стала не объяснимая логически сохранность (доступность, рассекреченность) документов командования округа и его войсковых соединений за последние предвоенные дни. Ничего подобного по другим округам/фронтам не наблюдается, доступные историкам оперативные документы как

---

<sup>1</sup> Вопреки повторенной бесконечное число раз лжи, события Игры не имели ничего общего с реально состоявшимся разгромом войск Западного и Северо-Западного фронтов в июне 1941 г. В ходе Игры отрабатывалась наступательная операция, главные события которой развернулись к западу от границ СССР: «восточные» заняли район «сувалкского выступа», часть Восточной Пруссии до реки Преголя, успешно форсировали р. Нарев и пытались окружить «западных» между Инстербургом и Алленштайном (ныне Черняховск и Ополе). В дальнейшем наступление «восточных» захлебнулось, а «западные», которыми в ходе Игры действительно командовал Г.Жуков, ударом на Ломжа и Замбрув окружили часть сил «восточных» к западу от р. Нарев. Задачи, поставленные перед «восточными» по заданию Игры, выполнены не были, однако ничего, даже отдаленно похожего на прорыв немцев к Вильнюсу, Барановичам и Минску, в Игре не произошло, максимальная глубина продвижения «западных» на советскую территорию не превышала 20—30 км. Обо всем этом подробно, с опорой на реальные документы, написал полковник Бобылев еще 17 лет назад. (4)

заговоренные начинаются с 22 июня (или еще более поздних дат). В порядке очень зыбкой гипотезы можно предположить, что это связано как раз с тем, что войскам других округов (Западного, Киевского, Одесского) с первых же дней войны предстояло решать отнюдь не оборонительные задачи и их архивные фонды в большей степени подверглись засекречиванию и «зачистке».

Как бы то ни было, но начиная с 18—20 июня (т.е. в середине календарного года и за 3—4 дня до «внезапного нападения») в архивных фондах ПриБОВО начинают появляться оперативные документы (приказы, боевые донесения, оперативные и разведывательные сводки) с номерами 1, 2, 3...

*«Оперативная сводка 1, штадив-48, лес 0,5 км вост. ст. Далбе*

*1. Выполняя приказ, дивизия начала марш из г. Рига в 23.00 17.6.41 и, совершив ночной марш (30 км), к 9.00 18.6.41 сосредоточилась в лесу юго-восточнее с. Далбе...» (5)*

*«Боевое донесение № 2, штадив-48, лес юго-западнее ст. Далбе, 9.10 18.6.41 г.*

*Дивизия, выполнив задачу дня, сосредоточилась к 9.00 18.6.41 в районе лес юго-западнее ст. Далбе...» (6)*

*«Начальникам отделов штаба и окружных управлений.*

*Сообщаю для сведения, что штабам армий даны указания по предоставлению срочных донесений по следующим срокам:*

*а) Оперативные сводки к 7.00 по состоянию на 5.00, 14.00 по состоянию на 12.00, 19.00 по состоянию на 17.00... Зам. начальника штаба генерал-майор Трухин. 20 июня 1941 г. № 01 (тип документа не обозначен. — М.С.)» (7)*

*«Разведдонесение № 01 к 14.00 21.6.41, штаб СЗФ, Паневежис*

*Достоверными данными по состоянию на 18.6.41 установлено...» (29) Донесение подписал заместитель начальника РО штаба округа, но адресовано оно начальнику штаба ВВС фронта!*

*Разведсводка № 02 к 20.00 21.6.41, штаб ПрибОВО, Паневежис*

*По данным, заслуживающим доверия, продолжается сосредоточение немецких войск в Восточную Пруссию...» (8)*

*Оперсводка № 01 к 22.00 21.6.41, штаб ПрибОВО, лес 12 км с-в Паневежис*

*Первое. Части и соединения Прибалтийского особого военного округа в пунктах постоянной дислокации занимаются боевой и политической подготовкой...» (9)*

*Приказание по СУВ № 01 штаб СЗФ, Паневежис, 12.00 21.6.41*

- 1. Шифросвязь осуществлять согласно особым указаниям.*
- 2. Кодированную связь не применять.*
- 3. Для маскировки несекретных переговоров и вызова начсостава для переговоров по техническим средствам связи применять: а) в сети ШТАФРОНТ — ШТАРМ переговорную таблицу ОПТ-2...» (10)*

СУВ — это «скрытное управление войсками». Самое примечательное в этом документе даже не номер 01 посреди года, а то, что поверх букв «СЗФ» и «ФРОНТ», выполненных, как и весь документ, на печатной машинке, коричневым карандашом (возможно, 70 лет назад он был красным) жирно написано: «ОКР». Исправлена и подпись под документом — начальник штаба СЗФ генерал-лейтенант Кленов «перекрашен» тем же карандашом в начальника штаба «ОКР». Для того чтобы все это увидеть, даже не обязательно ехать в Подольск, в Центральный архив МО, — электронная копия документа представлена для всеобщего обозрения на сайте «Подвиг народа».

Через несколько часов, в 16.45 21 июня, от имени начальника штаба Северо-Западного фронта генерал-лейтенанта П.Кленова (фактически документ подписал начальник Оперативного отдела штаба генерал-майор Ф.Трухин) всем начальникам отделов штаба и окружных управлений было под расписку объявлено следующее распоряжение:

*«Некоторые штабы частей и отделы окружного управле-*



*ния в документах и разговорах употребляют слова «ФРОНТ», СЗФ и пр., чем разглашают место и наличие фронтового управления. Немедленно прекратить это явление и впредь штаб и управления именовать ПрибОВО». (11)*

О наличии фронтового управления, созданного за несколько дней ДО «внезапного нападения», можно догадаться уже по одному только появлению документов с номерами 1, 2, 3 посреди года. Не менее примечательно и требование предоставлять по три Оперсводки в день (в мирное время так не бывает), и появление документов с названием «боевое донесение». Однако документ, процитированный выше, чрезвычайно важен другим — он показывает, что смысл и значение развертывания на базе округа фронта был вполне ясен причастным к этому командирам; они отчетливо понимали, что это значит и почему такую тайну нельзя доверить даже бумагам, украшенным грифами «Секретно», и телефонным линиям шифрованной связи. Запредельная конспирация дошла до того, что 21 июня 1941 г. начальник Управления политпропаганды Прибалтийского ОВО товарищ Рябчий приказал: *«Отделам политпропаганды корпусов и дивизий письменных директив в части не давать; задачи политработы ставить устно через своих представителей». (31)*

Стоит обратить внимание и на место нахождения штаба новоявленного фронта. По меньшей мере с 21 июня (штаб ВВС находился там уже с вечера 20 июня) — это лес северо-восточнее г. Паневежис. Именно там в соответствии с Планом прикрытия и должен был находиться штаб Северо-Западного фронта *«через 6 часов после начала войны или объявления мобилизации»*. (12) Какое же из этих двух событий произошло за 6 часов до перемещения штаба новообразованного фронта из Риги в лес у Паневежиса? Мобилизация (открытая мобилизация) была объявлена Указом Президиума ВС СССР даже не с 22, а с 23 июня. Может быть, для тайно созданного Северо-Западного фронта война началась за несколько дней до утра 22 июня?

Согласен, такое предположение выглядит дешевой «конспирологией», однако на первой странице документа, хра-

нящегося в ЦАМО (фонд 221, опись 1351, дело 201), мы можем прочесть такой вот невероятный текст: *«Из журнала боевых действий войск Северо-Западного фронта об обстановке, положении и боевых действиях войск с 18 по 23 июня 1941 г.»*. А на следующей странице этого документа первый интервал времени в описании «боевых действий» обозначен как *«18.21.6»*. И этот документ доступен в весьма качественной электронной копии для всех желающих...

Не менее красноречивым является и содержание документов штабов ПриБОВО, выпущенных со «старой», многозначной нумерацией. Вот, например, приказ командира 12 МК генерал-майора Шестопалова № 0033 от 18 июня 1941 г. Документ украшен грифом «Совершенно секретно. Особой важности», что для документов корпусного уровня является большой редкостью. Приказ № 0033 начинается такими словами: *«С получением настоящего приказа привести в боевую готовность все части. Части приводить в боевую готовность в соответствии с планами поднятия по боевой тревоге, но самой тревоги не объявлять... С собой брать только необходимое для жизни и боя...»* Далее идет указание начать в 23.00 18 июня выдвижение в районы сосредоточения, причем все конечные пункты маршрутов находятся в лесах! (13)

В тот же богатый событиями день 18 июня командующий ПриБОВО генерал-полковник Ф.И. Кузнецов подписывает пространный, многостраничный Приказ № 00229. Там, в частности, сказано:

*«...Начальнику зоны противовоздушной обороны к исходу 19 июня 1941 г. (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.) привести в полную боевую готовность всю противовоздушную оборону округа... К 19.6.41 г. доложить порядок прикрытия от пикирующих бомбардировщиков крупных железнодорожных и грунтовых мостов, артиллерийских складов и важнейших объектов.*

*До 21.6.41 г. совместно с местной противовоздушной обороной организовать: затемнение городов Рига, Каунас, Вильнюс, Двинск, Митава, Либавя, Шауляй, противопожарную борьбу в них... Не позднее утра 20.6.41 г. на фронтовой и ар-*

*мейские командные пункты выбросить команды с необходимым имуществом для организации на них узлов связи... Наметьте и изготовить команды связистов, которые должны быть готовы к утру 20.6.41 г. по приказу командиров соединений взять под свой контроль утвержденные мною узлы связи... Определить на участке каждой армии пункты организации полевых складов противотанковых мин, взрывчатых веществ и противопехотных заграждений. Указанное имущество сосредоточить в организованных складах к 21.6.41 г... Создать на телшяйском, шяуляйском, каунасском и калварийском направлениях подвижные отряды минной противотанковой борьбы. Для этой цели иметь запасы противотанковых мин, возимых автотранспортом. Готовность отрядов 21.6.41 г... План разрушения мостов утвердить Военным Советам армий. Срок выполнения 21.6.41 г... Отобрать из частей округа (кроме механизированных и авиационных) все бензоцистерны и передать их по 50% в 3-й и 12-й механизированные корпуса. Срок выполнения 21.6.41 г... До 23.6.41 дообеспечить части всем положенным по табелям...» (14)*

Не отставали от пехоты и авиационные части Прибалтийского округа. В донесении «О боевой деятельности 86-й авиабазы с 22.6 по 28.6» читаем: «20 и 21 6.41. Постройка оборонительных сооружений по плану обороны. 21.6.41 в 22.00 занятие оборонительных сооружений составом полка и базы для обороны аэродрома. Окончание работ по засыпке и зарывке ГСМ, хранившегося в бочках...» (30) Доклад «О проделанной работе 213-й авиабазы с 17.6 по 28.6.41 г.» вполне буднично констатирует: «При объявлении боевой тревоги к исходу дня 21.6.41 г. (подчеркнуто мной. — М.С.) на оперативном аэродроме Кармелава было сосредоточено следующее имущество...» (34)

Просто удивительно, как советские историки/пропагандисты, сочинившие и растиражировавшие миф про наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова, который якобы «не побоялся нарушить запрет Сталина и привел накануне войны флот в боевую готовность», не обронили ни одного доброго слова про аналогичный «подвиг» генерала Ф.И. Кузнецова. Или разрядка была на один миф про одного Куз-

нецова? В любом случае никаких «запретов Сталина» командующий ПриБОВО не нарушал, скорее наоборот — в меру своего разума и организационных способностей подчиненных пытался выполнить полученные им указания.

11 июня 1941 г., ровно за неделю до того, как в ПриБОВО начались события, на военном языке именуемые «оперативное развертывание войск», командующий ПриБОВО Ф.И. Кузнецов и член Военного совета округа П.А. Диброва оказались в Москве. И не просто в Москве, а в кабинете Сталина, где в тот момент находились: заместитель главы правительства и нарком иностранных дел Молотов, нарком обороны Тимошенко, начальник Генштаба Жуков, нарком госбезопасности Меркулов, начальник Главпура Запорожец. Едва ли такое мероприятие можно назвать «совещанием» — Кузнецов и Диброва находились не на той ступеньке административной лестницы, чтобы давать «советы» высшему военно-политическому руководству страны; скорее всего, это был инструктаж, причем достаточно подробный (он продолжался с 21.55 до 22.55).

Необходимо отметить, что с 24 мая (того загадочного дня, когда в кабинете Сталина — в первый и единственный раз за весь 41-й год — были собраны командующие, ЧВС и командующие авиацией всех пяти западных приграничных округов) и до начала войны именно и только ПриБОВО стал тем округом, командование которого имело встречу со Сталиным. Этому странному факту можно дать множество различных интерпретаций, например: встречи (инструктажи) с командованием наиболее значимых в запланированной стратегической операции фронтов (Юго-Западного и Западного) были запланированы на более поздний (т.е. максимально приближенный к дню начала вторжения в Европу) срок; начавшаяся «вероломным» нападением Германии война смещала все календарные планы, и эти встречи так никогда и не состоялись (командующий Западным фронтом генерал армии Павлов будет расстрелян, командующий Юго-Западным фронтом Кирпонос погибнет в Киевском «котле»).

Прибалтийский ОВО географически располагался на «освобожденных от ига капитала» территориях. В этом-то ничего уникального нет — войска всех пяти западных приграничных округов полностью или частично развертывались на аннексированных в 1939—1940 гг. землях. Однако только в Прибалтике было принято и реализовано в высшей степени странное решение: включить в состав войск округа шесть дивизий (три корпуса), сформированных на базе войск ликвидированных государств (Эстонии, Латвии и Литвы). Ничего подобного более нигде не было, и трудно себе представить «польскую дивизию» в составе КОВО или «финскую бригаду» в Ленинградском ВО. И ведь что интересно — ровно за 13 месяцев до расстрела Д.Г. Павлов предостерегал высшее командование от такого опрометчивого шага:

*«Существование на одном месте частей Литовской, Латвийской и Эстонской армий считаю невозможным. Высказываю следующие предложения:*

*Первое. Армии всех 3-х государств разоружить и оружие вывезти в Советский Союз.*

*Второе, или после чистки офицерского состава и укрепления частей нашим комсоставом, допускаю возможность на первых порах — в ближайшее время — использовать для войны части Литовской и Эстонской армий вне Белорусского ОВО, примерно — против румын, афганцев и японцев. Во всех случаях латышей считаю необходимым разоружить полностью...» (15)*

Павлова не послушали. В результате уже в первые часы войны (в 9.35 22 июня 1941 г.) командующий ПриБОВО докладывает наркому обороны СССР, что он вынужден был поручить 5-й танковой дивизии «*прикрывать тыл 11-й Армии от литовцев*», а «национальные» 179, 181, 183, 184-я стрелковые дивизии «*абсолютно ненадежны*». (16) Странно. Что помешало сделать такой, правильный, вывод хотя бы в 9 часов вечера предыдущего дня? Впрочем, есть основания предположить, что главной проблемой стала не необходимость срочного вывода «национальных» дивизий из зоны боевых действий и даже не вооруженный мятеж, на-

чавшийся в первые же дни войны в Каунасе, Риге и других городах Прибалтики. Самый тяжелый удар по политморсосу («политико-моральное состояние») войск ПриБОВО нанес сам факт их годовичного (а некоторые части и соединения находились там аж с октября 1939 г.) пребывания на территории «буржуазных государств».

На красноармейцев из разоренных «коллективизацией» российских деревень ошеломляющее впечатление производили даже магазины в таком провинциальном захолустье Восточной Европы, как Белосток, Брест, Ковель, Кишинев... Но Прибалтика 30-х годов — это совсем не Кишинев. Нельзя не признать, что под руководством жестких авторитарных режимов молодые государства Балтии добились огромных экономических успехов, а такие страны, как Латвия и (в меньшей степени) Эстония, по уровню и качеству жизни населения вышли на очень достойный западноевропейский уровень. Показать это бойцам и командирам Красной Армии было большой политической ошибкой. Чахлые ростки «большевистской сознательности» не выдержали такого удара:

*«К нам на постой определили офицера с женой. То ли старший лейтенант, то ли капитан. Сейчас не помню, как, впрочем, и его фамилию. Звали его Николаем. Молодые и симпатичные люди. Этот офицер получал денежный оклад в тысячу рублей, которые в первые месяцы приравняли к лату в соотношении один к одному. При средней тогда зарплате рабочего 80 лат в месяц Николай практически получал целое состояние при полном изобилии товаров в магазинах. Когда он шел домой со службы, то по дороге забежал в кондитерскую и за 1 рубль (лат) покупал коробочку с двадцатью пирожными. Больше пяти-шести они с женой, естественно, съесть не могли, а на завтра оставлять не имело никакого смысла. Так они оставшимися пирожными кормили наших кур (мама очень ругала их за это)...*

*Жена Николая, как и все жены советских командиров, скупала мужские и женские часы, изделия из золота и камней и везла их в СССР, в город Киев, где таких товаров уже и*

*в помине не было, а продать их можно было за любые деньги. Обрато она привозила наличные, и все повторялось в геометрической прогрессии... Через несколько месяцев обе свои комнаты и коридор квартиранты заставили фанерными ящиками с самыми различными товарами. Скупалось все подряд: обувь на все времена года и на всю оставшуюся жизнь, кожаные и драповые пальто и куртки, мануфактура рулонами, мужские костюмы и женские платья немерено, постельное и нательное белье неслитано. А в магазинах товары все не убывали...»*

Эти воспоминания своего отца, уроженца городка Карсава (Латвия), прислал мне мой тезка Марк Гейденрейх. Вот еще один фрагмент воспоминаний, от другого ветерана:

*«Наш полк был расквартирован в Либаве (Лиенае). Дали шикарную квартиру, можно сказать, апартаменты, а мебели никакой. Пошли с женой покупать. Зашли в магазин, а там такой выбор, что глаза разбегаются. Сначала подумали, что очень дорого и не хватит денег расплатиться. Приценились. Копейки, а не цена. Выбрали пятикомнатный гарнитур из карельской березы. Расплатились, и буквально тут же грузчики привезли и по всей квартире расставили. Не прошло и месяца, как жена моя, гуляя по городу, зашла опять в этот же мебельный и увидела такую роскошь из красного дерева, что не удержалась и купила. Прихожу со службы, а по всему дому стоит новая шикарная мебель. На свой вопрос: «Куда делась старая?» — получил вполне логичный ответ: «Грузчики на помойку вынесли...»*

Разумеется, партийно-воспитательная работа с личным составом не утихала ни на день, но внушить красноармейцам, что они должны отдать свою единственную жизнь ради того, чтобы «освободить» еще какую-нибудь страну от пирожных и гарнитуров, становилось все труднее. Начало войны в Прибалтике в воспоминаниях Гейденрейха выглядит так:

*«Из дома я ушел рано утром, толком не попрощавшись с родными, в первый же день войны. Мы погнали большое стадо коров на восток. Организовал нас майор НКВД Блинов. Часа*

*в три утра ему позвонил его родной брат, служивший на границе, и сообщил, по все еще прекрасно работающей связи, что немцы, не встретив никакого сопротивления, через них уже прошли. «Жди, брат, скоро будут у вас». Вот таким образом вся Карсава о начавшейся войне и узнала. Приблизительно через час налетели немецкие бомбардировщики и разбомбили узлы связи и мост в километре от дома. Никакого приказа Блинов ни от кого не получал, но решил хоть что-то спасти от немцев...*

*Выдали нам каждому по винтовке и по десять патронов, научили заряжать, собирать, разбирать, чистить. Дошли до границы с СССР (РСФСР) в Голышево. Там жуткий бардак. Граница-то с «братской Латвией» весь этот год была закрыта, а приказ открыть ее не поступил. Майор за пистолет: «Мать вашу так, скот племенной на восток гнать надо!» — а у пограничников тоже винтовки имеются. В конце концов начальство покумекало и приказало привести колхозников из ближайшей деревни — забрать скот.*

*Это был какой-то ужас! Несмотря на жаркий летний день, пришли мужики и бабы в грязных, рваных ватниках. На ногах какие-то опорки, лапти. Невозможно отличить мужчин от женщин. Лица черные, жеванные, с беззубыми, ввалившимися ртами. От всех жутко смердит. Многие пьяны. Курят вонючий самосад, заворачивая его в газету. Ничего подобного, такой нищеты и рабства, мы в жизни не видели. Это были люди не из другой страны — с другой планеты. На нас, на только что начавшуюся войну и на этих коров им было абсолютно наплевать. Они лютой ненавистью ненавидели «собственных», т.е. колхозных, коров, сам колхоз, товарища Сталина и его «советскую власть», которая довела их до такой жизни...*

*К тому времени немцы перекрыли главную дорогу Варшава — Ленинград, и обезумевшая от страха толпа бросилась на нашу погранзаставу. Толпа эта состояла из партийных работников всех уровней и уцелевших руководителей НКВД и милиции. Это я, как свидетель, категорически заявляю. Драпала вся эта свора с такой потрясающей силой, что смяла границу, как будто пограничников там никогда и не было...»*



Конечно, воспоминания одного из рядовых свидетелей событий могут быть названы «предвзятыми», «односторонними», «нетипичными». Однако описанное выше вполне совпадает с записью от 23 июня 1941 г. в Журнале боевых действий (ЖБД) немецкой Группы армий «Север»: *«В течение целого дня противник уклонялся от боя и под прикрытием более или менее сильных арьергардов продолжал отход»*. (59) В тот же день, 23 июня, отнюдь не «рядовой», а начальник Генерального штаба вермахта генерал-полковник Ф.Гальдер записывает в своем знаменитом дневнике:

*«Местные переброски наземных войск и авиации [противника] являются вынужденными и предприняты под влиянием продвижения наших войск, а не представляют собой организованного отхода с определенными целями. О таком организованном отходе до сих пор как будто говорить не приходится. Исключение составляет, возможно, район перед фронтом группы армий «Север», где, видимо, действительно заранее был запланирован и подготовлен отход за реку Западная Двина. Причины такой подготовки пока установить нельзя»*. (17)

Не будем слишком строги к «битому гитлеровскому генералу». Наши советские историки и за полвека не смогли установить «причины такой подготовки»...

26 июня 1941 г., пройдя за четыре дня 300 км, 56-й моторизованный (танковый) корпус Манштейна захватил Даугавпилс (Двинск) и мост через Даугаву (Западную Двину). К концу июня стратегический рубеж реки Даугава был взят немцами на всем протяжении от Даугавпилса до Риги. Задача, которую по условиям предвоенных командно-штабных игр «западные» должны были решить за месяц (и что «восточные» им — по результатам тех же «игр», — конечно же, не позволили), на практике была решена за неделю. Упорное сопротивление разрозненных частей и подразделений 2-й танковой дивизии, 9-й противотанковой артбригады, 12-го и 21-го мехкорпусов смогло лишь на несколько дней или часов затормозить на ряде направлений триумфальный марш вермахта по Прибалтике. Что же ка-

сается штаба Северо-Западного фронта, то он уже 29 июня «перебазировался» в Псков и 5 июля — в Новгород.

26 июня в районе Даугавпилса сдался в плен начальник Оперативного отдела штаба С-З.ф. генерал-майор Трухин (в дальнейшем Трухин активно сотрудничал с немцами, возглавил штаб власовской «армии» и закончил свою жизнь на виселице 1 августа 1946 года). Начальник штаба фронта генерал-лейтенант Кленов и командующий ВВС фронта генерал-майор Ионов были арестованы летом 41-го и позднее расстреляны. 5 июля 1941 г. за подписью вступившего в исполнение обязанностей начальника штаба Северо-Западного фронта генерал-лейтенанта Ватутина (накануне войны — начальник Оперативного управления, заместитель начальника Генштаба Красной Армии) вышла «Инструкция по борьбе с танками противника», в которой предписывалось *«заготавливать грязь-глину, которой забрасывают смотровые щели танка»*. (18) Кидаться грязью и глиной предстояло войскам фронта, который — по вполне официальным данным современных российских военных историков — с 22 июня по 9 июля 1941 г. смог потерять 2523 танка, 3560 орудий и минометов, 341 тыс. единиц стрелкового оружия. (19, стр. 368)

В составе ВВС Прибалтийского ОВО (будущего Северо-Западного фронта) накануне войны было 5 авиадивизий. Четыре из пяти дислоцировались в полосе от границы до р. Даугава, т.е. на территории Литвы и Юго-Западной Латвии. В глубине территории округа, в Эстонии, на расстоянии в 500—600 км от границы находилась 4-я смешанная (по фактическому составу — скорее бомбардировочная) авиадивизия. Сразу же отметим, что никакого «базирования авиации у пограничных столбов» не было и в помине. Основные силы авиации ПриБОВО были сравнительно равномерно размещены в 300-км полосе от границы до реки Даугава. Лишь два (из 58) аэродрома — Немакшай и Перля — находились ближе 50 км от границы.

Напротив, противник — так же как и на других участках Восточного фронта — использовал весьма малое число

аэродромов<sup>1</sup> и максимально приблизил свою авиацию к зоне будущих боевых действий. Его истребительные группы базировались не далее 15—20 км от границы, а группа II/JG-27 на аэродроме Берзники (Berzniki) в «сувалкском выступе» действительно находилась в нескольких километрах от «пограничных столбов» и теоретически могла быть подвергнута обстрелу обычной дивизионной артиллерии. Даже бомбардировочные эскадры в Восточной Пруссии разворачивались не далее 20—30 мин. полета на крейсерской скорости от границы: KG 76 в районе Gedauen (ныне поселок Железнодорожный), 120 км до границы и KG 77 в районе Heiligenbeil (ныне Мамоново), 160 км до границы.

По самой минимальной оценке (не считая формирующиеся «двухсотые» авиаполки и не учитывая наличие в районе Новгорода 1-го авиакорпуса дальней авиации, т.е. двух авиадивизий, на вооружении которых числилось 274 бомбардировщика), группировка советских ВВС в Прибалтике насчитывала **17 авиаполков (8 бомбардировочных, 8 истребительных, 1 штурмовой), 790 боеготовых экипажей, не менее 870 исправных боевых самолетов (340 бомбардировщиков, 530 истребителей и штурмовиков)**. Что совсем немало — не только в сравнении с численностью противника (1-й Воздушный флот Люфтваффе, 8 авиагрупп, порядка 350 боеготовых самолетов), но и в сравнении с силами авиации других приграничных округов. В частности, ВВС ПриОВО по всем количественным показателям превосходили ВВС Одесского округа, перед войсками которого в будущей войне ставились отнюдь не оборонительные задачи.

Несколько утрируя, можно сказать, что ВВС ПриОВО были «непропорционально велики» по отношению к весьма скромным оборонительным задачам, поставленным пе-

---

<sup>1</sup> Так, например, на аэродроме Сувалки базировались три (!) авиагруппы: I/ZG-26, II/ZG-26 и III/KG-3, 118 самолетов на одном аэродроме; также три группы (все истребительные: III/JG-27, II/JG-52, III/JG-53), 117 «мессеров» базировались на аэродроме Соболево (15 км к юго-востоку от Сувалок).

ред войсками округа. Эта «непропорциональность» может быть объяснена как общей иррациональностью многих принятых накануне войны решений, так и вполне осознанным намерением создать у границ с Восточной Пруссией «дальний рубеж» противовоздушной обороны Ленинграда — важнейшего на тот момент центра военной промышленности СССР.

Боевой состав и дислокация ВВС ПриБОВО представлены в нижеследующей таблице 1:

**Таблица 1**

<b>4-я САД</b> 1086. + 43и., 184 эк.	<b>35-й БАП</b> Тарту, Вы- хма 42/5, 46	<b>50-й БАП</b> Хаапсалу 43/3, 46	<b>63-й БАП</b> Куусику 44/4, 48	<b>38-й ИАП</b> Таллин, 61/16, 52
<b>6-я САД</b> 1096. + 96и., 205 эк.	<b>31-й БАП</b> Митава, Платоне 56/8, 43	<b>40-й БАП</b> Виндава, Пилтене 54/11, 47	<b>21-й ИАП</b> Рига 64/8, 53	<b>148-й ИАП</b> Либава 68/9, 36
<b>7-я САД</b> 886. + 92и., 132 эк.	<b>9-й БАП</b> Паневежис 55/3, 47	<b>46-й БАП</b> Шауляй, Грузджай 56/?, 42	<b>10-й ИАП</b> Шауляй, Немакшай 55/21, 50	<b>238-й ИАП</b> Паневежис 30/?, 9
<b>8-я САД</b> 64ш. + 128и., 132 эк.	<b>15-й ИАП</b> Каунас, По- цунай 84/? 56	<b>31-й ИАП</b> Каунас, Кармелава 53/?, 54	<b>61-й ШАП</b> Кейданы, Макштава 66/2, 57	<b>240-й ИАП</b> Россиены 13/? 8
<b>57-я САД</b> 396. + 107и., 137 эк.	<b>54-й БАП</b> Вильнюс, Кивишки 55/10, 54- 28?	<b>42-й ИАП</b> Ораны, Перлоя 79/13, 59- 31?	<b>49-й ИАП</b> Двинск- Ликсна 63/?, 61	<b>237-й ИАП</b> Ораны 13- 27?, 13

**Примечания:**

— числа в столбце дивизий обозначают: число исправных самолетов-бомбардировщиков + число исправных самолетов-истребителей, число боеготовых экипажей; все данные из Оперсводки штаба ВВС ПриБОВО по состоянию на 21 июня 1941 г.;

— числа в графах авиаполков обозначают: число самолетов/в т.ч. неисправных, число летных экипажей; данные приведены из документов соответствующих полков и авиадивизий. арифметическая сумма самолетов и экипажей по полкам не совпадает с данными в столбце дивизий;

— названия населенных пунктов соответствуют принятым в документах 41-го года: Митава (ныне Елгава), Виндава (ныне Вентспилс), Либава (ныне Лиепая), Кейданы (ныне Кедайняй), Россиены (ныне Расейняй), Ораны (ныне Варена), Двинск (ныне Даугавпилс).

Как и во всех подобных случаях, цифры, представленные в Таблице 1, могут служить лишь для самой общей, ориентировочной и минимальной (!) оценки реальной численности группировки советских ВВС. Установить что-либо точно едва ли возможно в принципе. Разные документы, иногда составленные в один и тот же день, но в разных командных инстанциях, или выпущенные одним штабом, но в разные дни с интервалом в пару недель, дают количественные показатели, расходящиеся на 20, 30 и более процентов. Учет боевых самолетов — сложной, дорогостоящей и крайне дефицитной на войне техники — был поставлен хуже, чем учет стреляных гильз в стрелковом тире. Как всегда, основную путаницу в отчетность вносит огромное количество «истребителей старых типов», которые командование авиачастей поспешило перестать считать боевой матчастью, лишь только на горизонте замаячила надежда на получение новых «мигов» и «яков». Соответственно, в разных документах, относящихся к 57-й САД, можно найти и 168, и 107 истребителей; в 8-й САД числятся и 316, и 215, и 192 самолета. А потом еще появляются какие-нибудь *«находящиеся на консервации 21 И-15 бис»* и *«13 лучших самолетов СБ накануне войны были переданы из дивизии в летную школу»*. (20)

В Оперативной сводке № 2 штаба 57-й САД от 20.00 20 июня 1941 г. утверждается, что *«неисправных самолетов следующее количество: 42-й ИАП — нет, 49-й ИАП — 5, 54 БАП-й — 10»*. (21) На следующей странице этого же документа сообщается, что *«к исходу дня в состоянии боевой готовности 57 истребителей»*. Сводка № 3 (к 12.00 21 июня) констатирует, что *«в боевом составе и обеспеченности САД боеприпасами и ГСМ [изменений] нет»*. (22) Задача для первокурсника: сколько всего самолетов-истребителей было в дивизии, если 57 исправны и 5 числятся неисправными? Оперативная сводка № 03 штаба ВВС ПриОВО (составлена в 17.00 21 июня) сообщает, что в 57-й САД только в перечне *«исправной материальной части»* числятся 107 самолетов-истребителей. (23) Судя по подписанному 2 августа — т.е. уже после разгрома дивизии — отчету *«Итоговые сведения о боевой работе частей 57-й САД»*, 21 июня

*«матчасть дивизии состояла из 210 боевых самолетов», в том числе 134 истребителей. (24) Хорошо известный специалистом статистический сборник «Советская авиация в ВОВ в цифрах» со ссылкой на документы архивного фонда Главного штаба ВВС Красной Армии сообщает, что только в составе двух истребительных полков 57-й САД по состоянию на 1 июня 1941 г. числилось 150 исправных и 18 неисправных самолетов. (25) И так далее...*

Надеюсь, внимательный читатель уже заметил и оценил номера приказов и оперативных сводок, выпущенных 20—21 июня 1941 г. Не менее интересно и их содержание:

*«Приказ № 1/ОП, штаб 7 САД, Шауляй, 20.6.41 г.*

*1. Сего числа штаб дивизии с зимних квартир г. Елгава перебазирован на ЗКП (запасной командный пункт) — лес 5 км ю-в. г. Шауляй... По каждому отделу и службе на ЗКП иметь минимальное количество документов секретного делопроизводства для обеспечения работы по особому заданию. Отделу кадров личные дела не брать...» (32)*

*«Исх. № 03, 21.6.41 г. Начальникам штабов полков*

*1. На основании табеля срочных донесений штаба ВВС ПрибОВО устанавливаю следующий порядок представления донесений...*

*2. В оперативных сводках освещать следующие вопросы в установленном порядке:*

*а) характер боевых действий или боевой подготовки;*

*б) потери и израсходование боеприпасов...*

*Начальник штаба 8 САД полковник Глухов*

*21.6.41 г.» (34)*

*«Оперативная сводка № 2, штаб 57 САД, Вильнюс, к 20.00 20.6.41*

*57 САД в течение 20.6 продолжала маскировку самолетов, подвозку боеприпасов и горючего на оперативные аэродромы... На аэродромах Ораны, Крыжаки, Двинск по одной [эскадрильи] находится в состоянии боевой готовности...» (21)*

*«Оперативная сводка № 01 к 17.00 20.6.41 г., штаб ВВС ПрибОВО, Паневежис*

*1. Части ВВС в течение 20.6.41 г. производили перебазирование на оперативные аэродромы, рассредоточение и маскировку матчасти на аэродромах.*

*2. Боевых действий в течение 20.6.41 г. части ВВС не производили (эта фраза вычеркнута пером; ниже теми же чернилами вписано: «В каждом полку находится по одной эскадрильи в готовности № 2, остальные занимаются боевой подготовкой»).*

*3. Части ВВС дислоцируются... (далее идет перечень полков и аэродромов, эта информация отражена выше в Таблице № 1).*

*4. Части ВВС рассредоточены на оперативных аэродромах в боеготовности № 2 (эта фраза многократно зачеркнута пером, вместо нее вписано «содержится по одной эскадрильи полка»).*

*Начальник штаба ВВС ПрибОВО комбриг Крупин  
начальник оперативного отдела подполковник Корепанов» (26)*

*«Оперативная сводка № 02 к 5.00 21.6.41 г., штаб ВВС ПрибОВО, Паневежис*

*1. Части ВВС в течение ночи 21.6.41 г. боевых действий не производили, в каждом полку по одной эскадрилье находится в боевой готовности № 2. Остальные занимаются боевой подготовкой.*

*2. Дислокация частей без изменений (см. сводку № 01)*

*Начальник штаба ВВС ПрибОВО комбриг Крупин  
начальник оперативного отдела подполковник Корепанов» (27)*

*Оперсводка № 03 к 17.00 21 июня фактически повторяет по содержанию предыдущую. Изменений в дислокации частей нет, матчасть маскируется на аэродромах, «в каждом полку одна эскадрилья находится в положении дежурства в готовности № 2». (28)*

*Никаких сенсаций. Боевых действий 20 и 21 июня не*

было. Правда, эта констатация не представлялась столь однозначной тогда, когда штаб ВВС Северо-Западного фронта (которому запретили называть себя «фронтом» в письменных документах) занял предназначенное ему по Плану прикрытия место на полевом командном пункте в лесу у Паневежиса.

Следующая по счету (правильнее сказать — следующая из сохранившихся в архивном фонде Управления ВВС Северо-Западного фронта) Оперативная сводка, подписанная комбригом Крупиним и подполковником Корепановым, выпущена в 19.00 22 июня. Вопреки простой логике, она имеет номер... 03, хотя должна была бы быть по меньшей мере четвертой, а с учетом весьма вероятного наличия утренней сводки за 22 июня (как-никак, но в это утро случилось событие, заслуживающее упоминания) — пятой. Но и это еще не все! Третья Оперсводка № 3 была выпущена в 8.00 24 июня, причем подписали ее другие лица и в другом месте. Третья сводка № 3 составлена в Риге, подписана заместителем начальника штаба полковником Рассказовым и начальником оперативного отдела штаба полковником Самохиным, причем этот штаб называет себя «штаб ВВС СЗФ». Вечером 24 июня находящийся в Паневежисе (по крайней мере, так написано в документе) штаб комбрига Крупина, на этот раз также называющий себя штабом ВВС фронта, выпускает Оперсводку № 06, а «рижский штаб полковника Рассказова» выпускает Оперсводку с таким же номером и тоже от имени «штаба ВВС фронта» в 20.00 26 июня...

Что это было? Понятно, что вся эта дикая путаница в документах отражает процесс формирования Северо-Западного фронта на базе штаба и войск Прибалтийского ОВО в ситуации, когда запланированный в Москве график был сорван внезапным вмешательством Берлина. Однако сама процедура этого создания вызывает множество вопросов. Почему-то нарушена с точностью «до наоборот» география дислокации штабов. Вынесенная на передовой (в лесу у Паневежиса) командный пункт структура называет себя «штаб ВВС округа», в то время как оставшаяся в



тылу, в месте предвоенной дислокации штаба округа (г. Рига), структура называет себя «штаб фронта». Нарушена нормальная субординация: в военное время штаб фронта «выше» штаба округа (т.е. фактически тыловой структуры), однако комбриг (что соответствует генерал-майору) Крупин и командующий генерал-майор Ионов вплоть до утра 23 июня подписываются как начальники ВВС ОКРУГА, а полковник Рассказов в должности заместителя начальника штаба подписывает документы штаба ФРОНТА. Странно и то, что «штаб ВВС округа» выпускает Оперсводки значительно чаще, чем «штаб ВВС фронта», хотя на войне должно было бы быть точно наоборот.

Конечно, возможным объяснением всего этого может быть один только крайне низкий уровень делопроизводительной культуры штабов Красной Армии того времени. И все же трудно не заметить того, как названные выше генералы и полковники оказались втянуты в некую, затеянную в Кремле «игру», конкретный смысл которой им так никто и не объяснил. В любом случае ясно одно — применительно к Прибалтийскому округу ни о каком «внезапном нападении на мирно спящие аэродромы» не может быть и речи. По меньшей мере за два дня до фактического начала боевых действий части ВВС были приведены в состояние повышенной боеготовности, рассредоточены на оперативных аэродромах, получили приказ рассредоточить и замаскировать боевую матчасть. Дежурство в готовности № 2, о чем доложено в Оперативных сводках за 20—21 июня, — это готовность к взлету по тревоге в течение 3—4 минут. Неожиданным и внезапным в такой ситуации может считаться только тот сокрушительный разгром, который случился с ВВС Северо-Западного фронта.

## 1.2. Первый удар

Первый удар в полосе Прибалтийского ОВО (как, впрочем, и на других участках советско-германского фронта) нанесли немцы. В предрассветной дымке утра 22 июня, под теплым летним дождиком сотни боевых самолетов 1-го

Воздушного флота Люфтваффе оторвались от взлетных полос аэродромов Восточной Пруссии и взяли курс на северо-восток.

В составе 1-го Воздушного флота была достаточно мощная группировка бомбардировочной авиации: 8 авиагрупп (не считая т.н. «береговую» группу KG-806, оперативно подчиненную командованию флота и в боевых действиях в Прибалтике в июне 41-го участия не принимавшую), на вооружении которых числилось 240 «Юнкерсов-88», из них в боеспособном состоянии находилось порядка 192 машин (80%). Как видим, характерной особенностью бомбардировочных сил 1-го В.ф. был высокий (по меркам Люфтваффе образца 41-го года) процент боеготовности и полная однотипность боевых машин, причем этим единственным типом был лучший на тот момент немецкий бомбардировщик Ju-88.

Истребительные силы 1-го В.ф. состояли из трех авиагрупп эскадры JG-54 и одной группы (II/JG-53) 53-й эскадры (судя по большинству источников, группа была неполной — только две, 4-я и 5-я, эскадрильи). В общей сложности на приграничных аэродромах Восточной Пруссии базировалось 164 самолета-истребителя (131 в боеготовом состоянии), причем все «мессера» были последней модификации Bf-109F. Кроме того, в т.н. «сувалкском выступе», на аэродромах Сувалки, Соболево, Бержники развертывались истребительные части 2-го Воздушного флота, всего пять авиагрупп: III/JG-53, II/JG-52, II(Sch.)/LG-2, штаб и две группы (II/JG-27, III/JG-27) 27-й эскадры.

В целом надо отметить, что такой концентрации авиационных сил, как в полосе между Тильзит и Сувалки, не было более нигде на всем протяжении Восточного фронта. И хотя 2-й Воздушный флот (включая названные выше четыре истребительные группы) был оперативно подчинен командованию Группы армий «Центр», в первые дни войны его авиагруппы, действуя на стыке Западного и Прибалтийского округов (т.е. Западного и Северо-Западного фронтов Красной Армии), также приняли участие в сра-

жении, развернувшись в небе и на аэродромах Южной Литвы.

Силы в распоряжении командования Люфтваффе были значительные, однако использованы в первые часы войны они были весьма слабо («слабо» в сравнении с тем, как действовали в тот день германские ВВС в небе Белоруссии). В полдень 22 июня Разведсводка № 03 штаба Северо-Западного фронта констатирует дословно следующее: *«Противник еще не вводил в действие значительных Военно-воздушных сил, ограничиваясь действием отдельных групп и одиночных самолетов»*. (35) Утром (в 8.10) того же дня удивление от неожиданного отсутствия в воздухе ожидаемых тысяч вражеских самолетов материализовалось в следующем приказе: *«Из Риги. Командиру 7 САД. Вручить немедленно. Командующий приказал беречь истребительную авиацию для отражения мощного налета авиации противника. Расходовать бережно. Ожидается налет большой группы...»* (36)

Во второй половине дня 22 июня оценка численности введенной в бой авиации противника несколько конкретизировалась. Полковник Самохин (из «рижского штаба») докладывает по телеграфу (адресат на бланке телеграммы не указан) следующее: *«Противник с 4.15 до 13.00 группами до 40 самолетов и одиночными самолетами общим количеством свыше 150 самолетов подверг атаке аэродромы... (далее следует перечень)»*. (37) Вполне возможно, что в суматохе первого дня войны не все пролеты вражеской авиации были зафиксированы, не все донесения поступили в штаб ВВС фронта, и указанная выше цифра должна быть увеличена в 2—3 раза, но и при таком допущении получается, что немцы (с учетом действовавших в полосе С-З.ф. частей 2-го Воздушного флота) выполнили в среднем за день не более одного вылета на исправный самолет.

Не впечатляют и отмеченные в документах советских штабов результаты первых налетов противника. Оперсводка № 1/ОП «рижского штаба» ВВС фронта к 17.00 22 июня фиксирует лишь следующие потери: *«Осколками бомб и пулеметным огнем на земле уничтожено до 35 и повреждено до 27 самолетов* (подчеркнуто мной. — М.С.). *Убито 3 и ране-*

2-9

СЕРИИ

№ 4

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 03 к 17.00 21.6.41 штаба ВВС ПриОВО

ПАНЕВЕЖИС. КАРТА 1:500000.

АНЗ

1. Части ВВС в течение 21.6.41 г. заняты боевой подготовкой и чисткой материальной части на аэродромах. В каждой полку одна эскадрилья находится в положении дежурства в готовности № 2.

2. Именами дислокации частей ВВС нет.

3. Боеготовых экипажей: и наличие исправно:

мате реально: части:

боевых экипажей: исправно: матчаст

Оперативная сводка штаба ВВС Прибалтийского ОВО,  
вечер 21 июня 1941 г.

*но 11 человек военнослужащих, убито 8 и ранено 7 строительных рабочих. В воздушных боях при отражении налетов противника сбито 9 наших самолетов...» (38) Сходные цифры названы и в Оперсводке № 03/ОП к 19.00 22 июня, выпущенной «лесным штабом в Паневежисе» за подписью начальника штаба ВВС округа/фронта комбрига Крупина: «Общие потери за 22.6.41 по ВВС ПриОВО: 35 бомбардировщиков, 30 истребителей; убито 5, ранено 45. Потери уточняются». (39)*

Со всеми оговорками о том, что эти сведения нуждаются в уточнении, вполне очевидно, что никакого «разгрома авиации на земле» штаб ВВС фронта не зафиксировал. Общее количество выведенных из строя самолетов (причем многие из них еще оставались ремонтно-пригодными!) — меньше одной десятой от исходной численности. Примечательно, что даже немцы (Журнал боевых действий Группы армий «Север», запись от 22 июня 1941 г.), многократно завышавшие — как всегда и везде это бывало — количество самолетов противника, уничтоженных в воздухе

и на земле, отнюдь не поспешили отчитаться о полном уничтожении авиации Прибалтийского округа: *«Из предполагавшихся в этом районе 750 самолетов противника 185 были уничтожены»*. (60)

Ответный удар бомбардировочной авиации Северо-Западного фронта не заставил себя долго ждать. В этой истории еще много неясного, некоторые обстоятельства событий уточнить уже не удастся никогда (как по причине утраты многих документов фронта, так и в силу крайней противоречивости, а порой и иррациональности действий высшего военно-политического руководства СССР), однако общий вывод можно обозначить уже сейчас: такого удара, какой нанесли противнику бомбардировщики Прибалтийского ОВО, немцы 22 июня 1941 г. не получили ни на одном другом участке Восточного фронта.

С этого места наше изложение начнет еще более удаляться от классической версии советской историографии, в рамках которой на «мирно спящих аэродромах», разрушенных сокрушительным внезапным ударом немецкой авиации, у горящих обломков самолетов собрались необученные мальчишки «с налетом 5 часов «по коробочке»; мальчишки рвутся в бой, но зловещие «бериевские сатрапы», размахивая пистолетом ТТ, требуют соблюдать некий «запрет Сталина» и огонь по противнику не открывать. Реальность была гораздо сложнее.

1 апреля (так уж получилось) 1941 г. начальник 1-го Управления ГУ ВВС Красной Армии Никитин подписал «Краткие выводы о боевой подготовке частей бомбардировочной авиации». (41) Этот документ, а также немногие сохранившиеся архивные фонды полков позволяют конкретно оценить уровень летной подготовки экипажей ВВС Прибалтийского ОВО. Так, в 9-м БАП (7-я САД, аэродром Паневежис) средний налет летчика на бомбардировщике СБ составлял 150 часов. У командного состава летная практика была гораздо выше. Командир полка майор М.И. Скичев налетал на СБ (не считая налет на всех предыдущих учебных и боевых машинах!) 293 часа, у командиров эс-

кадрилий налет на СБ составлял, соответственно, 326, 210, 243, 255, 268 часов. Такие вот «желторотые птенцы»...

Здесь стоит отметить одну важную особенность бомбардировочной авиации того времени. Если воздушный бой истребителей — несмотря на всю значимость выбора оптимальной тактики групповых действий и взаимной поддержки в бою — в конечном итоге распадался на отдельные схватки, в каждой из которых летчик-истребитель должен был стрелять и маневрировать индивидуально, то т.н. «горизонтальные» бомбардировщики действовали иначе. Определение объекта атаки, прокладка маршрута, выбор оптимальной высоты, скорости, противозенитного маневра, направления захода на цель — все эти задачи, в абсолютном большинстве случаев, решались на уровне командира эскадрильи, если не командира полка. От рядового летчика требовалось взлететь, занять указанное ему место в группе, от группы не отрываться, по сигналу ведущего нажать на кнопку сброса бомб. 150 часов учебно-боевого налета для выполнения такого задания было вполне достаточно.

У пилотов 40-го БАП (6-я САД, аэродром Виндава) средний налет на бомбардировщике СБ составлял 170 часов. Налет командиров эскадрилий: 300, 441, 400, 460, 353 часа. 10 экипажей в 9-м БАП и 6 экипажей в 40-м БАП были подготовлены к ночным полетам (хотя такой режим боевого применения для легкого фронтового бомбардировщика СБ мог считаться редкой экзотикой). Все указанные выше цифры относятся к состоянию на конец марта — начало апреля 1941 г. С наступлением теплого времени года летная учеба заметно активизировалась. Так, в 40-м БАП за май 1941 г. было проведено 196 учебных бомбометаний, 196 воздушных стрельб, 895 учебных полетов с общим налетом 871 час. (40)

В пересчете на одного летчика (а в 40-м БАП накануне войны числилось 47 боеготовых экипажей) это дает 18,5 часа налета и 4,2 бомбометания за месяц. Особо радоваться тут нечему, в боевых условиях, даже из расчета весьма скромного напряжения 1 вылет в день, бомбардировщикам предстояло летать (и тем паче — бомбить) больше и чаще. Су-

воровское правило («тяжело в учении — легко в бою») было, к сожалению, забыто. Однако, по меркам советских ВВС, такая учебно-боевая подготовка могла считаться вполне приемлемой (напомню, что приказом наркома обороны налет на одного летчика ВВС Красной Армии был установлен в размере 160 часов в год). Неплохо смотрелся 40-й БАП и на фоне «южного соседа» — в лучшей по уровню боевой подготовки авиадивизии Западного ОВО (13-я БАД) в мае 1941 г. один экипаж в среднем налетал 14 часов и выполнил 3 бомбометания.

Как и следовало ожидать, большинство (6 из 8) бомбардировочных полков Прибалтийского ОВО имели опыт участия в реальных боевых действиях «зимней» советско-финляндской войны. Совершенно незаурядным был боевой опыт 50-го БАП (4-я САД, аэродром Хаапсалу). За время «зимней войны» этот полк выполнил 2321 самолетовылет, а на личный состав обрушился подлинный «звездный дождь» — звания Герой Советского Союза были удостоены десять (!) человек, включая командира, комиссара и трех командиров эскадрилий. (40) 54-й БАП (57-я САД, аэродром Вильнюс) после финской войны получил звание «Краснознаменный», 201 человек (это не опечатка — 201) из личного состава полка был награжден орденами и медалями. (42)

Рано утром 22 июня 1941 г. бомбардировочные части ВВС Северо-Западного фронта получили приказ начать боевые действия. Насколько «рано» и по чьей команде — на эти простые вопросы все еще трудно дать точный и исчерпывающий ответ.

Как известно, на самом верхнем эшелоне военно-политического руководства страны вплоть до момента фактического начала войны так и не было принято решение о введении в действие Плана прикрытия. Вместо этого поздним вечером 21 июня был утвержден Сталиным и отправлен в войска за подписями наркома обороны Тимошенко и начальника Генштаба Жукова печально знаменитый документ, вошедший в историю под названием «Директива

№ 1». Та самая, где приказ *«не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения»*, сочетался с требованием *«быть в полной боевой готовности встретить возможный внезапный удар немцев»*. Отличить «провокацию» от «внезапного удара» предстояло теперь командованию округов/фронтов, причем в ситуации жесточайшей нехватки времени и с весьма вероятным арестом и расстрелом в случае ошибки.

С другой стороны — и это крайне важно отметить, — командование округов еще до 21 июня получило некие указания из Москвы; те самые, по сей день не опубликованные директивы, в соответствии с которыми в «мирное время» были развернуты фронты, фронтовые управления выведены на полевые командные пункты, а в оперативных сводках с номерами 1, 2, 3 появились фразы «части боевых действий не вели». Скорее всего, командующие фронтами «в части их касающейся» были ознакомлены и с общей стратегической задачей, для решения которой развертывалась огромная армия. Так что требование «не поддаваться на провокации» было отнюдь не единственным указанием, поступившим в последние предвоенные дни в штабы округов/фронтов.

В штабе Северо-Западного фронта Директиву № 1 «разгадали» следующим образом: в 2.25 за подписью командующего фронтом генерал-полковника Ф.И. Кузнецова была направлена директива (б/н) Военным советам 8-й и 11-й армий (соответственно, в Шауляй и Каунас), в которой, в частности, были поставлены такие задачи:

*«1... В случае провокационных действий немцев огня не открывать. При полетах над нашей территорией немецких самолетов не показываться и до тех пор, пока самолеты противника не начнут боевых действий, огня не открывать.*

*2. В случае перехода в наступление крупных сил противника разгромить его...*

*8. Средства и силы противовоздушной обороны привести в боевую готовность номер один, подготовив полное затемнение городов и объектов...» (46)*

Если и не во все, то во многие соединения ВВС фронта



соответствующие указания поступили в течение ближайшего часа. «57 САД в 3.25 22.6.41 объявила боевую тревогу и к 4.00 была в готовности для выполнения боевых заданий...» (43) Это строка из Оперсводки штаба 57-й САД от 10.00 22 июня; возможно, в других соединениях ВВС фронта боевая тревога была объявлена еще раньше, но среди выявленных мной документов эта запись фиксирует хронологически самый ранний момент объявления боевой тревоги. Судя по Оперативной сводке № 1 штаба 241-го ШАП (формирующийся на аэродроме Митава штурмовой авиаполк 7-й САД), полк в составе 15 экипажей к 4.00 находился уже в готовности № 2. (44) С учетом времени, необходимого для приведения авиачасти в такое состояние (готовность к взлету через 3—4 минуты после получения соответствующей команды), можно предположить, что 241-й ШАП не был «мирно спящим» по меньшей мере с 3.30 22 июня.

В 4.15 22 июня появляется первый (опять же первый из найденных мною, а не самый первый из бывших в реальности) боевой приказ. На листке бумаги из школьной тетради в клеточку карандашом, довольно неразборчиво, написано:

*«Командирам полков.*

*1. Иметь рассредоточенными самолеты с возможностью немедленного взлета по сигналу.*

*2. Иметь в готовности [неразборчиво] по уничтожению наземных войск противника и авиации противника [неразборчиво] на нашу территорию.*

*Границу не нарушать. Быть готовым по уничтожению наземных войск противника на участке [неразборчиво] — Тауроген.*

*Командир 7 САД полковник Петров». (45)*

В обнаруженном М.Тиминым «Журнале учета приказов 7-й САД» первая запись относится ко времени 4.40 22 июня. Командующий ВВС округа/фронта приказал командиру дивизии «*противника уничтожать*» (предшествующая часть фразы не сохранилась). Через 13 минут, в 4.53, уже командир 7-й САД отдает приказ командирам бомбардировочных полков дивизии (9-й БАП и 46-й БАП):

*«Уничтожить группировку противника и авиацию в районе Тильзит, Рагнит, Жиллен (все пункты на территории Восточной Пруссии, т.е. ограничение «границу не нарушать» было снято через несколько минут после первых бомбовых ударов немецкой авиации. — М.С.). Вылет немедленно».* В то же самое время (около 4.40) командующий ВВС фронта генерал-майор Ионов отдал приказ командиру 4-й САД нанести удар силами трех (!) бомбардировочных полков по городу и порту Мемель. (40)

Документального подтверждения того, что ранним утром 22 июня 1941 г. командиры частей и соединений ВВС Прибалтийского ОВО получили приказ (разрешение) вскрыть «красные пакеты», пока не найдено. С другой стороны, элементарный здравый смысл подсказывает, что «вылет немедленно» с задачей бомбить объекты на сопредельной территории мог быть организован и осуществлен только по заблаговременно, еще в довоенный период, разработанным планам. Иначе, экспромтом за 20—30 минут, такая операция подготовлена быть не может.

Весьма примечательно и намерение (сразу же отметим, что практически оно не было реализовано) бомбить Мемель, да еще и с привлечением к этому столь значительных сил (три бомбардировочных полка). Утром 22 июня немецкий флот в полосе Прибалтийского ОВО никаких активных действий не предпринимал, десантов не высаживал, прибрежные районы не обстреливал. Приказ нанести удар по порту Мемеля не мог появиться как поспешная реакция на реально складывающуюся обстановку, и постановка такой задачи объяснима лишь в рамках гипотезы о том, что командование ВВС Северо-Западного фронта самостоятельно приняло решение действовать по Плану прикрытия, в котором — наряду со стандартными для всех ПП округов задачами (*«последовательными ударами по установленным базам и боевыми действиями в воздухе уничтожить авиацию противника и завоевать господство в воздухе... ударами по ж/д узлам и мостам нарушить и задержать сосредоточение войск»*) — было прямо записано: *«разрушить порт Мемель»*. (12)

В 5 часов утра 22 июня 1941 г. 5-я эскадрилья 9-го БАП под командованием капитана М.А. Кривцова (награжден орденом Красного Знамени после финской войны) поднялась в воздух и взяла курс на Тильзит. Так начался первый, самый первый в той страшной четырехлетней войне удар советской авиации по объектам на территории Германии. В далекой Москве в это время еще только будили Сталина и его ближайших соратников (судя по «Журналу посещений», совещание в кабинете Сталина началось в 5.45).

Действовал капитан Кривцов тактически весьма грамотно (что, кстати, может служить еще одним косвенным подтверждением того, что налет осуществлялся в соответствии с тщательно продуманной довоенной «заготовкой») — эскадрилья летела не по кратчайшей прямой, а сделав большой крюк в направлении Сувалок, и вышла на цель с неожиданной для немецких зенитчиков стороны; внезапности удара способствовала и достаточно большая (по меркам тактической фронтовой авиации) высота полета — 7500 метров. (40)

И в тот самый момент, когда девятка СБ, разгоняясь в пологом пикировании, выходила на «боевой курс», из Москвы в штаб Северо-Западного фронта полетели новые указания. Скупая запись в «Журнале учета приказов 7-й САД» свидетельствует об этом, отнюдь не скупом на эмоции, эпизоде войны: *«6.15. Комбриг Крупин — командиру 7 САД. Госграницы не нарушать. Уничтожать самолеты противника в своем районе. Вылетевшие самолеты по радио посадить на аэродромы»*. Комбриг Крупин (начальник штаба ВВС фронта) всего лишь выполнял указания еще более высокого начальства. В донесении командующего СЗФ наркому обороны СССР от 6.10 22 июня 1941 года читаем: *«Наши военно-воздушные силы в воздухе. До получения Вашего приказа границу не перелетать я получил через генерала Сафронова Ваш приказ самовольно границу не перелетать. Принял меры, чтобы бомбить противника, не перелетая границы...»* (47)

По воспоминаниям одного из участников первого налета, капитан Кривцов получил по радио «стоп-приказ» в

тот момент, когда самолеты его эскадрильи уже находились на «боевом курсе» с открытыми бомболюками! Командир эскадрильи сначала закрыл люки, но через несколько секунд принял окончательное решение и вместе со своими подчиненными обрушил бомбовый груз на железнодорожную станцию Тильзит. В 7.10 эскадрилья, не потеряв ни одного самолета, вернулась на аэродром Паневежис. Не столь удачным оказался первый боевой вылет для двух других эскадрилий 9-го БАП — во время бомбового удара по скоплению немецких войск в районе Тильзита их встретил мощный огонь немецких зениток; три самолета были сбиты. (40) Очень короткой оказалась война для экипажей лейтенанта Воронина, старшего лейтенанта Богомолова и капитана Короткова...

В подготовленной 23 июня «Сводной оперсводке № 01» штаба 9-го БАП первый удар бомбардировщиков полка описан так: *«22.6 произвели 22 самолето-вылета (судя по другим документам, в утреннем вылете принимали участие 25 самолетов. — М.С.) по ж/д станции Тильзит и скоплению войск в районе Тильзит с Н=4000 метров. Сброшено 132 ФАБ-100. Станция Тильзит горит. Над целью обстреляны зенитной артиллерией. Не вернулись 4 экипажа. Причина невозвращения самолетов с боевого задания выясняется...»* (48)

Аэродром базирования 9-го БАП находился рядом с Паневежисом, т.е. в десятке километров от полевого командного пункта Северо-Западного фронта и штаба ВВС фронта. Возможно, этим и объясняется тот факт, что именно 9-й БАП первым поднялся в воздух для нанесения удара по объектам в Восточной Пруссии. Не менее важно отметить и другое значимое обстоятельство — 9-й БАП действовал столь активно в ситуации, когда его аэродром стал объектом одного из самых первых и самых успешных (для противника) налетов немецкой авиации.

Как и всегда в подобных случаях, данные, приведенные в различных документах, не совпадают друг с другом и имеют явную тенденцию к возрастанию «от сводки к сводке». Так, выше уже упомянутая Разведсводка № 03 штаба СЗФ к 12.00 22 июня сообщает, что *«в 4 часа 55 минут 5 са-*

*молотов бомбардировали аэродром Паневежис».* (35) М.Тимин в своей статье (40), ссылаясь на документы 9-го БАП, пишет, что *«в 4.30 дюжина двухмоторных бомбардировщиков Люфтваффе атаковала полковой аэродром; бомбежка длилась около 15 минут».* Командир 7-й САД полковник Соловьев в донесении (б/н, время не указано, не ранее 12.00) начальнику штаба ВВС фронта докладывает: *«Противник произвел удары по аэродромам Шауляй, Груздэжяй, Паневежис; части рассредотачиваются. В результате налета на аэродромах убито 2 чел., раненых — 11. Потери самолетов в воздушном бою...»* (49) О потерях самолетов на земле ничего не сказано.

Однако в следующей «Сводке по 7-й САД за 22.6.41» (также без номера и указания точного времени, составлена, вероятно, в конце дня) за 9-м БАП числится уже 6 самолетов, уничтоженных на земле безвозвратно, и 10 поврежденных! (50) Наконец, «Сводная оперсводка № 01» штаба 9-го БАП, составленная вечером 23 июня, описывает наземные потери полка так: *«На аэродроме Паневежис 22.6. сгорело 7 СБ, повреждено 14 СБ, из них введено в строй 5. Убиты 1 штурман и 1 техник, ранено 8 чел., в т.ч. 2 техника... Всего в строю 22 самолета и 38 экипажей».* (48) С простой арифметикой такие цифры категорически не согласуются: после потери 4 (или даже 5) самолетов в воздухе и 16 на земле в полку должно было оставаться по меньшей мере 30 исправных СБ...

Для другого бомбардировочного полка 7-й авиадивизии (46-й БАП) первый день войны стал началом быстрого и сокрушительного разгрома. Примерно через час (в 5.40) после получения приказа командира 7-й САД (*«уничтожить группировку противника и авиацию в районе Тильзит, Рагнит, Жиллен; вылет немедленно»*) три эскадрильи 46-го БАП, одна за другой, поднялись в воздух. За 10 минут до этого (в 5.30) командир 7-й САД отдал приказ командиру истребительного полка дивизии (10-й ИАП) *«одной девяткой прикрыть вылет 46 БАП».* Учитывая, что противник, разбуженный к тому времени бомбовым ударом по Тильзиту,

уже вполне «проснулся», такой наряд сил на прикрытие трех эскадрилий бомбардировщиков был явно недостаточным, однако фактически ни один (из 34 исправных) истребитель 10-го ИАП на сопровождение не вылетел. Дальнейшие события описаны в Оперативной сводке № 1 штаба полка следующим образом:

*«Доношу, что в 6.40/6.45 22.6.41г. 2-я и 3-я эскадрильи 46 БАП произвели бомбометание в количестве 18 самолетов. 2-я АЭ уничтожила скопление войск в районе Тильзит, Тауроген, Н=3600 м. Во время бомбометания во 2-й АЭ не вернулось 5 самолетов СБ с экипажами. Всего сброшено бомб: 36 ФАБ-100 и 18 ФАБ-50. 3-я АЭ разрушила ж/д станцию Жиллен (ныне Жилино, 17 км к югу от Тильзита. — М.С.) с Н-3500 м, из полета не вернулось 5 экипажей. Сброшено бомб: 36 ФАБ-100 и 18 ФАБ-50». (40)*

Аналогично («не вернулось 10 СБ с экипажами») итог первого боевого вылета отражен и в Боевом донесении (б/н) за 22 июня командира 46-го БАП. (51) В вечерней «Сводке по 7-й САД за 22.6.41» к 10 самолетам, сбитым истребителями противника, добавляются еще 2, сбитых зенитным огнем. (50) Правда, 2 из 12 потерянных СБ смогли дотянуть до своего аэродрома, где совершили аварийные посадки с убитыми стрелками и раненым штурманом одного из экипажей. (40) Сопоставляя время боевого вылета 46-го БАП с отмеченным в донесениях II/JG-53 временем и местом воздушного боя с советскими бомбардировщиками, можно предположить, что немецкие истребители догнали некогда «скоростные» СБ уже над советской территорией, в районе Немакшай, Россиены (т.е. буквально над одним из аэродромов того самого 10-го ИАП, которому было приказано обеспечить прикрытие!). (367) Благодаря тому, что побоище произошло над своей территорией, семерым членам экипажей сбитых бомбардировщиков удалось спастись и выйти к своим. (40)

Насколько можно судить по документам июня 41-го, одна, но весьма важная победа 46-го БАП осталась просто незамеченной. Стрелок-радист бомбардировщика СБ меткой очередью поразил «Мессершмитт», в кабине которого

находился командир группы II/JG-53 многоопытный ас Люфтваффе (воевать он начал еще в Испании) капитан Бретнютц. К 22 июня 1941 г. на его личном счету было 35 побед, но первый день Восточного похода стал для него роковым: Бретнютц был ранен, выпрыгнул с парашютом над советской территорией, попал в плен, затем был освобожден наступающими наземными войсками, доставлен в госпиталь, где и скончался от полученных ранений.

Экипажи еще одной, 5-й, эскадрильи 46-го БАП от разгрома в воздухе спас «стоп-приказ», поступивший в штаб 7-й САД в 6.15 22 июня; эскадрилья развернулась в воздухе и вернулась на свой аэродром в Грузджай. Однако не прошло и часа, как большая часть благополучно приземлившихся самолетов была уничтожена на земле. Рассказ генерал-лейтенанта В.П. Буланова, встретившего войну штурманом бомбардировщика Ар-2 в 46-м БАП, весьма откровенно описывает этот эпизод:

*«В 4.30 нас подняли по тревоге. — Как, что? Ничего не говорят. Около 5 часов дают первое задание: бомбить немцев, форсирующих<sup>1</sup> реку Неман в районе Тильзита. Вылетает первая эскадрилья, вылетает вторая — по девять самолетов. Мы вылетаем третьей эскадрильей. Первая девятка отбомбилась, вторая отбомбилась... Мы уже подходили к Неману, и вдруг команда — вернуться... Возвращаемся с полной бомбовой нагрузкой. Садимся (грубейшее нарушение правил производства полетов, садиться с бомбами категорически запрещено, на такой случай у стандартного бомбосбрасывателя есть режим холостого сброса бомб «на невзрыв». — М.С.) Поставили самолеты, пошли завтракать (судя по дальнейшим событиям — заблокировать взрыва-*

---

<sup>1</sup> Слово «форсировать» в данном случае явно неуместно — очертания границы 41-го года не совпадали с нынешней, город Тильзит и полоса правого (северного) берега Немана шириной от 15 до 50 км находились на территории Восточной Пруссии, так что по мостам через Неман в районе Тильзита немцы просто, без боя, переправлялись. Скорее всего, слово «форсировали» появилось тут в результате самоцензуры — удар по сопредельной территории в первые часы войны не вписывался в ту версию истории, к которой за 60 лет привыкли все, включая непосредственных участников событий.

тели на бомбах перед завтраком забыли. — М.С.) — и тут вдруг пролетает немецкий разведчик, а за ним появляются бомбардировщики «Хейнкель-111». Тоже девяткой. Немцы начали бомбить самолетные стоянки, а как отбомбились, прошли на бреющем и по кромке леса стали бить из пулеметов. Они раз сделали заход, прочесали, второй... Немцы отбомбились по цели, часть бомб сбросили в лес и ушли без потерь. Наконец все утихло. Начали мы к аэродрому собираться. Только стали подходить — тут начали наши же бомбы в самолетах взрываться. Мы — обратно деру! Потери в остававшейся на аэродроме технике оказались значительные...» (52)

Спецсообщение 3-го Управления (военная контрразведка) НКО № 2/35552 от 28 июня 1941 г. дает еще более неприглядную картину этих событий:

*«Основные потери [7-й авиадивизии] относятся к 46-му БАП и объясняются неорганизованностью и растерянностью со стороны командира полка майора Сенько и начальника штаба подполковника Канунова, приведшим при первом налете противника весь личный состав в паническое состояние. За 22 июня 46-й БАП потерял 20 самолетов, из которых 10 были уничтожены при налете противника на Шауляйском аэродроме, а остальные сбиты при выполнении боевых заданий по бомбардировке войск противника в районе Тильзит и ст. Жиллен. Три девятки самолетов 46-го СБАП на выполнение боевых задач были выпущены без сопровождения своих истребителей. Посты наблюдения не были организованы, связи с ними штаб полка никакой не имел и не знал об их существовании...» (53)*

Судя по упомянутому выше Боевому донесению командира 46-го БАП за 22 июня 1941 г., аэродром Грузджай действительно бомбила в 9.30 группа из 10 бомбардировщиков противника. Отсутствие оповещения, отсутствие зенитного противодействия, а также готовые ко взрыву бомбы на борту самолетов привели к тому, что «сгорело 9 СБ и 1 Ар-2, повреждено 9 СБ (требуют капитального ремонта), убито 2 и ранено 5 человек». (51) Капитального (равно как и любого иного) ремонта поврежденные на аэродроме Грузджай самолеты 46-го БАП так никогда и не до-



ждались — во второй половине дня полк обратился в бегство (да, при желании это можно назвать «перебазированием») и уже к вечеру оказался на аэродроме Румбула, т.е. на правом (северном) берегу Даугавы... (54)

Шесть других бомбардировочных полков ВВС Северо-Западного фронта в первом утреннем ударе не участвовали — в обстановке общей неразберихи их командиры или вовсе не получили соответствующей команды, или не стали спешить выполнять ее, терпеливо выжидая, пока высшее руководство разберется в своих сложных военно-политических «играх».

Тем временем в Кремле, наконец, поняли, что началась война. Результатом осознания этого стала следующая, столь же печально знаменитая Директива № 2, отправленная в войска в 7.15 22 июня 1941 г. Вот ее текст, от первого до последнего слова:

*«22 июня 1941 г. 04 часа утра немецкая авиация без всякого повода совершила налеты на наши аэродромы и города вдоль западной границы и подвергла их бомбардировке. Одновременно в разных местах германские войска открыли артиллерийский огонь и перешли нашу границу.*

*В связи с неслыханным по наглости нападением со стороны Германии на Советский Союз ПРИКАЗЫВАЮ:*

*1. Войскам всеми силами и средствами обрушиться на вражеские силы и уничтожить их в районах, где они нарушили советскую границу.*

*2. Разведывательной и боевой авиацией установить места сосредоточения авиации противника и группировку его наземных войск.*

*Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить группировки его наземных войск. Удары авиацией наносить на глубину германской территории до 100—150 км. Разбомбить Кенигсберг и Мемель.*

*На территорию Финляндии и Румынии до особых указаний налетов не делать». (55)*

Ни по форме, ни по содержанию Директива № 2 не соответствует уставным нормам составления боевых прика-

зов. Есть порядок, и в армии он должен выполняться. Текст приказа должен соответствовать не литературным вкусам автора, а ст. 90 Полевого Устава ПУ-39 (*«Первым пунктом приказа дается сжатая характеристика действий и общей группировки противника... Вторым пунктом указываются задачи соседей и границы с ними. Третьим пунктом дается формулировка задачи соединения и решение командира, отдающего приказ...»*)

С позиции этих уставных требований Директива № 2 есть не более чем эмоциональный (если не сказать хуже — истерический) выкрик. «Обрушиться и уничтожить» — это не язык боевого приказа. Столь же излишними являются здесь и рассуждения про «неслыханную наглость противника». Вместо этого подчиненные Тимошенко и Жукова должны были получить конкретные ответы на вопросы: где противник? Каковы его силы? Какими силами, в какой группировке, на каких направлениях на него надо «обрушиться»? Какие рубежи и к какому сроку занять?

Возвращаясь к истории боевых действий ВВС Северо-Западного фронта, отметим, что Директива № 2 все еще ограничивала действия авиации фронта (*«удары авиацией наносить на глубину германской территории до 100—150 км»*), тогда как по Плану прикрытия авиация Прибалтийского ОВО должна была разрушить мосты через Вислу на участке Данциг (ныне Гданьск), Быдгощ в 300—350 км к западу от границы. Примечательно и навязчивое, не объяснимое разумными оперативными соображениями желание «разбомбить Мемель». К чести командования ВВС СЗФ надо отметить, что его решения оказались гораздо ближе к реальности.

Главная угроза, конечно же, затаилась вовсе не в порту Мемеля. На узкой полоске земли от Тильзита до Сувалок сгруппировались две (4-я и 3-я) танковые группы вермахта, в общей сложности семь танковых и шесть моторизованных дивизий. Утром 22 июня сжатая пружина начала стремительно распрямляться, выбрасывая вперед длинные «стальные нити» — растянувшиеся на десятки километров колонны танков, артиллерийских тягачей, мотоциклов, бронетранспортеров, грузовиков и автоцистерн. Немецких

механизированных соединений было так много, а дорог среди дремучих лесов Южной Литвы так мало, что вермахту потребовалось двое суток для того, чтобы выдвинуть всю эту махину на советскую территорию, и когда утром 24 июня 7-я танковая дивизия (авангард 3-й ТГр) уже заняла Вильнюс, замыкающие боевой порядок группы дивизии (19-я танковая и 14-я моторизованная) еще только пересекали границу.

Для авиации той эпохи колонна механизированных войск представляла собой идеальную мишень. Сброшенные с «горизонтального» бомбардировщика бомбы рассеиваются в виде эллипса, сильно вытянутого по одной из своих осей, в направлении вектора скорости самолета; устройство бомбосбрасывателя позволяло, задавая интервал времени при т.н. «сбросе серией», еще более вытянуть в длину полосу падения бомб. Таким образом, при атаке по мехколонне задача прицеливания существенно упрощалась — надо было обеспечить точное попадание лишь по одной координате («левее-правее»), «дальше-ближе» уже не имело значения в ситуации, когда длина цели измеряется километрами. И если поражение танка было весьма маловероятным событием (ФАБ-50 пробивала броню легких танков лишь при взрыве не далее 1—2 метров от цели, и даже специальная мощная осколочная авиабомба (ОФАБ-100) требовала точности попадания не менее 10 метров от танка), (56) то автомашины, бензоцистерны, мотоциклы, небронированные (или легкобронированные) тягачи, составлявшие в общей сумме более 90% всех подвижных объектов танковой дивизии, были легко уязвимы с воздуха. По крайней мере, именно «массированными ударами авиации противника» советская историография традиционно объясняла исчезновение мехкорпусов Красной Армии, которые в те же самые дни и часы, поднимая такие же клубы дыма и пыли, двигались навстречу немцам по дорогам Белоруссии и Литвы...

Связь между Москвой и Ригой работала вполне устойчиво, о чем можно судить по тому, что уже в 8.40 «рижский штаб полковника Рассказова» отправляет в авиаполки 7-й САД следующее указание: *«Бомбардировочной авиации раз-*

*решено производить атаку пехоты и авиации противника на его территории в глубину на 100 км. При массовых налетах авиации противника на нашу территорию поднимать бомбардировочную авиацию и следовать в хвосте для атаки на его аэродромы...» (57) В 9.45 Военный совет фронта выпускает директиву (б/н), в которой, в частности, командующему ВВС фронта приказано «бить сильными ударами тильзитскую и кальварийскую группировки противника». (58) «Тильзитская группировка» — это 4-я танковая группа вермахта, развивающая наступление в направлении Тильзит, Тауроген (ныне Тауреге), Шауляй; «кальварийская группировка» — это 3-я танковая группа, дивизии которой продвигались вдоль дороги Сувалки, Лазьдзее (ныне Лаздияй), Серее (ныне Серияй), Алитус.*

В промежутке между 10 и 12 часами 22 июня (точное время в документе не указано) командующий ВВС СЗФ генерал-майор Ионов подписывает Боевой приказ № 01/ОП. В приказе были поставлены следующие задачи:

*«...Третье. ВВС ПрибОВО в течение 22.6.41 уничтожают наземные части и авиацию противника в районах Мемель, Тильзит, Шталлупенен, Инстербург.*

*а) 6 САД (без 40 БАП) под прикрытием 15 ИАП и 31 ИАП 8 САД уничтожить [наземные части и авиацию противника на аэродромах] (слова в квадратных скобках зачеркнуты, вписано черными чернилами: «танки») в районе [Тауроген, Тильзит, Рагнит] (слова в квадратных скобках зачеркнуты, вписано черными чернилами: «Кальвария, Лазьдзее, Серее»). 40 БАП уничтожить авиацию и группировку противника в районе Тауроген, Тильзит, Рагнит.*

*б) 57 САД уничтожить [наземные части и авиацию противника на аэродромах] (слова в квадратных скобках зачеркнуты, вписано черными чернилами: «танки») в районе [Базденен, Пилькаллен] (слова в квадратных скобках зачеркнуты, вписано черными чернилами: «Лазьдзее, Серее»).*

*в) 15 ИАП и 31 ИАП прикрыть действия 31 БАП в районе [Тауроген, Тильзит, Рагнит] (слова в квадратных скобках зачеркнуты, вписано черными чернилами: «Лазьдзее, Серее»).*

г) 4 САД к 12.00 22.6.41 перебазироваться на аэродромы: 50 БАП — Рига, 65 БАП — Митава, 35 БАП — Платоне и быть в готовности действовать по уничтожению наземных войск и авиации противника в районе Тауроген, Тильзит, Рагнит.

д) остальные части (т.е. истребительные и штурмовые полки. — М.С.) 7 и 8 САД действуют по плану командующих армиями.

е) встреча 31 БАП с 31 ИАП над пунктом Каунас на высоте 4000 метров.

Четвертое. Первый удар нанести: 6 САД в 12.00, 7 САД в 12.30 22.6.

Пятое. Напряжение: истребители и штурмовики — три полко-вылета, бомбардировщики — два полко-вылета в день.

Шестое. Ночные экипажи бомбардировочных полков подготовить для ночных действий по району Кенигсберг.

Седьмое. КП — Паневежис». (61)

Оригинальный текст приказа наглядно показывает стремительное изменение планов командования ВВС фронта. Если исходный, напечатанный на машинке текст (не исключено, что заготовленный еще в мирное время, в рамках разработки Плана прикрытия) предполагает нанесение удара по аэродромам и войскам противника на территории Восточной Пруссии, то внесенная в приказ правка отчетливо меняет задачу — теперь главные усилия бомбардировочной авиации предполагается сосредоточить на уничтожении мотомехколонн противника, продвигающихся по советской территории.

Можно спорить о том, насколько такой поворот в постановке задач был оправданным. По крайней мере, командование Люфтваффе настойчиво проводило в жизнь тезис о том, что в первые часы и дни кампании главным объектом удара должны стать аэродромы противника — какими бы важными и срочными ни представлялись заявки на авиационную поддержку со стороны наземных войск («отступление от этих положений нельзя допустить даже в самых неотложных случаях, ибо это может иметь отрицательные последствия как для сухопутных войск, так и для

люфтваффе»)<sup>1</sup>. В любом случае Боевой приказ № 01 свидетельствует о том, что командование фронта достаточно быстро и точно выявило направления главных ударов противника и пыталось организовать мощное противодействие.

### 1.3. «Мой КП — в воздухе»

Первый (и самый сильный) удар по немецким мехколоннам нанес 31-й БАП (6-я САД, аэродром Митава).

*«Боевой приказ № 01 штаб 31 БАП, 10.30 22.6.41, Митава*

*1. Противник занял район Кальвария и сосредоточил большое количество танков.*

*Погода — ясно.*

*2. 31 СБАП двумя группами бомбардировать скопления танков Кальвария.*

*а) 1-я группа: 1-2-3 АЭ 12.45 бомбардировать скопления танков противника в районе Кальвария, командир группы — я.*

*б) 2-я группа: 4 и 5 АЭ 12.45 бомбардировать скопления танков противника в районе Кальвария, командир группы капитан Петров.*

*3. Маршрут полета: ИПМ — Шедува — Круки — Пильвишки — Цель — Каунас — Шедува — КППМ.*

*4. Боевая зарядка ФАБ-100 и ФАБ-250.*

*5. Походный боевой порядок: колонна девяток, сбор район Митава.*

*6. Последующая готовность № 2 к 15.45.*

*7. Мой КП в воздухе ведущий первой группы, заместитель — капитан Вильдяскин.*

*8. КПП мз Липету.*

*Командир 31 БАП подполковник Добыш». (40)*

В первый боевой вылет командир полка, участник войны в Китае и Финляндии, повел своих подчиненных сам — уже одно это говорит о многом. Легкую оторопь вызывает решение использовать тяжелые ФАБ-250. С позиций знаний сегодняшнего дня, это не самый оптимальный вари-

---

<sup>1</sup> Директива по использованию оперативной авиации и средств ПВО в полосе действия Группа армий «Север» от 5 мая 1941 г. (62)

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 4 ШТАБ 57 САД ВНЕДНО к 20.00 20.6.41.

КАРТА 500 000

1. 57 САД в течение 20.6 продолжала маскировку самолетов, подготовку боеприпасов и топлива на осправленных аэродромах, уточнение вопросов управления и проверки диспетчерских эскадрилий.

Дивизия раскредеготочена: 42 ИАП 2 АЭ - Ораны, 1 АЭ - Пернон,  
427 ИАП 1 АЭ - Ораны,  
42 ИВАЛ 4 АЭ Денаск, 2 АЭ - Денаск,  
54 ЮСВП 2АЭ - Кавиньян, 2АЭ - Порубанок.

Готовятся к перелету на аэродром КРЫЖАН

БОЕВОЙ СОСТАВ САД: 42 ИАП 1 АЭ 6 боевых экипажей  
4 АЭ 7 боевых экипажей

РИГА НАЧАЛЬНИКУ ШТАБА ВС ПРИБОР

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 2 ШТАБ 57 САД ВНЕДНО к 12.00 21.6.41.

КАРТА 500 000

57 САД 21.6. в период 4.00-12.00 продолжала работу по обеспечению боевой готовности и продолжала нормальную учебку.

За период 4.00-12.00 в боевом составе и обеспеченности САД боеприпасами и ГСМ нет.

С аэродрома ПОРУБАНОК 2 эскадрильи 54 ЮСВП перебазировались на аэродром КРЫЖАН. С аэродрома ОРАНЫ 42 ИАП перебазировались на аэродром ПЕРНОН.

Связи с ПОНЕВЕНКО нет.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА 57 САД

ПОЛПОЛКОВНИК

/ЛЕЛА ГЕГ/.

Н.О.-1 МАЮР

ПРОСТОСЕРГОВ/.

Оперативные сводки штаба 57-й САД за 20 и 21 июня 1941 г.

ант — как показал опыт войны, для поражения небронированных машин вполне хватало ФАБ-50 или даже АО-25, и наиболее эффективным способом использования легкого бомбардировщика СБ в этом случае была бы загрузка 12 (больше не позволяла конструкция бомбоотсека и подкрыльевых держателей) 50-кг бомб. Однако Ф.И. Добыш, видимо, решил действовать наверняка...

В 11.10 бомбардировщики 31-го БАП (всего в этом налете приняли участие 38 экипажей) пошли на взлет и в 12.20 в районе южнее Кальварии с высоты 2 км (что, по меркам советских ВВС, можно охарактеризовать как незаурядно смелые действия) обрушили на скопление войск противника 18 ФАБ-250 и 174 ФАБ-100. (63) В районе цели самолеты были обстреляны малокалиберными зенитками (немцы старались, насколько могли, прикрывать свои мехколонны мобильными зенитными установками), однако все экипажи 31-го БАП во главе со своим командиром благополучно вернулись на аэродром Митава. (40)

Чуть позже (в 11.40) с аэродрома Виндава поднялись две девятки бомбардировщиков 40-го БАП — второго по счету бомбардировочного полка 6-й САД. Перед этим немецкие бомбардировщики нанесли (точнее говоря, пытались нанести) удар по аэродрому полка, но безрезультатно: *«В 10.00 семь «Хейнкель-111» бомбили Виндава, бомбы сброшены в стороне от аэродрома на берег моря. Повреждений нет. Высота бомбометания 7000—8000 метров».* (129)

Объектом удара летчиков 40-го БАП стали немецкие войска на шоссе Тильзит — Тауроген. Судя по ЖБД полка, бомбы были сброшены с высоты 2—2,5 км, экипажами отмечены прямые попадания. В районе цели бомбардировщики 40-го БАП также были обстреляны немецкими зенитками, но безрезультатно — все самолеты вернулись на базу. С еще меньшей высоты (1700 метров) атаковала скопление немецких войск в районе Тильзит «сводная группа капитана Лавренцова» (девять экипажей СБ из состава 40-го БАП и Курсов командиров звеньев 6-й САД). Несмотря на то что эта группа была встречена не только зенитным огнем, но и атакована истребителями, потерь не было, все 9 СБ вернулись на аэродром Рига. (40)

Ни в одном из доступных документов штаба ВВС СЗФ, 6-й и 8-й авиадивизий мне не удалось обнаружить какие-либо упоминания о том, что истребители 15-го и 31-го полка выполнили приказ и прикрыли вылет бомбардировщиков 6-й САД (и это при том, что, судя по отчетам командиров этих полков, 22 июня 31-й ИАП выполнил 120 бое-



вых вылетов, а 15-й ИАП — так и все 202). (64) В такой ситуации необычайно удачные (особенно в сравнении с трагическим эпизодом боевых действий 46-го БАП, безвозвратно потерявшего в одном рейде 10 из 18 самолетов) действия бомбардировщиков 6-й САД могут служить еще одной наглядной иллюстрацией того, насколько эфемерным было то «абсолютное господство в воздухе», которое приписали немецкой авиации позднейшие сочинители. В реальности увлеченные «свободной охотой» над советскими аэродромами асы Люфтваффе не удосужились даже обеспечить надежное прикрытие стратегически важного моста через р. Неман у Тильзита и шоссе Тильзит — Тауроген, по которому выдвигались главные силы 4-й ТГр.

Как было выше отмечено, Боевой приказ № 01 командующего ВВС фронта поставил перед бомбардировочными частями задачу выполнить «два полко-вылета в день». В целом для советской авиации такое боевое напряжение выглядит почти нереальным, однако 22 июня 1941 г. три полка ВВС СЗФ попытались этот приказ выполнить.

Первым выполнил второй боевой вылет 9-й БАП. После раннего утреннего налета на Тильзит полк перебазировался из Паневежиса в Скварбай, при этом была нарушена связь со штабом дивизии (7-я САД); вероятно, именно по этой причине приказ о нанесении удара по скоплению войск противника в районе Тильзит — Тауроген поступил в полк с большим запозданием. В 15.00 две девятки бомбардировщиков СБ вылетели на задание. Истребительное прикрытие опять же отсутствовало, однако военная удача и на этот раз сопутствовала летчикам 9-го БАП — истребители Люфтваффе прозевали и этот налет. К сожалению, немецкие зенитчики (а район Тильзит — Тауроген прикрывали в общей сложности четыре зенитных дивизиона) были более настойчивы, в результате два бомбардировщика были сбиты (судя по тому, что пяти членам экипажей сбитых СБ удалось вернуться в полк, пилоты смогли дотянуть свои пробитые осколками снарядов машины до советской территории). В кратком донесении заместителя ко-

мандира 9-го БАП батальонного комиссара Дорофеева отмечено, что задание было выполнено успешно, за что от командующего СЗФ генерал-полковника Кузнецова получена благодарность. (40)

Командование и летные экипажи 31-го и 40-го бомбардировочных полков 6-й САД с незаурядной быстротой подготовились к повторному вылету, и уже в 16.30 первые самолеты 40-го БАП оторвались от взлетной полосы аэродрома Пилтене. На этот раз оба полка 6-й САД должны были атаковать немецкие мото-мехколонны в районе Кальвария — Мариамполь — Алитус, и снова без истребительного прикрытия! Увы, этот бомбовый рейд показал, что дважды испытывать судьбу нельзя. В районе цели первая волна (17 бомбардировщиков 40-го БАП) была атакована большой формацией немецких истребителей (предположительно в боище приняли участие две эскадрильи «мессеров» из состава 54-й истребительной эскадры). Противостоять такому натиску с легким оборонительным вооружением СБ (по одному ШКАСу в верхней и нижней огневых точках стрелка-радиста) было трудно. Результат неравного боя — 7 сбитых советских бомбардировщиков, включая ведущего группы капитана Панкова (самолет совершил вынужденную посадку на своей территории, экипаж остался жив). (40)

Тяжелые потери понесла во втором вылете и «сводная группа капитана Лавренцова». 11 СБ стартовали с рижского аэродрома и, преодолев расстояние в 300 км, нанесли бомбовый удар по скоплению немецких войск восточнее Кальвария. Истребителями противника были сбиты 4 бомбардировщика, при этом стрелок-радист сержант Никитин сбил один Me-109. Очень может быть (совпадают время и место), что это был самолет командира эскадры JG-54 майора Траутлофта («Мессершмитт» совершил вынужденную посадку с убранным шасси, сам Траутлофт чудом остался цел).

Самый мощный удар по противнику и на этот раз нанес 31-й БАП. Подполковник Добыш снова лично повел в бой группу из 37 СБ своего полка. В 17.55 северо-восточнее Кальвария на танковые колонны противника с высоты

2000 метров было сброшено 17 ФАБ-250 и 120 ФАБ-100. К этому времени немецкие истребители уже плотно прикрывали боевые порядки 3-й ТГр, и в завязавшемся воздушном бою были сбиты 3 бомбардировщика 31-го БАП; воздушные стрелки заявили 4 сбитых «Мессершмитта», но эта информация не подтверждается сводками немецких истребительных эскадр.

Дальше всех от района начавшихся боевых действий располагались аэродромы 4-й САД, и хотя, теоретически рассуждая, бомбардировщик СБ вполне мог преодолеть расстояние в 500 км (от линии Хаапсалу, Выхма, Тарту до Тильзита) до цели и обратно, командующий ВВС СЗФ принял вполне благоразумное решение прежде всего перебазировать три бомбардировочных полка 4-й САД на аэродромы Рига, Митава, Платоне (см. выше Боевой приказ № 01/ОП).

Судя по Оперсводке № 03/ОП «паневежского штаба комбрига Крупина», к 19.00 22 июня приказ командующего ВВС фронта был выполнен следующим образом: 35-й БАП в полном составе боеготовых экипажей перелетел на аэродром в Платоне, 50-й БАП («полк десяти Героев») частью сил (28 СБ и 5 Пе-2) перебазировался на аэродром Митава, 63-й БАП просто остался в Эстонии. (65) Хотя Оперсводка № 03/ОП, не приводя каких-либо подробностей, сообщает, что 35-й и 50-й полки *«произвели по одному вылету на уничтожение танков в районе Кальвария, Лозьдзее»*, документы дивизии и полков не подтверждают факт участия 35-го БАП в боевых действиях 22 июня. (40)

Фактически из всего состава 4-й САД в первый день войны бомбил противника только 50-й БАП. Перед этим полк перелетел из Хаапсалу в Митава, т.е. на аэродром базирования чрезвычайно активного 31-го БАП, и, видимо, темп и напор подполковника Добыша передался командиру 50-го БАП.

В интервале времени от 18.40 до 19.00 тремя группами (9+9+6) самолетов СБ (новейшие Пе-2 в первом боевом вылете не участвовали) последовательно, с высоты 3000—3400 метров полк бомбил скопление немецких войск в

районе Таурогена. В общей сложности на мотомехколонны врага было сброшено 144 ФАБ-100 и 24 «зажигалки» ЗАБ-50 (внимательный читатель может заметить, что бомбардировщики 50-го БАП в дополнение к стандартной нагрузке — шесть бомб в центральном внутреннем бомбоотсеке — взяли еще и седьмую, случай для июня 41-го едва ли не уникальный).

По докладам экипажей, в районе цели бомбардировщики были обстреляны зенитками и неоднократно атаковывались истребителями противника (прикрытия своими истребителями и в этом случае не было) общей численностью до 14 «мессеров» (эта цифра, скорее всего, завышена). Опыт, полученный экипажами полка в «зимней войне», а также везение обеспечили весьма низкие потери: один СБ произвел вынужденную посадку в районе Шауляй, остальные самолеты благополучно вернулись на аэродром Митава, при этом воздушные стрелки заявили один сбитый истребитель противника (эта потеря немецкими документами не подтверждается). (40)

Ближе всех к полосе прорыва 3-й ТГР вермахта находились аэродромы базирования 57-й САД. От Вильнюса до Кальварии не более получаса полета на крейсерской скорости бомбардировщика СБ; еще ближе (Ораны, Перляя) были аэродромы 42-го и 237-го истребительных полков, на которых скопилось не менее 80 бипланов И-153 и И-15бис, которые могли достаточно эффективно атаковать колонны немецких автомашин, используя как свое мощное стрелковое вооружение (110 пуль в секунду выбрасывали 4 ШКАСА «чайки»), так и уникальную горизонтальную маневренность (время установившегося виража от 10 до 13 секунд).

О действиях истребительных полков ВВС Северо-Западного фронта речь пойдет в следующем разделе; что же касается единственного бомбардировочного полка 57-й авиадивизии (54-й БАП), то история его боевых действий оказалась весьма короткой и печальной.

Прежде всего надо отметить, что к моменту начала войны полк оказался без наиболее опытных экипажей, включая командиров эскадрилий! Строго говоря, уже на одном

этом можно завершать обсуждение причин стремительного разгрома 54-й БАП. «Без хозяина и дом — сирота». Несмотря на весь град приказов и директив о повышении боевой готовности, обрушившийся на Прибалтийский ОВО 18—21 июня, 12 экипажей убыли из части для перечисления на новый бомбардировщик Пе-2, другие накануне 22 июня перегоняли 13 СБ из полка в окружную летную школу. Правда, в полку был в наличии главный «хозяин» — командир полка майор Скибо, но это не помогло исправить ситуацию. В отчете командира дивизии («Итоговые сведения о боевой работе частей 57-й САД с 22.6 по 30.7.41 г.») работа командира полка охарактеризована так:

*«54-й Краснознаменный БАП работал неудовлетворительно, командование полка: майор Скибо, его заместитель по политчасти батальонный комиссар Устименко и начштаба подполковник Писаков, не сумели организовать четкого управления эскадрильями, не добились должного порядка на аэродромах, мало лично бывали у самолетов (интересная формулировка! — М.С.)... Восстановление и ремонт матчасти шли медленно и под большим нажимом командования дивизии, при перебазировании забывали своевременно брать нужное имущество — замки бомбодержателей, фотоаппараты и пр. (как будет показано далее, в полку «забывали при перебазировании» не только бомбодержатели, но и бомбардировщики. — М.С.). В полку имелись настроения, что на самолете СБ летать опасно, т.к. его легко догоняют истребители противника и поражает ЗА. Командование полка решительной борьбы с этими настроениями не вело, а иногда и само проявляло растерянность...» (66)*

В докладной записке начальника 3-го отдела (военная контрразведка) Северо-Западного фронта дивизионного комиссара Бабича (№ 03 от 28 июня 1941 г.) действиям командира 54-го БАП дана, как и следовало ожидать, более жесткая оценка:

*«Командир 54-го СБАП майор Скиба боевыми вылетами руководит плохо, на аэродромах не бывает, приказанья отдает из блиндажа, без всяких данных: «Идите бомбить — цель найдете сами». На замечание, что без данных о против-*

*нике можно разбомбить и своих, Скиба отвечал: «Я ничего не знаю»... Сам Скиба на боевое задание не вылетал и прикрепленный к нему самолет передал другому летчику, так же поступил его помощник майор Леонтьев. Перед перебазированием с одного аэродрома на другой Скиба, имея возможность вывезти ценное боевое имущество, бросал или уничтожал его...» (53)*

Судя по Оперсводке № 1 штаба 57-й САД, составленной к 10.00, утром 22 июня полк не потерял от ударов авиации противника ни одного боевого самолета! Сказалось своевременно проведенное рассредоточение подразделений полка на аэродромах Кивишки и Крыжаки (ныне Крижёкай, 30 км к востоку от Вильнюса); на разведанном немцами заранее аэродроме Порубанок (Вильнюс) были повреждены лишь оставленные там неисправные машины. Как и в большинстве других бомбардировочных полков ВВС СЗФ, ранний утренний приказ о нанесении удара по объектам на территории Восточной Пруссии в 54-м БАП был проигнорирован (или вовсе не получен). Боевые действия полка начались через 6 часов после начала войны. Оперативная сводка № 1 штаба 57-й САД сообщает: *«54 БАП в 10.20 в составе 10 самолетов ушел в зону ожидания, имея в последующем задачу методом сопровождения противника в хвост бомбардировать его при посадке на аэродромы. Три эскадрильи в составе 19 самолетов находятся в состоянии боевой готовности на оперативных аэродромах».* (67)

Поставленная группе бомбардировщиков 54-го БАП задача, как видим, дословно повторяет указания, данные в 8.40 «рижским штабом полковника Рассказова» (*«при массовых налетах авиации противника на нашу территорию поднимать бомбардировочную авиацию и следовать в хвосте для атаки на его аэродромы»*). Дальнейшие события не вполне понятны. Как пишет М.Тимин, *«десятка СБ без прикрытия вылетела на бомбардировку аэродрома Гумбинен... немецкие истребители атаковали нашу группу несколько раз; в результате 5-я эскадрилья 54-го СБАП потеряла три СБ вместе с экипажами».* (40) К сожалению, эта версия не подтверждается другими документами; более

правдоподобным — и соответствующим исходному заданию, поставленному перед группой бомбардировщиков 54-го БАП, — представляется мне описание событий, данное в упомянутой выше докладной записке начальника 3-го отдела СЗФ:

*«Эскадрилья, вооруженная самолетами Ар-2 и четырьмя самолетами СБ, ожидала распоряжения (или появления немецких самолетов, за которыми она должна была «следовать в хвосте». — М.С.) в воздухе 1,5 часа, в результате чего боевое задание выполнить не могла, так как она всего может находиться в полете 3—4 часа. Самолеты Ар-2 вынуждены были сесть на свой аэродром с бомбами, а звено СБ, вылетевшее на боевое задание после 1,5 часов пребывания в воздухе, полностью погибло».*

Как бы то ни было, потеря в первом боевом вылете трех самолетов 54-го БАП не вызывает сомнения. В 11.40 еще одна группа в составе 8 бомбардировщиков 54-го БАП вылетела — опять же без прикрытия истребителями — для нанесения удара по аэродромам Восточной Пруссии. Подробности этого вылета неизвестны. (40)

Боевое донесение № 357 (так в документе) штаба 57-й САД от 24.00 23 июня описывает потери 54-го БАП за два дня войны так: *«2 самолета сбиты в воздушном бою, экипаж жив, выпрыгнул на парашюте; 3 экипажа пропали без вести».* (68) Итого — за два дня потеряно в воздухе 5 самолетов. Однако за сутки до этого в Оперсводке № 03/ОП «паневежского штаба ВВС фронта» сообщается, что к 19.00 22 июня в частях 57-й САД *«в воздушных боях сбиты и повреждены 10 СБ»*, при этом 54-й БАП якобы продолжает базироваться на аэродроме Кивишки. (69) С другой стороны, выпущенная на 2 часа раньше (к 17.00) Оперсводка № 1/ОП «рижского штаба», никак не упоминая о боевых действиях 54-го БАП, называет уже местом базирования полка два аэродрома: Вильнюс (этим названием составитель сводки мог обозначить все три аэродрома вильнюсского аэроузла) и Ликсна. (70)

Ликсна — это уже за Даугавой, в 200 км к северу от Вильнюса. К вечеру 23 июня 54-й БАП в полном составе

Начальнику штаба АВС Стрибово 1

Части 7 САД по отражению боя  
произвели 54 сб бардировщиков,  
40 самолетов и противника  
произвели удары по аэродромам: Шаули, Руджэй,  
Поневы, Чапэ разсредоточиваясь. В результате  
Навэйна на аэродроме убито - 2 чел. ранены - 11.  
Потери самолетов в воздушном бою - 1 истребитель,  
от земной артиллерии ~~17 самолетов СБ~~  
1 СБ, 1 СБ ~~и 1 самолет противника~~  
и 1 самолет противника ~~и 1 самолет противника~~  
на поле аэродрома

Лашин Соловьев

22 июня 1941 г. Первое боевое донесение начальника штаба 7-й САД

находился на этом аэродроме, правда, «полный состав» сократился с 55 до 27 бомбардировщиков (21 СБ и 6 Ар-2). Если верить Боевому донесению с удивительным номером 357, 23 самолета (17 СБ и 6 Ар-2) «уничтожены противником на аэродроме». Где и когда это произошло — вопрос совсем не простой. Утром 22 июня, как было уже отмечено выше, ни один самолет 54-го БАП на земле потерян не был. В составленном значительно позднее (10 октября 1941 г.) отчете «Итоги боевой работы 57-й САД с 22.6 по 23.9.41 г.» перечислены все аэродромы, на которых базировались части дивизии, и указано количество налетов авиации противника на каждый из них (всего таковых было 73); аэродромы Кивишки и Крыжаки в этом перечне даже не упоминаются. (150) Остается предположить, что 23 бомбардировщика были потеряны на земле при минимальном участии в этом противника... В дальнейшем потери этого полка оказались рекордно высокими — к моменту вывода на переформирование (9—10 июля) в 54-м БАП оставался в строю один-единственный СБ. (167)



Подведем теперь первые, самые простые (т.е. арифметические) итоги боевых действий бомбардировочных полков ВВС СЗФ в первый день войны (см. Таблицу 2).

**Таблица 2**

		5—9 ч.	10—14 ч.	14—19 ч.	Всего	Вес бомб, кг
4-я САД	35-й БАП	—	—	—	—	
	63-й БАП	—	—	—	—	
	50-й БАП			24 с/в, 1+	24 с/в, 1+	15.600
6-я САД	31-й БАП		38 с/в, 0+	37 с/в, 3+	75 с/в, 3+	38.150
	40-й БАП		27 с/в, 0+	28 с/в, 11+	55 с/в, 11+	?+?
7-я САД	9-й БАП	25 с/в, 3+		18 с/в, 2+	43 с/в, 5+	13.200 + ?
	46-й БАП	18 с/в, 12+			18 с/в, 12+	9.000
57-я САД	54-й БАП		12 (?) с/в, 5+		12 (?) с/в, 5+	?
<b>Всего</b>		43 с/в, 15+	77 с/в, 5+	107 с/в, 17+	227 с/в, 37+	более 115000

**Примечания:**

— первая цифра — число самолето-вылетов, вторая со знаком (+) — число сбитых или получивших серьезные повреждения самолетов;

— действия «сводной группы капитана Лавренцова» учтены в строке 40-го БАП.

227 самолето-вылетов, более 115 тонн бомб за один день. Абсолютный рекорд июня 41-го для советской фронтовой авиации (бомбардировщики «левого соседа» — ВВС Западного фронта — выполнили 22 июня не более 200 вылетов, бомбардировочная авиация Юго-Западного фронта в первый день войны выполнили всего 34 вылета; в ВВС Южного фронта пиковый уровень боевого напряжения был достигнут 26 июня, когда бомбардировщики выполнили 151 вылет и сбросили 60 тонн бомб). Экстраполируя известные данные по бомбовой загрузке в 142 вылетах (из общего чис-

ла 227), можно предположить, что в общей сложности на врага было сброшено более тысячи 100-кг бомб. Но и это еще не все. По району Сувалки, Кальвария в первый день войны работала дальняя авиация (3-й ДБАК) и части 12-й БАД ВВС Западного фронта. По подсчетам М.Тимина, в общей сложности на район выдвижения 4-й и 3-й танковых групп вермахта (Тильзит, Тауроген, Сувалки, Алитус) было выполнено 352 с/в советских бомбардировщиков. (40)

Более полутора тысяч фугасных бомб обрушилось на мехколонны 4-й и 3-й танковых групп, т.е. на огромное скопление трофейных французских грузовиков, бельгийских автобусов, голландских хлебных фургонов, немецких мотоциклов, вспыхивающих от первого же осколка бензоцистерн... Да, были в этих колоннах и танки — почти все (1272 из 1544, если быть точным) легкие, весом до 10 тонн (Pz-I, Pz-II, Pz-35(t), Pz-38(t)). От близкого взрыва 250-кг фугаски такая легкотанковая мелюзга могла развалиться по сварным швам... Где же мемуары командиров немецких танковых соединений, в которых они объясняют разгром вверенных им войск тем, что «вражеская авиация уничтожила все тылы полков и оставшиеся без горючего и боеприпасов танкисты вынуждены были рассеяться по лесам»? Где работы западных историков, в которых твердым, не допускающим сомнения тоном сказано, что «недостаточность средств войсковой ПВО, отсутствие должного истребительного прикрытия позволили авиации противника разгромить механизированные соединения еще на этапе их выдвижения в исходные для боя районы»?

А нигде. В мемуарах Манштейна (в июне 41-го он командовал корпусом в 4-й ТГр) нет вообще ни одного упоминания о действиях советской авиации. Буквально ни одного слова. И это при том, что броску от границы на Двинск в его мемуарах посвящена целая глава («Танковый рейд»). Первое упоминание о налетах советских бомбардировщиков в мемуарах Манштейна появляется лишь в описании боевых действий 30 июня, уже после форсирования Даугавы.

В мемуарах командующего 3-й танковой группой Г.Гота несколько слов по обсуждаемому вопросу есть. Вот они,

все до одного: *«Действий танков и авиации не отмечалось. Воздушная разведка, проводившаяся при ясной погоде, никаких передвижений противника восточнее Немана не обнаружила»*. Так Гот описывает события первого дня войны. Затем, *«после огромного успеха, достигнутого в первый день наступления, события второго дня не оправдали ожиданий; причина — не действия противника и не ошибки наших войск и командования, а трудности, связанные с условиями местности...»* Про сокрушительные удары авиации противника по-прежнему не сказано ни слова. Правда, в косвенном виде оценка действий советских ВВС появляется через несколько страниц: *«Вечером второго дня наступления... командующий группой приказал остановить колонны машин 8-го авиакорпуса и убрать их с дороги, предназначенной для движения танков... Если бы противник располагал сильной авиацией, тогда, пожалуй, следовало бы принять другое решение»*. (71)

Для полноты картины следует еще уточнить «масштабный фактор». Во второй половине дня 22 июня в районе Алитус 20-я и 7-я немецкие танковые дивизии вступили в бой с разрозненными подразделениями советской 5-й танковой дивизии. При этом было потеряно 11 танков, в том числе четыре т.н. «тяжелых» (так в вермахте обозначали средний танк Pz-IV). Этот эпизод в телеграмме штаба 3-й ТГр в адрес командования Группы армий «Центр» был охарактеризован как *«крупнейшая танковая битва за период этой войны»*. (72) Если потеря 11 танков вызывала такую бурную реакцию, то едва ли уничтожение хотя бы нескольких десятков боевых машин от ударов советской авиации осталось бы незамеченным...

Как связать воедино отчеты штабов ВВС Северо-Западного фронта с личными впечатлениями (точнее говоря — с отсутствием таковых) командиров вермахта? Удовлетворительного ответа на этот вопрос у меня нет. Едва ли послужит утешением констатация того факта, что традиционная советская историография отказывалась видеть сам вопрос. В качестве некоторых, частных, отнюдь не исчерпывающих проблему пояснений можно отметить следующие три момента.

Во-первых, особо большого эффекта не стоило и ждать. Разгромить танковую дивизию ударами с воздуха удалось исключительно и только советским «историкам» — и то лишь применительно к событиям лета 41-го года, и только на советской стороне фронта. Реальная эффективность авиационных вооружений той эпохи была весьма низкой, прицельное бомбометание по точечной цели с «горизонтального» бомбардировщика практически невозможным, попадания в цель могли быть только случайными. Компенсировать все это можно было только огромным числом вылетов и сброшенных бомб. Для нанесения значительных потерь двум танковым группам вермахта (а это порядка 15—20 тыс. единиц различной техники — от мотоцикла до танка включительно) число самолето-вылетов бомбардировщиков ВВС СЗФ надо было бы увеличить минимум на два порядка!

Во-вторых, далеко не факт, что объектами бомбовых ударов стали именно колонны техники танковых дивизий вермахта; в частности, не совсем понятно, что именно бомбили самолеты ВВС СЗФ в районе Кальварии во второй половине дня 22 июня — немецкие танкисты к тому времени уже заняли Алитус и переправлялись на восточный берег Немана.

В-третьих, бомбометание со средних высот (в большинстве случаев более 2—3 км) изначально было обречено на то, что большая часть сброшенных бомб упадет в чистом поле; весьма и весьма «щадящий» режим довоенной боевой подготовки (3—4 учебных бомбометания в месяц на один экипаж) также не способствовал высокой эффективности действий. Так можно было бомбить Выборг и Хельсинки — но не стремительно продвигающиеся на восток немецкие моторизованные корпуса.

В заключение этого параграфа остается лишь напомнить, что сами понятия «большое», «малое» — относительны. Смотри с чем сравнивать. Число самолето-вылетов, выполненных 22 июня 1941 г. бомбардировщиками ВВС Северо-Западного фронта, следует признать большим — в сравнении с тем, как действовала авиация других фронтов. Очень большим — в сравнении с позднейшим мифом

про «уничтоженную на рассвете 22 июня авиацию приграничных округов». Вполне сопоставимым — в сравнении с активностью бомбардировочной авиации противника.

Все меняется, если за точку отсчета принять потенциальные возможности группировки и предвоенные планы ее использования. Возвращаясь к Таблицам 1 и 2, мы видим, что только в одном из восьми бомбардировочных полков (31-й БАП подполковника Добыша) число боевых вылетов значительно (в 1,5 раза) превысило число исправных самолетов. В целом же по всей группировке ВВС фронта число вылетов оказалось в 1,5 раза меньше числа боеготовых бомбардировщиков — и это 22 июня, за 18 часов светлого времени, в ситуации, когда аэродромы базирования от немецких танковых колонн отделяло не более 40—50 минут летного времени. Четыре полка или вовсе не участвовали в боевых действиях первого дня войны, или ограничились минимальным вкладом в решение общей задачи. Впрочем, есть еще одна точка отсчета, в сравнении с которой 22 июня бомбардировочная авиация Северо-Западного фронта действовала великолепно, — это все последующие дни июня 41-го.

#### **1.4. На тревожно бодрствующих аэродромах**

В первый день войны бомбардировочная авиация ВВС СЗФ потеряла в воздухе (сбиты или совершили вынужденную посадку) 37 самолетов, что составило 16% от числа боевых вылетов, или 11% от исходного количества исправных бомбардировщиков. Уровень потерь высокий, но для воздушных сражений Второй мировой войны отнюдь не рекордный. Скорее всего, потери могли бы быть гораздо меньшими, если бы действия бомбардировщиков были обеспечены надежным истребительным прикрытием (по меньшей мере 25 из 37 потерянных СБ и Ар-2 были сбиты истребителями противника).

Где же была и что делала в тот день весьма многочисленная (не менее 530 исправных истребителей, т.е. в среднем 1,5 истребителя на 1 бомбардировщик) истребитель-

ная авиация Северо-Западного фронта? Версию о том, что «истребители были втянуты в ожесточенные воздушные бои над аэродромами и поэтому не смогли прикрыть действия своих бомбардировщиков», придется отбросить сразу же — 22 июня 1941 г. 1-й Воздушный флот Люфтваффе понес самые малые (в сравнении с другими участками Восточного фронта) потери, всего безвозвратно был потерян 1 (один) истребитель и 2 (два) бомбардировщика. Даже с учетом того, что еще 2 истребителя и 3 бомбардировщика 1-го В.ф. были повреждены (повреждения менее 60% по немецкой системе учета) и по меньшей мере два Ме-109 из состава группы III/JG-53 (2-й Воздушный флот) были сбиты в воздушных боях над Литвой, говорить про «ожесточенные воздушные бои» с участием пяти сотен краснозвездных истребителей не приходится...

## 8-я САД

Главной ударной силой истребительной авиации Северо-Западного фронта должна была стать 8-я САД. Эта дивизия, хотя и называлась «смешанной», состояла из четырех истребительных полков («старые» кадровые 15-й ИАП и 31-й ИАП, новые формирующиеся 236-й и 240-й) и одного штурмового авиаполка (61-й ШАП), по полной штатной норме вооруженного истребителями И-153 (причем самых последних заводских серий). 15-й ИАП (один из старейших в ВВС СССР) в полном составе участвовал в «зимней войне» против Финляндии, многие летчики полка имели боевой опыт войны в Испании и Китае; 15-й и 31-й полки в числе самых первых (еще в январе 1941 г.) начали перевооружение на новые «миги»<sup>1</sup>. Даже не принимая во внимание два формирующихся полка, не учитывая множество

---

<sup>1</sup> Именно с 8-й САД связан известный трагический эпизод: 10 апреля 1941 г. звено (три МиГ-3) из состава 31-го ИАП было поднято для перехвата немецкого высотного разведчика, нарушившего границу западнее Каунаса. На большой высоте (т.е. при пилотировании капризного и малоустойчивого «мига» на больших углах атаки) все три истребителя сорвались в штопор, в результате чего было безвозвратно разбито два самолета и погиб мл. лейтенант Евтушенко.

устаревших И-15, загромаждавших аэродромы 8-й САД, на вооружении дивизии было 100 «мигов», 76 «чаек» и 25 «ишаков» (и это по самым минимальным оценкам, во многих документах и исследованиях приводятся большие цифры). Было на чем воевать, было и кому воевать — в дивизии числилось от 130 до 160 летчиков (по отчетам и сводкам штабов полков, дивизии и ВВС фронта).

Дивизия разворачивалась в центре боевого порядка ВВС фронта (в полосе Каунас, Кармелава, Кейданы), на примерно равном расстоянии от двух основных точек приложения усилий бомбардировочной авиации СЗФ — районов Тильзит и Сувалки, причем расстояние это не превышало 150 км, что теоретически позволяло любому истребителю сопровождать бомбардировщики на всем протяжении маршрута до цели. Практически же соответствующие приказы поступили в 15-й ИАП и 31-й ИАП не позднее 11 часов утра 22 июня. Однако ничего, предусмотренного приказами, да и всеми предвоенными наставлениями, не произошло, и бомбардировщики Северо-Западного фронта остались без прикрытия.

Сразу же отмечу, что простыми способами — взять документы соответствующих штабов и прочитать — выяснить реальные причины и обстоятельства разгрома 8-й САД не удается.

Оперативная сводка штаба 8-й САД с номером «один» появляется лишь в 10 часов вечера... 25 июня! (73) Приказ командира 8-й САД с номером 01 датирован 26 (двадцать шестого) июня и имеет весьма красноречивое название: *«О мероприятиях по сбору, восстановлению и сколачиванию частей 8 АД — приведению их в боеспособное состояние»*. В качестве одного из таких «мероприятий» полковник Гущин требует *«жесточайше вести борьбу с непроверенными слухами, влекущими панику, вплоть до применения оружия»*. (74)

Правды ради надо отметить, что есть еще Боевое распоряжение (б/н) командира 8-й САД, подписанное в 23.30 25 июня. (75) Если верить документу, штаб 8-й САД находился к тому времени на аэродроме Платоне (165 км к северу от места довоенной дислокации в г. Каунас). Первая из

имеющихся (б/н, но с Иѣх. № 01) оперативных сводок штаба 31-го ИАП составлена в 17.00 26 июня, и к этому моменту полк уже перебазировался на аэродром Рига. (76) Боевых документов за 22, 23, 24 июня мне обнаружить не удалось.

Информационный вакуум с неизбежностью заполняется, заполняется домыслами, а домыслы послушно воспроизводят привычные штампы советского агитпропа: «Все было ненадежное, неисправное и поломанное, а история отпустила нам мало времени». Так, в уже далеком 1994 г. Игорь Гуляс опубликовал большую статью под названием «Победы советских летчиков первого дня войны». (77) Статья представляла собой весьма подробную и добротную компиляцию журнальных статей и мемуаров советской эпохи и на тот момент могла считаться одной из лучших в своем роде; в последующие годы работу И. Гуляса нещадно цитировали и переписывали, не всегда — с кавычками и указанием автора. По поводу боевых действий 31-го ИАП там было сказано следующее: *«31-м ИАП командовал Путивко, полк имел 37 «мигов», но 24 из них в то утро оказались не исправны. Очевидно, это и стало причиной того, что командир полка в одиночку вел бой против 6—7 самолетов противника»*.

Единственное, что тут бесспорно соответствует реальности, — это фамилия командира полка. 31-м ИАП действительно командовал майор П.И. Путивко (ветеран воздушных боев в Испании, награжден двумя орденами Красного Знамени). Удивления достойна уже странная арифметика, в рамках которой  $37 - 24 = 1$  (на этот парадокс я обратил внимание читателей еще в самом первом издании «Аэродромов»). (78) Сам Гуляс после приведенной выше фразы дает ссылку на источник — это известная публикация «Военно-исторического журнала» «Первые дни войны в документах» (1989 г.), где среди прочих документов был опубликован и доклад Начальника управления политпропаганды СЗФ бригадного комиссара Рябчего.

Доклад датирован 23 июня (хотя в тексте есть слова *«части ВВС фронта в течение двух дней войны вели бои»* и констатация того, что *«при перебазировании много самолетов*



было просто оставлено на аэродромах или уничтожено своим же летно-техническим составом»; скорее всего, реальная дата составления была более поздней) и свидетельствует о том, что товарищ Рябчий плохо ориентировался в ситуации.

Так, он сообщает, что *«для оказания помощи гражданским организациям в ликвидации бандитских групп в г. Вильно направлен инструктор Управления политпропаганды»*; хотелось бы надеяться, что этот приказ не был доведен до исполнителя, ибо утром 24 июня партийный инструктор обнаружил бы в Вильнюсе полное отсутствие «гражданских организаций» и толпы горожан, встречающих цветами 7-ю немецкую танковую дивизию. Не вполне понятно, кто рассказал бригадному комиссару о том, что *«ощущается острый недостаток кислорода для высотных полетов»*, — немецкие самолеты безнаказанно бомбили и обстреливали колонны отступающих советских войск с высоты бреющего полета, и отсутствие «кислорода для высотных полетов» было самой последней причиной, помешавшей оказать им противодействие.

Впрочем, для нашего расследования важнее другое: никаких рассказов про «24 неисправных «мига» из 37» в докладе товарища Рябчего нет. Сказано же там дословно следующее: *«Наши летчики бесстрашно вступают в бой с врагом. Летчик 61-го авиаполка (вероятно, речь идет о 61-м ШАП 8-й САД. — М.С.) Андрейченко, командир 31-го авиаполка Путивко в одиночку вступали в бой с 6—7 самолетами противника»*. (79)

Даже простой вопрос о количестве «мигов» в 31-м ИАП по состоянию на утро 22 июня навсегда останется неразрешенной загадкой истории. К 1 июня 1941 г. их было 54, причем неисправными числились только 7. (25) В монографии, посвященной истории создания и боевого применения истребителя МиГ-3, на соседствующих страницах можно прочесть, что *«31 ИАП потерял все 63 имевшихся на 22 июня МиГа»*, а также *«накануне войны подразделения 31 ИАП рассредоточились: в Каунасе осталась лишь 3 АЭ (13 МиГ-3 и 18 И-16), а три других (39 МиГ-1/ МиГ-3 и 2 И-16) перебазировались в Кармелаву»*), что в сумме дает 52 «мига».

(80) В отчете «О боевой работе 31-го ИАП за период с 22 по 29.6.41 года» (81) сказано, что к 29 июня «уничтожено противником при бомбардировке и обстреле на земле 37 самолетов МиГ», и еще три «мига» (один неисправен) оставались в строю; в сумме это уже дает 40, и не исключено, что кроме 37, уничтоженных на земле, несколько истребителей все же были потеряны в воздухе.

Из множества противоречивых документов особого внимания заслуживает сохранившаяся в архивном деле «Оперативные сводки штаба 8-й САД» справка о количестве боевых вылетов в 31-м ИАП с 22 по 29 июня, собственноручно подписанная многократно упомянутым выше майором Путивко (а также начальником штаба полка капитаном Сергеевым). (82) Последовательность цифр очень выразительная: 120, 8, 15, 12, 23, 8, 12, 8. Как видим, майор Путивко своей подписью подтверждает, что 22 июня он воевал совсем не в одиночку и вверенный ему авиаполк выполнил 120 боевых вылетов, т.е. порядка 2—3 вылетов на один исправный самолет — показатель, очень достойный по любым меркам. Но вот после этого с полком случилось что-то нехорошее, и уже на следующий день (23 июня) число вылетов сокращается ровно в 15 раз!

Теперь посмотрим на эту цифру (120 боевых вылетов 31-го ИАП) под другим углом зрения. Патрулируя на крейсерской скорости, истребитель И-16 или МиГ-3 мог находиться в воздухе 1—1,5 часа (и это по минимуму и безо всяких подвесных баков), но даже если считать гораздо скромнее — 45 минут на один вылет, — суммарный налет должен был составить порядка 90 часов. Другими словами, с 4 утра до 10 часов вечера в воздухе одновременно должно было находиться не менее 5 истребителей 31-го ИАП, а поскольку приказы на сопровождение своих бомбардировщиков они не выполнили, то остается предположить, что уж собственные аэродромы полк обеспечил непрерывным прикрытием с воздуха.

Цифры ошеломляющие, однако у 15-го ИАП они еще интереснее. Если верить докладу «Итоги боевой работы 15-го ИАП по состоянию на 27.6.41», подписанному ко-

мандиром полка майором Бобриком и начальником штаба майором Ловковым, в первый день войны истребители 15-го ИАП выполнили 202 (двести два) боевых вылета! Как было показано в предыдущем параграфе, все бомбардировщики всей авиации фронта выполнили 227 вылетов; получается, что один только 15-й ИАП мог обеспечить их прикрытие почти что в пропорции 1 к 1. Мог, но не обеспечил.

Судя по докладу командира полка, 15-й ИАП активно боролся с вражескими бомбардировщиками, за 22 июня заявлены сбитыми: три бомбардировщика «Юнкерс-88», пять «разведчиков», причем эти разведчики идентифицированы как «Хейнкель-111» (самолетов этого типа не было ни в бомбардировочных группах 1-го Воздушного флота Люфтваффе, ни в авиачастях 2-го В.ф., принявших участие в воздушных боях над Южной Литвой), и даже один истребитель Me-109. (83)

Если верить отчету, то итоги первого дня войны для 15-го ИАП представляются вполне успешными; странно, однако, что уже на следующий день число боевых вылетов полка снижается с 202 до 24, а в перечне потерь матчасти перечислено:

- 8 МиГ-3 уничтожено на аэродроме Каунас;
- 11 МиГ-3 сожжено при эвакуации из Каунас;
- 13 МиГ-3 осталось на аэродроме Поцунай;
- 6 И-16 уничтожено на аэродроме Каунас;
- 3 И-153 уничтожены на аэродроме Каунас противником;
- 1 И-153 сожжен на аэродроме Каунас. (84)

Странно и то, что уже в 19.00 22 июня в Оперсводке № 03 штаба ВВС СЗФ («лесной штаб» комбрига Крупина в Паневежисе) аэродромом базирования 15-го ИАП назван Грузджай — в 130 км к северу от района Каунас — Поцунай. (85)

Дальше — больше, и на следующий день оба истребительных полка, равно как и штаб 8-й САД, пропали вовсе. Оперсводка штаба ВВС фронта № 05 к 18.00 23 июня: «8 САД — сведений не поступило за отсутствием связи... 8 САД — сведений о базировании частей не поступило». (86)

Оперсводка № 3 («рижский штаб» ВВС СЗФ полковника Рассказова) от 8.00 24 июня: «8 САД — из-за отсутствия связи с 8 САД и ее частями дислокацию установить не удалось». (87) Оперсводка штаба ВВС фронта № 06 к 18.00 24 июня: «8 САД. 61 ШАП производил разведку в районах... Всего произведено 3 вылета (т.е. авиаполк превратился в не слишком активное звено. — М.С.). Воздушных боев не имели, потерь нет. О действиях остальных частей [дивизии] сведений нет». (88) Применительно к наземным войскам в таких случаях привычно жалуются на «отсутствие средств радиосвязи»<sup>1</sup> и немецких диверсантов, которые разом перерезали все провода, но куда же могла запропасться истребительная авиадивизия, самолеты которой за 30—40 минут могли бы долететь до штабов ВВС фронта в Паневежисе или Риге из любой точки левобережья Даугавы?

Видимо, для того чтобы попытаться реконструировать события, произошедшие на аэродромах 8-й САД в первый день войны, нам придется отвлечься от чтения архивных документов и обратиться к такому, столь третируемому ныне источнику исторической информации, как воспоминания участников войны. К счастью, судьба была милостива к некоторым из них, и им удалось дожить до наших дней. Свидетельствует Николай Иванович Петров, летчик-истребитель 31-го ИАП:

*«...21-го в субботу я заступил дежурным по части. В третьем часу утра (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.) 22 июня звонит начальник штаба САД, в которую мы входили, и приказал мне объявить боевую тревогу, начальнику штаба полка по прибытии на командный пункт позвонить в штаб дивизии... Немедленно я передал начальнику штаба полка капитану Сергееву и объявил тревогу по полку. По прибытии летно-технического состава к самолетам, вскоре, через считанные минуты, в воздух взвились зеленые ракеты с*

---

<sup>1</sup> Даже после разгрома и огромных потерь матчасти к 3 сентября 1941 г. штабы ВВС СЗФ имели на своем оснащении 1 «фронтовую» радиостанцию РАТ (с радиусом действия более 600 км), 51 «корпусную» радиостанцию с радиусом действия порядка 200—300 км (4 РАФ, 35 11-АК, 12 РСБ) и 27 «полковых» (с радиусом действия 25—50 км) 5-АК. (89)

*командного пункта полка. Последнее время часто были боевые тревоги (учебные), поэтому было все отработано, проиграно, кто, когда, что делает... Получив сигнал на взлет, стали взлетать звеньями, выруливание и взлет почти со стоянок самолетов...*

*С левым разворотом взяли курс на Каунас, набрав 1500 метров, увидели аэродром Каунас, ангары горят, горит приангарное здание, горит штаб полка. Пролетая над аэродромом Каунас, на летном поле видим несколько воронок от бомб. Левее, выше метров 700 звено из 2-х пар Me-110 и 4 Me-109 на скоростях «с дымом» пошли на запад (т.е. включили форсажный режим работы моторов и уклонились от боя. — М.С.). Ниже на встречных курсах прошли 6 самолетов И-153 «Чайка», это соседи из 15-го истребительного полка. Пролетели на запад минут 15 на высоте 3000 м, развернулись обратно — в воздухе все спокойно... Все произвели посадку благополучно. Как зарулил на свое место, мой техник показывает впереди воронку, примерно от 100-килограммовой бомбы. Это значит, при нашем взлете на аэродром упало несколько бомб, очевидно, с большой высоты. Чего никто не видел, да притом и не слышно было, так как шумело много своих моторов...*

*Привезли завтрак, но ни у кого не было аппетита, да тут еще на бреющем пронесся Me-110. Стрелок с задней полусферы дал одну очередь из пулеметов, но неприцельно. Жертв не было...*

*В дальнейшем, часов до 16.00, все было спокойно, в основном вылетали парами на прикрытие своего аэродрома и железнодорожного узла г. Каунаса...» (90)*

Прервем на время чтение воспоминаний Н.И. Петрова. Первые два вывода можно уже сделать. Во-первых, память у Николая Ивановича отличная, дай бог каждому: фамилия начальника штаба, номер полка, номер соседнего полка, «чайки» в 15-м ИАП, названия и взаимное расположение аэродромов — все совпадает с известными документами. Во-вторых, ни «мирно спящего аэродрома», ни «уничтожающего внезапного удара» не видно даже в микроскоп. Полк поднят по тревоге по меньшей мере за час до

начала боевых действий; в ходе многочисленных предвоенных учений отработано «кто, когда, что делает», воздействие противника по аэродрому Кармелава минимальное («упало несколько бомб, чего никто не видел, да притом и не слышал»). Полк не бездействует, хотя и занимается главным образом самообслуживанием («в основном вылетали парами на прикрытие своего аэродрома»), игнорируя приказы вышестоящих штабов о сопровождении бомбардировщиков.

Тут самое время прочесть и отрывок из документа (доклад «О проделанной работе 213-й авиабазы с 17.6 по 28.6.41 г.»), в котором сказано:

*«К исходу дня 21.6.41 г. на оперативном аэродроме Кармелава было сосредоточено следующее имущество, кроме находящегося в самолетах: ГСМ — 2,5 б/заправки на полк, 5 боекомплектов патронов к [авиационным пулеметам] ШКАС и БС, 2 б/комплекта бомб, 5 суточных дач продовольствия, кислород и сжатый воздух. Автотранспорт (следует перечень из 16 а/м), стартеров — 1, метеостанция — 1, автореммастерская — 1, «санитарка» — 1, компрессор — 1, подъемный кран — 1, пожарная машина — 1, зенитных установок — 2, тракторов — 2. Остальной транспорт остался в Каунасе для обеспечения полетов 1-й эскадрильи...» (91)*

Как видим, было чем заправлять, стрелять, воевать. Однако прикрытие своего аэродрома прервалось почему-то в самый неподходящий момент — во время налета авиации противника. Судя по рассказу Н.И. Петрова, это произошло так:

*«С командного пункта приказ: «Звено — в воздух!» Лейтенант Смыслов, я и Акимов быстро по самолетам. Запустили моторы, вырливаем — и тут с командного пункта красные ракеты: «взлет запрещен» (странно, но в документах «красная ракета» упоминается как раз в качестве сигнала на взлет. — М.С.). Появляются две пары Ме-109, на высоте 800—1000 метров проходят над аэродромом, затем приближаются две девятки «Хейнкель-111». Слышатся разрывы бомб на удалении от аэродрома, видно, бросают по шоссе. Начали падать на границе аэродрома, бросают по одной бом-*

*бе. Падают с перелетом по отношению к нашим самолетам, около которых мы, почти на середине аэродрома. Пролетела большая группа, а сбросили всего несколько бомб. Наверное, устраивали «психическую», летая по многочисленным целям. Когда подлетали к нашему аэродрому, казалось, что от такой группы деваться будет некуда. А сбросили на летное поле и границы аэродрома всего 5 бомб...*

*Не успели опомниться, как появляются три пары Ме-109, прошли над аэродромом примерно на высоте 1000 метров. Перестраиваются в вытянутый пеленг, как над полигоном, и начали расстреливать с прицельным огнем по каждому самолету. В первую очередь по нашему звену (которое остановилось после выруливания посреди летного поля. — М.С.) самолетов, находящихся на летном поле не замаскированными. Мы успели добежать до границы аэродрома, где была высохшая от воды яма. Там лежала свиноматка с поросятками. Около них мы и приютились, там где посуше. Самолеты противника ходили над аэродромом безнаказанно, так как на аэродроме не было даже ни одного зенитного пулемета (см. выше. — М.С.).*

*После штурмовых действий противника подошел к своему самолету. Из-под капота мотора течет масло, пробит картер мотора. Снаряд попал по рулю глубины, на руле нет половины обшивки (была перкалевая). Большие повреждения и на других близстоящих самолетах. Могло взлететь примерно только около 8 самолетов.*

*К вечеру поступила команда садиться в автомашины; самолеты, на которых нельзя лететь, если не ошибаюсь, сжечь. Когда тронулись, стало известно, что ехать до г. Рига, куда перелетят летчики на уцелевших самолетах, в основном управление полка и эскадрилий...»*

Итак, 31-й ИАП потерял (оставил) большую часть своих самолетов на земле. Произошло это после 16.00, т.е. по меньшей мере через 12 часов после начала войны. Удар противника не был уже ни первым, ни неожиданным. О том, что началась война, летчики и командиры 31-го ИАП доподлинно знали. Никакие «приказы, запрещающие сбивать немецкие самолеты» (кстати, за истекшие 70 лет ни

одного такого приказа на бумаге, с печатью, подписью и архивными реквизитами, так никто и не нашел), уже не действовали.

Причина больших потерь (*«могло взлететь примерно только около 8 самолетов»*) — если только эти потери не вымышлены — вполне очевидна. Это странная (выражаясь предельно вежливо) реакция истребительного полка на налет авиации противника. Напомню, что на аэродроме в Кармелаве было три эскадрильи новых истребителей МиГ-3. Увы, если истребитель перестает быть охотником, он становится дичью, что и было подтверждено на практике, когда вследствие пассивности командования и летного состава 31-го ИАП малочисленному (три пары, т.е. шесть «мессеров») противнику позволили *«расстреливать с прицельным огнем по каждому самолету, как на полигоне»*.

О том, что имел место именно «расстрел» безжизненно замерших на земле самолетов, а не воздушный бой над аэродромом, красноречиво свидетельствует и перечень потерь, приведенный в отчете «О боевой работе 31-го ИАП». В период с 22 по 29 июня разгромленный наголову полк потерял всего трех летчиков. Двое (командир звена лейтенант Гуровский и пилот мл. лейтенант Поворов) *«ранены при бомбардировке аэродрома Кармелава 22.6.41»*; заместитель командира эскадрильи ст. лейтенант Фесенко убит при следующих обстоятельствах: *«Зарублен винтом самолета И-16 при взлете летчика другой части на мало-рижском аэродроме 22.6.41»*.

Кроме того, 19 человек из летного и наземного состава полка пропали без вести: *«Ст. политрук Шадрин не сел на аэродром при перебазировании с аэродрома Кармелава на аэродром Платоне, остальные (т.е. 3-я эскадрилья полка почти в полном составе) остались в Каунасе и отстали в пути»*. (81) К чести командира полка (который, судя по имеющимся фрагментам информации, наверное, и вправду *«в одиночку вступал в бой против 6—7 самолетов противника»*) стоит отметить, что в его докладе ни одного сбитого за 22 июня вражеского самолета не числится вовсе.

Кто и, главное, почему отдал приказ (*«к вечеру посту-*



пила команда садиться в автомашины») о перебазировании полка в Платоне (или даже в Ригу), т.е. о фактическом выводе его из зоны боевых действий? В отчете командира полка об этом не сказано ни слова. Командир 213-й авиабазы воентехник 1 ранга Хаустов чуть более откровенен:

*«Связь с дивизией поддерживалась только 22.6.41 г. до 14.00 часов, и с этого времени до 28.6.41 связи со штабом дивизии не было... Отсутствие со стороны вышестоящих начальников постоянной информации для командиров частей об общей обстановке на фронте, в результате чего перебазирование происходило в спешном порядке, не было возможности планирования и использования автотранспорта и перевозки имущества вторыми рейсами, получалось сплошное беспорядочное перебазирование...» (92)*

Последствия «беспорядочного перебазирования» тов. Хаустов описывает с бесстрастной точностью:

*«Вечером 22.6.41 г. была поставлена задача срочно перебазироваться на аэродром Платоне, на расстояние 295 километров (судя по карте, между Кармелавой и Платоне 170 км по прямой. — М.С.). Из-за нехватки транспорта в Кармелава были оставлены: склады ГСМ — 2,5 б/заправки, [патроны] — 4 б/комплекта, бомбы — 2 б/комплекта (т.е. горючее было оставлено полностью, боеприпасы — почти полностью), осталось маскировочное имущество и стартовое... Отсутствует автотранспорт вне части, обслуживавшей эскадрилью в Каунас, использовавшийся для эвакуации семей начсостава: 2 «пятитонки», 1 автобус пассажирский, 4 «полуторки», 1 легковая М-1 и прочие спецмашины<sup>1</sup>. Все имущество НЗ части, кроме вывезенного на площадку Кармелава, осталось на месте (т.е. на основной базе в Кауна-*

---

<sup>1</sup> Уже днем 22 июня из Каунаса бежала вся военная, гражданская и партийная власть (штаб 11-й армии, правительство советской Литвы и ЦК литовских большевиков). В течение двух дней — немцы вошли в Каунас лишь вечером 24 июня — в городе шли уличные бои между вооруженными отрядами литовских националистов и разрозненными подразделениями отступающих по мостам через Неман частей Красной Армии; в такой ситуации эвакуация семей начсостава была не столько вывозом домашнего скарба, сколько единственным способом спасения жизни женщин и детей.

се. — М.С.), как то: кухни на автошасси — 12 шт., про-дсклад, вещевой склад, оружейный склад, бензосклад... Име-ется в настоящее время: ГСМ — авиабензин Б-78 7 тонн (примерно 20 заправок для одного «мига»), авиабензин Б-70 2,5 тонны, автогорючее 3 тонны, один боекомплект бо-еприпасов на 8 самолетов...»

На базовом аэродроме 15-го и 31-го авиаполков в Кау-насе (там, где накануне войны оставалась одна эскадри-лья 31-го ИАП и некоторые подразделения 15-го ИАП) по-рядка было еще меньше. Свидетельствует Александр Ефи-мович Шварев:

*«...В ночь с субботы на воскресенье 22 июня я ночевал у друзей из 31 ИАП (автор воспоминаний был летчиком 31-го ИАП, но незадолго до начала войны его перевели в новый формирующийся 236-й ИАП командиром звена. — М.С.). Слышим около 4 утра — стрельба зениток (вместо сигнала боевой тревоги. — М.С.). До этого проходил слух, что будут учения. Мы так и решили сразу, что начались учения. Но с нашего дома был виден Каунасский аэродром. Рядом с аэро-дромом располагался мясной комбинат. И я вдруг увидел за-рево и говорю: «Братцы, это не учения, смотрите, ангар го-рит».*

Мы быстро оделись и побежали на аэродром. *Никого из начальства нет* (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.). *Ангар горит. Мы, кто прибежал, успели выкатить оттуда самолеты. Сели в самолеты, и командир звена Волчок прика-зал: вылетай за мной! Мы стали вылетать парами... В сере-дине дня пришло начальство... Мы вылетали на отражение атак противника, «на зрячую» (т.е. по цели, видимой в не-бе над аэродромом. — М.С.) сделали еще 3 вылета... В этот же день оставшиеся летчики и техники, в том числе и я, на полуторке были отправлены в Ригу...» (93)*

Схожую картину событий мы находим и в мемуарах (впрочем, весьма «олитературенных») Б.В. Веселовского:

*«...Дремоту нарушил сильный грохот. Я приподнялся. В большом окне занималась заря воскресного утра 22 июня 1941 года. На травянистом летном поле, поседевшем от ро-сы, я увидел воронки, как пунктир перекрывшие весь аэро-*

дром (действие происходит на аэродроме Каунас. — М.С.)... Огромный пожар пылал на территории 15-го полка. Неожиданно появились на небольшой высоте четыре тройки бомбардировщиков «Хейнкель-111» в сопровождении «Мессершмиттов». Как могли, мы прижались к основанию кювета. Разрывы бомб покрыли летное поле...

От проходной и караульного помещения к небольшой роще убегали красноармейцы и несколько техников. Мы решили добираться поодиночке до уцелевших самолетов и пытаться взлететь по краю аэродрома. Основное летное поле было все в воронках... Я кинулся в сторону штаба полка, где на стоянке виднелся истребитель И-16. Машина оказалась цела. На счастье, мне попался красноармеец из охраны, не успевший убежать. По моему приказу он побежал за парашютом, а я кинулся к автостартеру, надеясь возле него найти водителя. Он был на месте. Все складывалось удачно. Мы подъехали к самолету. Запыхавшийся красноармеец принес парашют, поясняя: «Никого не было там, пришлось ломать дверь».

Соединив храповики стартера и двигателя самолета, я полез в кабину. Только я собрался подать рукой команду на раскрутку, как дверка автомобиля распахнулась, выскочил водитель и бросился в сторону кювета. Взглянув вверх, я все понял. Над головой шла группа бомбардировщиков. Пришлось последовать примеру водителя. Аналогичные попытки запустить двигатель истребителя повторялись дважды. Наконец винт завращался и мотор заработал... Оказавшись в родной, привычной стихии, я почувствовал себя уверенно. Взглянув на красные черепичные крыши, я развернулся на Кармелаву...» (94)

Скорее всего, с воздушными боями в районе Каунаса связан и эпизод, отмеченный в истории немецкой истребительной эскадры JG-53. 22 июня 1941 г. штабное звено (4 самолета) группы III/JG-53 заявило 6 сбитых в течение пяти минут (с 16.43 по 16.48) советских самолетов, идентифицированных как И-17 (обычное для начала войны немецкое обозначение МиГ-3). (367) Группа III/JG-53 базировалась в районе Сувалок, действовала на стыке Западного и Северо-Западного фронтов и в этой зоне могла встре-

таться только с «мигами» из состава 15-го или 31-го авиаполка. А в упомянутом выше докладе «Итоги боевой работы 15-го ИАП по состоянию на 27 июня» отмечены и пять сбитых в воздушном бою «мигов», и пять погибших в воздушном бою летчиков... (84)

Дальше других частей 8-й САД от линии фронта, на аэродромах Кейданы и Макштава, базировался 61-й ШАП. Начало войны застало этот полк «без головы» — командир полка подполковник Мамушкин и четыре комэска убыли в Воронеж за получением новейших на тот момент штурмовиков Ил-2. К 22 июня пять «илов» перегнали на аэродром Вильнюса, где они и были брошены (скорее всего, так и не выполнив ни одного боевого вылета). О боевых действиях 61-го ШАП (а на его вооружении, напомню, числилось 60 «чаек» И-153) в первый день войны найти конкретную информацию не удалось. 23 июня никем не управляемый полк перебазировался на аэродромы Скварбай и Двинск, затем большая часть перелетела в Платоне и Ригу. Командование и личный состав 61-го ШАП «воссоединились» лишь 26 июня в Двинске. Несколько забега вперёд, отметим, что всего за 9 дней, с 22 июня по 1 июля, 61-й ШАП выполнил 123 боевых вылета, т.е. порядка двух вылетов на один самолет. (95)

В завершение рассказа о боевых действиях 8-й САД в первый день войны хотелось бы найти следы действий командира дивизии. Как выше уже было отмечено, боевых приказов, распоряжений и оперативных сводок штаба 8-й САД за 22, 23, 24 июня обнаружить не удалось. Единственное, что я могу предложить читателю, это еще один фрагмент из книги Веселовского:

*«В расположении нашей эскадрильи откуда-то появился командир полка Путивко. Его приказ был краток: «Оставшемуся в живых личному составу (в живых и даже не раненых осталось 200 человек из 205. — М.С.) полка индивидуально, кто как сможет (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.), добираться в Ригу, в штаб округа». Вместе с однокашником по училищу лейтенантом Пылаевым я направился в сторону Кармелавы на шоссейную дорогу Каунас — Шяу-*

ляй — Рига... Воздух то и дело оглашался ревом немецкой авиации, несущей смертоносный груз. Не было видно в небе наших самолетов (автор мемуаров, как никто другой, должен был знать причину этого отсутствия. — М.С.)...

Вскоре нас обогнала «эмка» и остановилась. Дверца открылась, и нас окликнул командир нашей дивизии полковник Гущин. Он расспросил нас о положении дел в полку. На наш вопрос, как дела в других четырех полках дивизии, ответил:

— Ничего, Веселовский, не знаем. Ни с кем нет связи (и это сущая правда, штаб ВВС фронта также не мог связаться с командиром 8-й САД, на легковой машине несущимся в какую-то «Ригу». — М.С.). Вас с собой взять не можем. Видишь, машина набита битком.

*Наступившую ночь мы коротали в кустах...»*

Да, со связью тогда были большие проблемы. В своем докладе от 26 июля 1941 г. новый на тот момент начальник управления связи Северо-Западного фронта полковник Курочкин пишет: «Радиосвязь с первого дня войны **работает почти без перебоев** (подчеркнуто мной. — М.С.), но штабы неохотно и неумело в начале войны пользовались этим средством связи...» (96)

## 7-я САД

Истребительные силы 7-й авиадивизии были значительно слабее, нежели в соседней 8-й САД. По сути дела, в дивизии не было ни одной полноценной истребительной части: 238-й ИАП и 241-й ШАП находились в стадии формирования, а «старый» кадровый 10-й ИАП был оснащен устаревшими И-16 одной из самых первых (1935 г.) модификаций (тип 5 с мотором М-25 и двумя пулеметами) и до начала войны еще не успел завершить перевооружение на МиГ-3 (всего полк получил 23 «мига»). Довольно странным было и распределение летного состава: в 238-м ИАП, имевшем на своем вооружении 30 И-153 (не самый современный для лета 41-го года истребитель, но все же превосходящий допотопный И-16 тип 5), числилось всего 9 «летчиков, могущих выполнять боевые задачи», зато в 10-м ИАП,

наполовину безоружном, было собрано по меньшей мере 50 (по другому документу — 66) летчиков. (97)

Формирующийся 241-й ШАП (командир — майор Обухов), как и большинство других «шапов» советских ВВС, был вооружен устаревшими истребителями-бипланами И-15бис, каковых до начала войны полк успел получить в количестве 27 штук. Летчиков было и того меньше — 15. Однако именно 241-й ШАП, как «стойкий оловянный солдатик», дольше всех прочих частей 7-й САД сохранял некоторую (порой — избыточную, о чем будет сказано далее) боеспособность. В первый день войны 241-й ШАП не потерял ни одного (!) самолета — ни в воздухе, ни на земле:

*«Оперсводка № 1 штаб 241 ШАП, г. Елгава, к 14.00 22.6.41 г.*

*1. С 4.00 полк в готовности № 2 в составе 15 экипажей и 27 самолетов И-15бис.*

*2. К 11.20 произведено 13 самолето-вылетов на прикрытие 31 БАП (бомбардировочный полк 6-й САД, базировавшийся на том же аэродроме; судя по всему, составитель оперсводки имел в виду «прикрыть взлет», а вовсе не сопровождение бомбардировщиков. — М.С.). В 13.20 произведено 9 самолето-вылетов на прикрытие посадки 31 БАП.*

*3. Полк в готовности № 2 с 16.00.*

*Начальник штаба 241 ШАП капитан Кузьмин». (98)*

В итоговой сводке штаба 7-й САД за 22 июня 1941 г. в столбце 241-й ШАП стоят прочерки по всем категориям безвозвратных и временных потерь; к исходу дня в полку по-прежнему 27 боевых самолетов и 15 экипажей. (50)

Правды ради надо отметить, что аэродром Митава (Елгава), расположенный на большом удалении (170 км) от границы, утром и днем 22 июня не подвергался сколь-нибудь сильному воздействию авиации противника, а уже во второй половине дня 241-й ШАП был по приказу командующего ВВС фронта перебазирован еще дальше — на аэродром Румбула (20 км к юго-востоку от Риги). (99) С этой площадки полк действовал в течение нескольких дней, прикрывая с воздуха столицу Латвии и выполняя разведку и патрулирование в интересах наземных войск:

*«Оперсводка № 2 штаба 7 САД, лес 8 км южнее Елгава, к 7.00 24.6.41 г.*

*...2. 241 ШАП в период всего дня 23.6.41 в составе 13 экипажей на самолетах И-15бис действовал по прикрытию пунктов Гулбене, Рига. Произведено 59 самолето-вылетов (т.е. порядка четыре на одного летчика. — М.С.). Встреч с самолетами противника не было. Самолеты в воздух вызывались беспорядочно: по приказу штаба ВВС и 6 САД, оперативного дежурного и т.д. Имел место случай, когда по собственной инициативе всем составом самолетов атаковали свои СБ, в результате один СБ сел на брюхо...» (100)*

К концу дня (оперсводка штаба полка № 05 к 22.00) 24 июня в полку все еще числилось 23 исправных самолета, а число боеготовых экипажей даже выросло (вероятно, за счет введения в строй молодых летчиков) с 15 до 17 человек. (101) Если верить составленному во второй половине июля (после вывода остатков частей 7-й САД в глубокий тыл) отчету штаба дивизии, 241-й ШАП за время боевых действий выполнил 229 самолето-вылетов, т.е. больше, чем два других истребительных полка, вместе взятые (10-й ИАП — 132 вылета, 238-й ИАП — 39 вылетов). (102). При этом потери полка, вооруженного безнадежно устаревшими (без всяких кавычек) бипланами, оказались рекордно низкими — если у всех прочих частей 7-й САД потери исчисляются десятками, то в 241-м ШАП потеряно: 3 самолета в воздушном бою, 2 уничтожено противником на аэродроме, 3 уничтожены при отступлении. (103)

238-й ИАП начало войны застало на аэродроме Паневежис. Эта точка, в районе которой кроме формирующегося истребительного полка базировались 9-й БАП, штаб ВВС фронта (а в лесу у Паневежиса — и штаб СЗФ), начиная с раннего утра 22 июня подверглась неоднократным ударам немецкой авиации. Поскольку ни до, ни после начала боевых действий командование дивизии не озаботилось перераспределением имеющегося в наличии летного состава, две трети «чаек» 238-го ИАП простояли на земле

«мертвым грузом» (к концу дня это расхожее выражение приобрело особо мрачный смысл). Не многим смогли изменить ситуацию и 9 боеготовых летчиков-истребителей полка, выполнившие — если верить докладу штаба дивизии — 23 боевых вылета. Немцы без потерь отбомбились по аэродрому Паневежис, уничтожив и повредив 16 бомбардировщиков 9-го БАП. При этом сам 238-й ИАП потерял один И-153 в воздушном бою, 3 «чайки» были поломаны при посадке, от воздействия противника на земле было уничтожено 3 и повреждено 12 истребителей. (50)

Во второй половине дня полк (точнее говоря, его остатки в количестве 6 самолетов) перебазировался на аэродром Скварбай, при этом все поврежденные «чайки» навсегда остались на аэродроме Паневежис; судя по арифметике, там же было брошено и порядка 5 исправных И-153. После перебазирования в Скварбай полк теряет (возможно, здесь были бы уместны кавычки) связь со штабом дивизии; номинально 238-й ИАП был передан «в оперативное подчинение 9-му БАП», который к вечеру 22 июня находился на том же аэродроме. (100) В 2 часа ночи 23 июня командир 7-й САД, который к тому времени переместился вместе со своим штабом из Шауля в Митаву, передает (причем весьма странным способом, через «рижский штаб» ВВС фронта) следующий приказ: *«9 БАП двумя «девятками» с рассветом 23.6.41 г. уничтожает авиацию противника на аэродромах Инстербург, Гумбинен. Прикрывает 238 ИАП»*. (104)

Не говоря уже о том, что наличных сил 238-го ИАП едва ли хватило бы на прикрытие двух девяток бомбардировщиков, расстояние в 250 км от Скварбая до Инстербурга делало практически (именно практически, исходя из реальности использования истребителей И-153 в советских ВВС) невозможным сопровождение бомбардировщиков «чайками». Впрочем, насколько можно судить по имеющимся обрывкам информации, этот приказ в 238-м ИАП даже и не пытались выполнить. В дальнейшем в оперативных сводках 7-й САД исчезают последние упоминания о боевых действиях 238-го ИАП. К 7.00 25 июня в полку



якобы остается всего один исправный И-153, однако на следующий день все 6 «чаек» 238-го ИАП покидают Литву и перелетают на аэродром Бигосово. (105)

10-й ИАП (командир — майор Деревнин) накануне войны был рассредоточен на двух аэродромах: Шауляй (базовый аэродром полка) и Немакшяй. О количестве и боеготовности «мигов» полка существуют различные сведения. Если, по довоенным сведениям, на 1 июня 1941 г. в 10-м ИАП числилось 23 МиГ-3, причем все они считались исправными, то в составленном уже после разгрома дивизии докладе командира 7-й САД общее число «мигов» сокращается до 20, из них 10 объявлены неисправными! (25), (106)

Оперсводка № 01 штаба 10-го ИАП от 13.00 22 июня рисует картину ожесточенного сражения в воздухе:

*«В 4.20 девять истребителей противника Me-109 атаковали аэродром Шауляй, обстреляли здание аэроуправления и южную опушку леса в районе лагеря... Всего противник произвел небольшими группами (2—6 самолетов) бомбардировщиков 8 налетов с общим количеством 42 самолета и 2 налета истребителей в количестве 15 самолетов. На аэродром Шауляй сброшено 30—32 бомбы. Аэродром не поврежден (подчеркнуто мной. — М.С.)...» (107)*

Сразу же отметим некую странность в цифрах: 42 немецких бомбардировщика сбросили 32 бомбы? Что-то здесь не сходится, и я думаю, что воронки от бомб пересчитать все же проще, нежели невесомые следы от пролетевших в воздухе самолетов; если мое предположение верно, то аэродром в Шауляе бомбило не 42, а раз в десять меньшее число самолетов противника... Как бы то ни было, но «потери матчасти», перечисленные в Оперсводке № 01, не содержат никаких упоминаний о поврежденных или уничтоженных на земле самолетах 10-го ИАП. Всего к 13.00 в полку было выведено из строя 5 (пять) истребителей И-16: один сбит в воздушном бою, один сел на вынужденную посадку в районе Россиены, один разбит в аварии и два *«имеют мелкие поломки»*. Вот и все. Ни один из 10 (или 23) исправных «мигов» не получил даже «мелких поломок».

При этом — если верить все той же оперсводке № 01 — летчики 10-го ИАП действовали очень активно: за 8,5 часа полк выполнил 91 самолето-вылет (в среднем три на один исправный самолет!) и провел 12—18 (так в тексте) воздушных боев. Безвозвратных потерь летного состава нет вовсе (пилот сбитого в воздушном бою «ишака» благополучно приземлился на парашюте на нашей территории). Да, ни одного вражеского самолета сбить не удалось (даже на бумаге), но учитывая состав вооружения 10-го ИАП, да и нервную обстановку первых часов войны, это обстоятельство едва ли стоит ставить кому-то в упрек.

Все самое удивительное начинается потом. Уже вечером 22 июня в итоговой сводке штаба 7-й САД появляются 8 самолетов 10-го ИАП (тип не указан), «уничтоженных на земле безвозвратно»; сам же полк покинул аэродром в Шауляе (тот самый, который «не поврежден») и уже переместился в Платоне. (108) К шести часам вечера 23 июня (Оперсводка № 2 штаба 7-й САД) 10-й ИАП оказался в Риге, т.е. за полторы сотни километров от зоны боевых действий, при этом штаб дивизии находился даже несколько ближе к фронту, в лесу в 8 км южнее Митавы, и «связи по телефону, телеграфу с частями не имел». (109) Возможно, именно вследствие отсутствия связи штаб ВВС фронта комбрига Крупина в тот же самый час (Оперсводка № 05 к 18.00 23.6.41) предполагал, что 10-й ИАП все еще находится в Платоне, и даже поставил задачу перебазировать полк назад, ближе к фронту — на аэродром Шауляй! (110)

Ничего подобного, однако, не произошло, и полк, почему-то съжившийся до размеров одного звена, остался в Риге. В Оперсводке № 3 штаба 7-й САД от 17.00 24 июня читаем: «10 ИАП 24.6. произвел 3 самолето-вылета на разведку в районе Шилале, Вайгуба. Базируется на аэродроме Рига». (111) Оперсводка № 03 штаба 10-го ИАП от 17.00 25 июня также составлена в Риге. В документе сказано, что «32 подготовленных летчика и 34 молодых летчика не имеют самолетов», а полк в течение дня тремя И-16 произвел 6 самолето-вылетов. (112) О том, что три дня назад в полку было два десятка новейших «мигов», уж нет ни слова. Можно,

конечно, предположить, что их уничтожил противник очередным налетом на очередной заснувший аэродром, но в оперсводке ничего подобного не видно. Напротив, *«противник произвел 3 ночных налета на аэродром Рига группами по 3 самолета; матчасть при бомбардировке не пострадала, потеря в личном составе нет...»*.

## 57-я САД

В составе 57-й САД было три истребительных полка: Краснознаменный (награжден за успехи на финской войне) 49-й ИАП, 42-й ИАП и формирующийся 237-й ИАП. Накануне войны они были дислоцированы крайне странным (на языке той эпохи уместно было бы сказать — «вредительским») образом: лучший, наиболее подготовленный, накопивший немалый боевой опыт (60 человек награждены орденами и медалями) 49-й ИАП встретил войну на аэродромах Двинск и Ликсна, т.е. в глубоком тылу округа, за 260 км от ближайшей точки границы; а вот только начавший свое формирование 237-й ИАП оказался значительно ближе к зоне будущих боевых действий, на приграничных аэродромах Ораны и Перлоя, там же базировался и 42-й ИАП.

42-й ИАП, насколько можно судить по изученным документам, был абсолютным чемпионом по числу самолетов-истребителей «старых типов» среди всех истребительных полков ВВС западных военных округов — по разным данным, в полку числилось от 79 до 100 боевых машин (в основном бипланов И-153 и И-15бис). Если ориентироваться на минимальные цифры (отчет командира дивизии от 19.7.41 г.), на вооружении 42-го ИАП было 56 И-153 (из них 9 неисправны), 21 И-15бис (из них 3 неисправны), 2 И-16 (1 неисправен). (114) Даже если исключить из рассмотрения устаревшие И-15бис, в полку было 48 боеготовых истребителей. Летчиков же, по состоянию на 1 июня 1941 г., числилось 59 человек. (25).

Казалось бы, численность летчиков и боевых самолетов находились в некоем соответствии, однако к моменту начала войны летать в 42-м ИАП оказалось почти что некому:

*«42 ИАП имел к началу войны летчиков 31, остальные были на курсах и на переучивании, причем все командиры эскадрилий, их помощники и отдельные командиры звеньев в полку отсутствовали». (115) И это — после града приказов о приведении частей в повышенную боеготовность, которые 15—21 июня 1941 г. в Прибалтийском ОВО сыпались один за другим. И такой полк, в таком состоянии оказался не в далеком Двинске, а на приграничных аэродромах!*

*«...За час до налета противника все летчики сидели в самолетах и при налете все поднялись в воздух. Было сбито 2 Ме-109 и 2 наших И-153, летчики выпрыгнули. В дальнейшем противник повторял свои налеты на эти два аэродрома через 20—40 минут, применяя следующую тактику: Ме-109 в бой активно не вступали, а старались затягивать наши И-153 на высоту, в дальнейшем от них отрывались, пользуясь преимуществом в скорости, входили в пикирование и атаковали севшие для дозаправки самолеты.*

*Такое воздействие противника по аэродромам Ораны и Перляя, расположенным в 4—5 км один от другого, продолжалось с 4.20 до 13.14. Боевая работа полка с этих аэродромов в условиях частых налетов противника (80 км от границы) не имела никакого успеха, так как самолеты И-153 не могли преследовать не только Ме-109 и Ме-110, но и некоторые бомбардировщики противника, и, несмотря на рассредоточение и маскировку наших самолетов, противник продолжал расстреливать их на земле после того, как они садились для дозаправки горючего. Самолеты прикрытия, находившиеся в воздухе, не могли оказать никакого противодействия истребителям противника Ме-109 и Ме-110, которые главным образом и напали на аэродромы 42 ИАП...» (115)*

Написано это было 2 августа 1941 г. (доклад «Итоговые сведения о боевой работе частей 57-й САД с 22.6 по 30.7.41 г.»), но звучит исключительно современно — именно так сегодня рассказывают про первые дни войны; старая байка про «спящий мирным сном аэродром» уже вышла из моды, и нынче принято найти некий хитрый тактический прием, некую «волшебную палочку», которая оказалась в

немецких руках и предрешила неизбежный и неотвратимый разгром. Но мы не будем спешить с выводами.

Первое же, что бросается в глаза и вызывает обоснованные сомнения в достоверности приведенного выше описания событий, так это странная хронология: советские истребители над собственным аэродромом быстро вырабатывают горючее и идут на посадку, а вот немецкие «мессера» все летают и летают как заколдованные, и бензин-то у них не заканчивается — и это при том, что им еще надо было пролететь минимум 100 км от своего аэродрома до Ораны (и столько же назад), так что в реальности у них оставалось не более 15—20 минут для воздушного боя над советскими аэродромами.

Трудно согласиться и с категорическим утверждением о том, что «чайки» И-153 *«не могли оказать никакого противодействия истребителям противника»*. В умелых руках это был отнюдь не игрушечный истребитель. В докладе «Отчет о боевой работе частей 6-я САД с 22.6 по 20.9.41» командир дивизии полковник Сиднев пишет: *«Особенно в свое время Me-109, как и Me-110, уклонялись от боя с И-153 38 ИАП»*. (127) Может быть, товарищ Сиднев что-то и преувеличил, но в приказе № 017 от 29 августа 1941 г. командующий ВВС СЗФ отмечает, что, сражаясь на «чайках» (на перевооружение полк был выведен позднее, 20 сентября), 38-й ИАП сбил 69 самолетов противника. (137)

В первом томе этой книги было уже отмечено, что в числе наиболее активно воевавших авиаполков ВВС Юго-Западного фронта оказались вооруженные «чайками» 46-й ИАП (14-я САД), 92-й ИАП (16-я САД), 12-й ИАП (64-я ИАД). Дальше, в следующей главе, нас ждет описание боевых действий 123-го и 127-го истребительных полков ВВС Западного фронта, которые стали самыми результативными по итогам трагического дня 22 июня 1941 г.; по странной иронии судьбы, оба эти полка были вооружены не новейшими «мигами» и даже не добротными «ишаками», а как раз тихоходными бипланами И-153.

Можно вспомнить и «Наставление по ведению воздушного боя» 1943 г., где было сказано: *«Отличная маневрен-*

*ность «Чайки» делает ее неуязвимой для неповоротливого Ме-109, если только летчик «Чайки» хорошо осматривается кругом. И-153 всегда может вывернуться из-под атаки и встретить противника огнем в лоб. При этом часто получается так, что И-153 может вести огонь по Ме-109, а тот повернуться на «Чайку» не успевает».*

Можно обратить внимание на то, что почти в таких же словах описывает свой личный опыт<sup>1</sup> встречи с советскими истребителями-бипланами (он их, по «испанской привычке», называет «Кертиссами») немецкий ас Франц Шиесс: *«Мы повстречались с группой из 20 истребителей «Кертисс», летчики которых отлично представляли, что нужно делать. Они стали пытаться зайти нам в хвост и смогли занять выгодное положение для открытия огня. Русские быстро разворачивались на 180 град. и выходили нам в лоб. В таком бою победу мог одержать лишь большой везунчик...»*

Есть, однако, гораздо более эффективный, нежели раздумья над табличкой с ТТХ самолетов и цитирование обрывков мемуаров, способ выявления реальной картины событий — достаточно лишь обратиться к другим документам 57-й САД, а именно к тем, которые были составлены и подписаны 22 июня 1941 г., непосредственно в гуще событий:

*«Оперативная сводка № 1 штаба 57 САД, Вильнюс, 22.6.41, к 10.00*

*1. 57 САД в 3.25 22.6.41 объявила боевую тревогу и к 4.00 была в готовности для выполнения боевых заданий.*

*2. 42 ИАП в 4.25 в количестве 12 И-153 действовал по одному Ме-109 и 3-м До-17, атаковавшим аэродром Ораны. В результате противник потерь не имеет. Наши потери: 3 самолета требуют ремонта, ранен один летчик и один красноармеец.*

*В 6.25 два Ме-109 пытались атаковать аэродром Ораны,*

---

<sup>1</sup> Скорее всего, Шиесс описывает воздушный бой, который произошел утром 22 июня в небе над Кобрином, где штабное звено эскадры JG-53 встретилось с «чайками» 123-го ИАП; в этом бою немцы заявили три сбитых И-153.

были обстреляны огнем зенитных пулеметов. Потерь с обеих сторон нет.

В 9.00 12 И-153 в районе Ораны на Н-800 м вели воздушный бой с 5-ю Ме-109, пытавшимися атаковать аэродром Ораны. Противник из боя вышел и ушел на свою территорию, потерь с обеих сторон нет. Один самолет И-153 имеет пулевые пробоины.

В 9.30 три И-153 атаковали 2 Ме-109, пытавшихся атаковать аэродром Ораны. Один Ме-109 на малой высоте ушел на свою территорию, второй, есть предположение, сел вынужденно.

Полк находится на оперативных аэродромах в количестве 21 самолет в боевой готовности...

...4. 42 ИАП в 9.05 в составе 3-х самолетов вылетел на перехват бомбардировщиков противника. В результате противник на большой высоте ушел на свою территорию. Полк в составе 32 самолетов находится в боевой готовности.

5. ДОПОЛНЕНИЕ: в 11.10 (так в тексте. — М.С.) аэродром Ораны неоднократно атаковывался противником, в результате подожжено на аэродроме 3 самолета и в воздушном бою было сбито 2 наших самолета.

6. За период с 3.25 до 10.00 57 САД произвела 30 самолето-вылетов. Потери: 3 самолета требуют ремонта, 2 самолета уничтожены на земле и 2 в воздухе. Потери противника выясняются.

57 САД готова к выполнению боевых задач.

Прошу дать аэродром для передислокации с аэродрома Ораны.

Начальник штаба подполковник Лихачев

Начальник оперотдела майор Простосердов». (116)

Если бы не название аэродрома, дата и номер полка, трудно было бы поверить, что в Оперсводке № 1 отражено то самое событие, которое 40 дней спустя описывалось словами «несмотря на рассредоточение и маскировку наших самолетов, противник продолжал расстреливать их на земле».

В реальности никакой «расстрел» даже не просматривается. Противник мелкими группами (от 2 до 5 самолетов)

пытался — насколько можно судить по документу, не слишком смело и настойчиво пытался — атаковать аэродром Ораны. 42-й ИАП при неизменном численном превосходстве активно, хотя и не слишком результативно, сопротивлялся. В ситуации, когда в полку отсутствовали командиры всех эскадрилий и часть командиров звеньев, т.е. наиболее подготовленные летчики, лучшего ожидать не приходилось. Безвозвратно потеряны и повреждены всего 7 самолетов — из по меньшей мере 48 исправных по состоянию на утро 22 июня истребителей 42-го ИАП (указанная в оперсводке цифра в 32 боеготовых самолета пока еще определяется наличием в полку летчиков, а не матчасти). Кроме того, на том же аэродроме Ораны базируется и 237-й ИАП, на вооружении которого к началу войны числилось 13 исправных И-153. Потери летного состава — единичные («ранен один летчик»). Какой уж тут «расстрел»?

Оперсводка № 2 в архивном деле не сохранилась (осталась лишь короткая запись «*Оперсводка № 2 от 23.6.41 в отделе ШШС*»). Есть, правда, Оперсводка № 05 штаба ВВС фронта («паневежский штаб» комбрига Крупина), составленная к 18.00 23 июня и содержащая весьма тревожное сообщение: «*57 САД — связи со штабом САД нет. 49 ИАП прикрывает аэродромы Двинск и Ликсна, по остальным частям сведений нет*». (124)

Судя по составленной в 12.00 24 июня Оперсводке № 3, к тому моменту от 42-го ИАП остался лишь номер: «*42 и 237 ИАП вылетов не производили, готовили матчасть*». (117) Столь безрадостная оценка вполне подтверждается и составленным чуть ранее Боевым донесением (с очень странным номером 357) от 24.00 23 июня: «*42 ИАП. Два экипажа на аэродроме Двинск, 2 экипажа — Ликсна. Дальнейший состав полка выясняется...*» (118) Увы, ничего хорошего выяснить не удалось. В оперативных сводках № 4 (к 22.00 24 июня) и № 5 (к 20.00 25 июня) 42-й ИАП даже не упоминается...

Так что же произошло с истребительным полком? Где, когда и как он был разгромлен? Надеюсь, что для читате-



ля, который набрался сил и терпения прочитать все предыдущие страницы этой книги, подобные вопросы уже решили в разряд «риторических», т.е. самоочевидных, подробного ответа не требующих. Разумеется, 42-й ИАП, как и многие, многие другие, исчез в процессе «перебазирования». К сожалению, командиры полка и 57-й САД забыли (проигнорировали) указания Устава о том, что «отход является самым сложным видом маневра». Особенно сложным этот «маневр» должен был стать для полка, в котором к утру 22 июня 1941 г. самолетов (включая временно неисправные) было вдвое больше, чем летчиков.

Наиболее простое и короткое описание последствий «перебазирования» мы находим в выше уже многократно упомянутом докладе командира 57-й САД от 2 августа 1941 года:

*«В 9.10 [22 июня] мною был поставлен вопрос перед командованием ВВС [фронта] о перебазировании полка, и к тому же в дивизии, кроме двух аэродромов, занятых 54 БАП, больше аэродромов в районе Вильнюс не было. Разрешение на вывод 42 ИАП и 237 ИАП, находившегося на одном аэродроме [Ораны] с 42 ИАП в количестве 13 экипажей на И-153, командир дивизии получил только в 14 часов, и то на один из аэродромов 8 САД (судя по Оперсводке № 03 штаба ВВС СЗФ, это был аэродром Макштава), которая также была расположена недалеко от фронта и подвергалась налетам (по мнению полковника Катичева, вывести истребительный полк надо было подальше от линии фронта, туда, куда противник еще долететь не мог? — М.С.).*

*При перелете был тяжело ранен командир полка майор Белоусов, а дивизия с этого момента не имела никакой возможности (???) установить связь с остатками полка (подчеркнуто мной. — М.С.), который к вечеру 23.6 был переброшен в Паневежис и работал по заданию командования ВВС фронта. Часть самолетов 42 ИАП и 237 ИАП была мною посажена на аэродромы 54 БАП... С момента ранения командира полка и подчинения части его командованию ВВС фронта управление полком было нарушено, все командиры эскадрилий в это время отсутствовали. В дальнейшем остаток 42 и 237 ИАП в количестве (неразборчиво, первая цифра — 1, вто-*

*рая — 2 или 9) самолетов были объединены в одну группу под командованием командира 237 ИАП капитана Суворова, а оставшиеся без материальной части летчики были отправлены в центры СССР за получением самолетов и для переучивания...» (119)*

Если «остатки» 42-го ИАП и вправду были «переброшены в Паневежис и работали по заданию командования ВВС фронта», то продолжалась эта работа очень недолго. Если верить Боевому донесению № 6 штаба 57-й САД, вечером третьего дня войны (24 июня) 42-й ИАП и 237-й ИАП уже находились в... Полоцке, в Белоруссии, за 320 км от ближайшей точки западной границы! При этом *«полки 42-й и 237-й объединены под командованием капитана Суворова вследствие малочисленности самолетов. Кроме того, в состав этого сводного полка включено 10 экипажей других дивизий, не знающих, где находятся их части... При перебазировании из Вильнюса и Двинска при отходе наших частей осталось 36 самолетов, которые нельзя было перебазировать из-за повреждений, почти все они сожжены».* (120) Еще раз напомню, что в состоянии такого хаоса ВВС СЗФ пришли к вечеру третьего дня войны.

В белорусском Полоцке сводная группа надолго не задержалась, и уже в Оперативной сводке № 8 штаба 57-й САД, составленной к 22.00 27 июня, читаем: *«Сводный ИАП в составе 42, 237, 46 (явная опечатка, этот полк находился на Западной Украине, в районе Дубно—Млынов) ИАПов и 61 ШАП в 17.20 [в составе] 8 И-153 и 5 самолетов И-15бис перебазировался с аэродрома Полоцк на аэродром Идрица...»* (121) Идрица — это поселок в Себежском районе Псковской области РСФСР.

Как и следовало ожидать, в ходе «перебазирования», выполненного в таком темпе и с таким пространственным размахом, огромное количество боевой матчасти было потеряно — достаточно сравнить исходное количество самолетов в трех вышеупомянутых полках с «остатками» на 22.00 27 июня. Аэродромы Ораны и (особенно) Вильнюс были просто завалены брошенными «чайками», и когда 24—25 июня немецкие истребители из эскадры JG-27 пе-

релетели из района Сувалок в Вильнюс, то им пришлось расчищать летное поле, а для этого стащить остатки и обломки советских самолетов в большую кучу на окраине аэродрома; существует множество фотографий этого. 25 июня уже советские бомбардировщики бомбили аэродром Вильнюса, (122) имея при этом задание уничтожить, в частности, брошенные там исправные СБ и Ар-2 из состава 54-го БАП.

Пропала не только техника. В ходе перебазирования «отстали» и люди, причем не в малом количестве. В докладе «Содержание боевой работы авиадивизии» (для тех, кто уже запутался, — это первый по счету из трех выявленных отчетов), подписанном командиром 57-й САД полковником Катичевым 19 июля 1941 г., без комментариев и оценок, одной фразой сказано: *«Не вернулись при перебазировании из Ораны и Вильнюса в г. Двинск 124 чел. из 42 ИАП и 63 чел. из 237 ИАП»*. (123)

Лучший истребительный полк дивизии, 49-й ИАП, провел день 22 июня на аэродромах Двинск и Ликсна. Судя по оперативным сводкам штаба 57-й САД и штаба ВВС фронта, в первый день войны авиация противника заметной активности в районе Двинска не проявляла, а первые налеты на аэродромы Двинского аэроузла произошли лишь «на исходе дня» 23 июня. (125) Командование советских ВВС также не предпринимало попыток привлечь 49-й ИАП к активным действиям, в частности — перебазировать полк или хотя бы несколько эскадрилий из его состава ближе к фронту. Тем не менее даже в этих, достаточно «тепличных», условиях полк смог понести заметные потери. Выше уже упомянутое Боевое донесение со странным номером 357 (и не менее странными для 24.00 23 июня словами *«потери за три дня»*) сообщает, что два И-16 были потеряны в воздушном бою, один И-16 «разбит при взлете», восемь И-153 выведены из строя противником на земле. После этого, пока еще не очень сильно нарушая правила простой арифметики, численность боеготовых И-16 сократилась с 25 до 20, число боеготовых «чаек» — с 38 до 29. (118)

## 4-я САД и 6-я САД

Единственный входивший в состав 4-й САД истребительный полк (38-й ИАП, 52 «чайки» и 4 «ишака», 52 летчика) обеспечивал ПВО Таллина, имевшего на тот момент статус Главной военно-морской базы Краснознаменного Балтфлота. Поскольку налеты дальних бомбардировщиков противника (возможно, с использованием аэродромов Финляндии) представлялись тогда советскому командованию вполне возможными, вопрос о перебазировании 38-го ИАП на юг, в зону начавшихся боевых действий, даже не обсуждался.

В составе 6-й САД было два (не считая формирующийся 239-й ИАП, бывший практически без матчасти) истребительных полка. 21-й ИАП (55 исправных И-16, 53 летчика) базировался на аэродромах Риги и считался полком ПВО. С утра до позднего вечера 22 июня немецкая авиация налетов на столицу Латвии не совершала, да в этом и не было ни военно-оперативного, ни политического смысла. В результате 21-й ИАП (так же как и «таллинский» 38-й ИАП) в первый день войны практически бездействовал.

Совершенно другая обстановка сложилась 22 июня 1941 г. в небе над Лиепаей (Либавой). Город, порт, военно-морская база, судоремонтные заводы Лиепаи, расположенные всего в 50 км от тогдашней границы с Восточной Пруссией, стали объектом ожесточенных многократных ударов германской авиации. В подписанном значительно позднее, 30 июля 1941 г., отчете «О боевой работе 6-й САД» в качестве причин «больших потерь матчасти» полка отмечается также *«полное отсутствие постов ВНОС на море»* и *«аэродром на открытом месте был хорошо известен немцам»*. (128) В Оперсводке № 01 штаба Северо-Западного фронта от 22.00 22 июня сообщается, что *«Либава бомбардировалась 13 раз»*. (126) Отражать все это предстояло 148-му ИАП майора Зайцева.

Накануне войны в полку числилось 68 истребителей И-153, из них 59 — в исправном состоянии; летчиков было 57, но из них *«подготовленных к боевым действиям на*

22.6. — 36 человек». (128) Один из эпизодов боевой работы 148-го ИАП описан в Боевом донесении № 01 штаба 6-й САД от 12.30 22 июня следующим образом: «10.50. Шесть бомбардировщиков противника бомбардировали аэродром Либава с  $H=3000$  метров (стоит отметить, как возрастает высота бомбометания при наличии активного противодействия; с высоты бреющего полета «соколы Геринга» бомбят лишь «спящие» или «молчащие» аэродромы. — М.С.). Полк взлетел в составе 18 самолетов на отражение бомбардирования. При взлете сгорел один самолет И-153, четыре самолета повреждены. Аэродром восстанавливается». (129)

Во второй половине дня, в период с 16.30 до 18.09, полк даже штурмовал наземные войска противника, наступающие на Либаву: «148-й ИАП двумя вылетами атаковал мотоциклетную колонну на дороге Паланга — Полукнэ». (130) Потери и победы истребителей 148-го ИАП за 22 июня точно и в полном объеме установить не удалось. В перечне потерь Люфтваффе самолеты, сбитые в первый день войны в районе Либавы, не просматриваются. В Оперсводке № 03 штаба ВВС СЗФ к 19.00 22 июня по 6-й САД числятся следующие потери истребителей И-153 (практически это могли быть только самолеты из состава 148-го ИАП): «Уничтожено на земле 4 И-153, пулевыми и осколочными пробитыми повреждены 11 И-153». (131) Потери значительные, но о разгроме и «расстреле» говорить еще не приходится.

Странно другое — в упомянутой Оперсводке № 03 местом базирования 148-го ИАП к 19.00 уже названа Рига! С другой стороны, в Оперсводке № 1 «рижского штаба полковника Рассказова» (составлена к 17.00 22 июня) местом базирования 148-го ИАП по-прежнему называется Либава. (132) В 18.00 23 июня Оперсводка № 05 «паневежского штаба комбрига Крупина» помещает 148-й ИАП на аэродром Шауляй (!), хотя в тексте сводки сказано, что истребители 6-й САД «прикрывали аэродром и город Рига, аэродромы Митава, Платоне и свои мотомехчасти в районе Россиены, Скаудвиле», а Шауляй при этом не упоминается. (133) Наконец, Оперсводка № 3 «рижского штаба» окончательно фиксирует состоявшееся перебазирование 148-го

ИАП из Либавы в Ригу («в период 2—4 24.6.41 148 ИАП и 21 ИАП во взаимодействии с ЗА ПВО гор. Рига отражали систематический ночной налет частей ВВС противника»). (134)

Скорее всего, именно в ходе этого перебазирования количество самолетов, «уничтоженных противником внезапным ударом по аэродрому», скачкообразно увеличивается: в отчете «О боевой работе 6-й САД» от 30 июля 1941 г. по строке 148-го ИАП уже числятся 25 самолетов, «уничтоженных противником на земле», и 19 самолетов, «уничтоженных при эвакуации». (135)

### **1.5. «Ветер войны гнал нас все дальше...»**

Вечером 22 июня командование ВВС Северо-Западного фронта, видимо, еще не смогло в полной мере оценить масштаб начавшейся катастрофы (т.е. «истребительного перебазирования» авиачастей). В результате этой недооценки появился вполне энергичный и твердый Боевой приказ № 02/ОП от 20.00 22 июня:

*«1. Противник, преодолевая сопротивление наших частей, продолжает развивать успех своими танковыми и мотомехчастями в направлении Кведарна — Скоудас, Тильзит — Тауроген, Сувалки — Алитус. Авиация противника в течение 22.6 небольшими группами систематически наносила удары по нашим аэродромам.*

*Погода — кучевая облачность до 5 баллов, видимость 15—20 км, ветер слабый, неустойчивого направления.*

*2. Наши наземные части 23.6, продолжая сдерживать натиск противника на южном участке, уничтожают Таурогенскую группировку противника.*

*3. ВВС ПрибОВО (так в тексте, видимо, запрет на использование термина «фронт» крепко засел в сознании офицеров штаба фронта. — М.С.) в течение 23.6 ведут борьбу за господство в воздухе в районе действий ударной группировки 8-й Армии и содействуют в уничтожении Таурогенской группировки.*

*4. 6 САД под прикрытием 15 и 31 ИАП в течение 23.6 уничтожит авиацию противника на аэродромах в районе:*

*Мемель, Нидден, Тильзит и содействовать ударной группировке 8-й Армии в разгроме Таурогенской группировки.*

*5. 7 САД с рассветом 23.6 уничтожить авиацию противника в районе Пилькаллен, Инстербург, Гумбинен и в дальнейшем действовать по плану 8-й Армии.*

*6. 57 САД и 61 ШАП 8 САД действуют по плану 11-й Армии (т.е. на южном фланге фронта. — М.С.).*

*7. Первому эшелону нанести удар по авиации противника на аэродромах в 4.00 23.6, последующий мощный удар нанести в 7.00 23.6.*

*8. Напряжение боевой работы: истребителям и штурмовикам по 3 вылета, бомбардировщикам — по 2 вылета.*

*9. Мой КП — Паневежис.*

*Командующий ВВС ПрибОВО, генерал-майор авиации Ионов  
Начальник штаба ВВС ПрибОВО комбриг Крупин». (136)*

Мы уже никогда не узнаем, верил ли сам командующий ВВС Северо-Западного фронта в то, что теряющие остатки боеспособности авиаполки способны хотя бы частично выполнить поставленную перед ними задачу. Через четыре дня генерал-майор Ионов будет арестован и после затянувшегося на долгие месяцы «следствия» расстрелян в феврале 1942 года<sup>1</sup>. К чести командования ВВС фронта следует отметить, что штаб оставался на командном пункте в лесу у Паневежиса по меньшей мере до вечера 24 июня — к тому времени, когда многие подчиненные генерала Ионова «перебазировались» уже за Даугаву и дальше на восток. В любом случае многократно повторяющееся в приказах слово «уничтожить» не должно вводить нас в заблуждение относительно меры заблуждения командующего ВВС — это был стандартный термин для советского военного языка; требование «разгромить противника» неиз-

---

<sup>1</sup> Судя по известной докладной записке Л.Берия от 29 января 1942 г., Ионов был «изобличен» в том, что еще в 1939 г. он стал участником «антисоветского военного заговора» и «проводил вредительство в аэродромном строительстве»; о его ответственности за разгром ВВС СЗФ не сказано ни слова. Очень может быть, что арест и расправа состоялись в рамках грандиозного «дела авиаторов», которое НКГБ раскручивал с мая 1941 года, и с действиями Ионова в качестве командующего ВВС фронта вообще никак не были связаны.

менно присутствует в боевых приказах лета 41-го даже в тех случаях, когда состояние войск не позволяло рассчитывать на большее, нежели нанесение противнику «булавочного укола»...

Разумеется, ни о каком прикрытии действий бомбардировщиков истребителями 15-го ИАП и 31-го ИАП не могло уже быть и речи: большая часть боевой матчасти этих двух полков была брошена, личный состав на попутных машинах и пешком «перевазировался» в Платоне и Ригу, связь со штабом дивизии и ВВС фронта была потеряна. Ничем — насколько можно судить по Оперсводкам «паневежского штаба» ВВС фронта № 04 и № 05 (соответственно к 9.00 и 18.00 23 июня) — не помогли бомбардировщикам и другие истребительные полки. Хуже того, первый удар опять нанесли немцы.

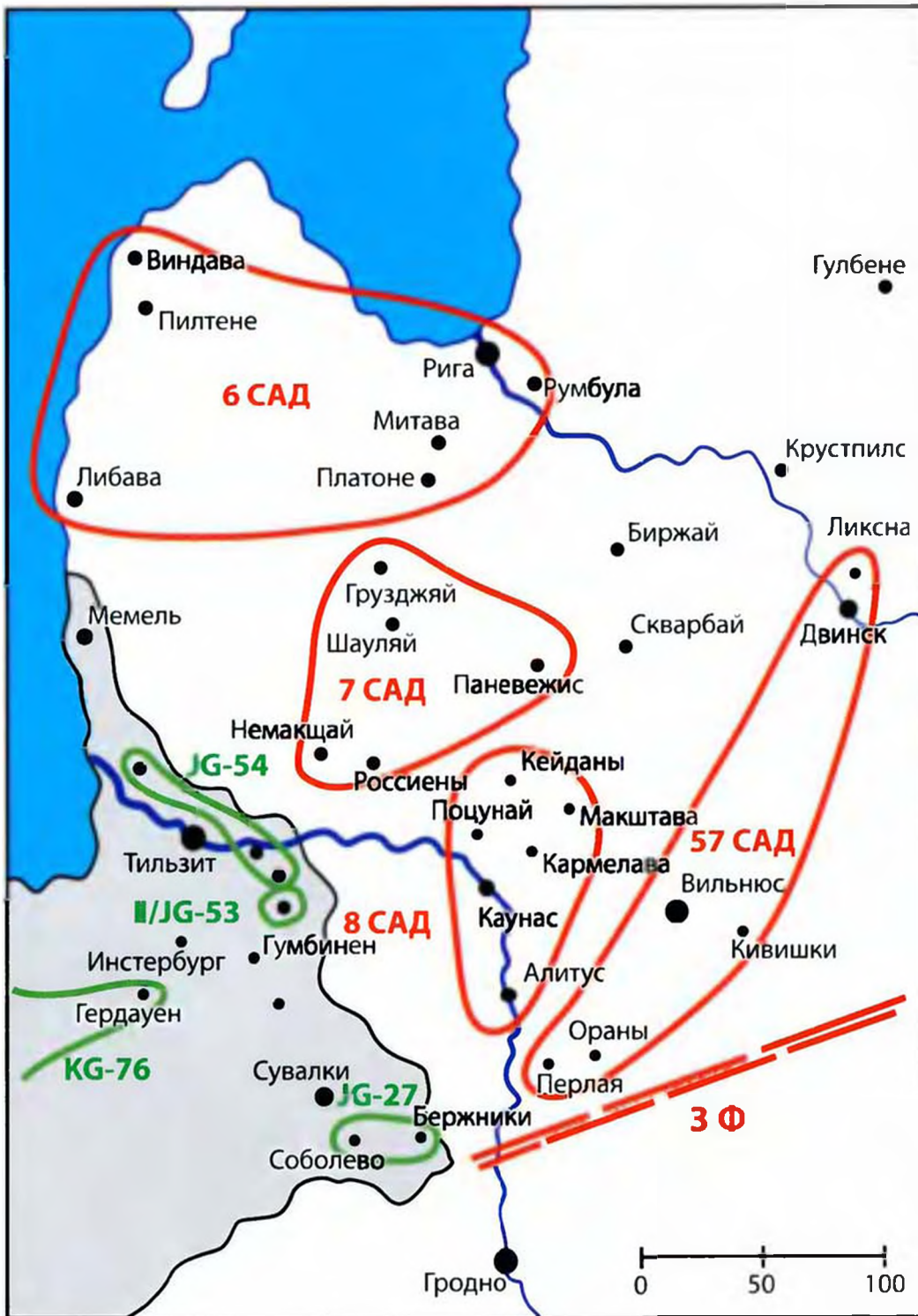
В ночь на 23 июня немецкая авиация нанесла удар по аэродрому Митава, на котором находился 31-й БАП 6-й САД и перебазировавшийся накануне из Эстонии 50-й БАП 4-й САД. И хотя в ночной тьме бомбы не разбирают своих жертв, получилось так, что и в этом случае полк подполковника Добыша (31-й БАП) понес минимальные потери: *«23.06. В 2.30 противник произвел удар по аэродрому Митава. Вывел из строя самолетов 50 БАП двадцать. Из них 8 сгорело, 12 повреждено. В 31 БАП сгорел 1, повреждено 3. Потери: ранено 2 человека. Выведены из-под удара часть самолетов 50 БАП, 31 БАП и 241 ШАП».* (138)

Еще один бомбардировочный полк из состава 4-й САД (35-й БАП) практически в полном составе (42 экипажа на самолетах СБ) вечером 22 июня перебазировался с эстонских аэродромов Тарту и Выхма на аэродром Платоне. (139) Этот аэродром также подвергся удару немецкой авиации ночью и ранним утром 23 июня. В утренней Оперсводке № 04 штаба ВВС фронта про потери самолетов на аэродроме Платоне ничего не сказано; вечерняя (к 18.00) Оперсводка № 05 сообщает, что *«налетами противника на аэродроме Платоне уничтожен один СБ, повреждено 3 СБ».* (140) Строго говоря, даже эти относительно небольшие потери

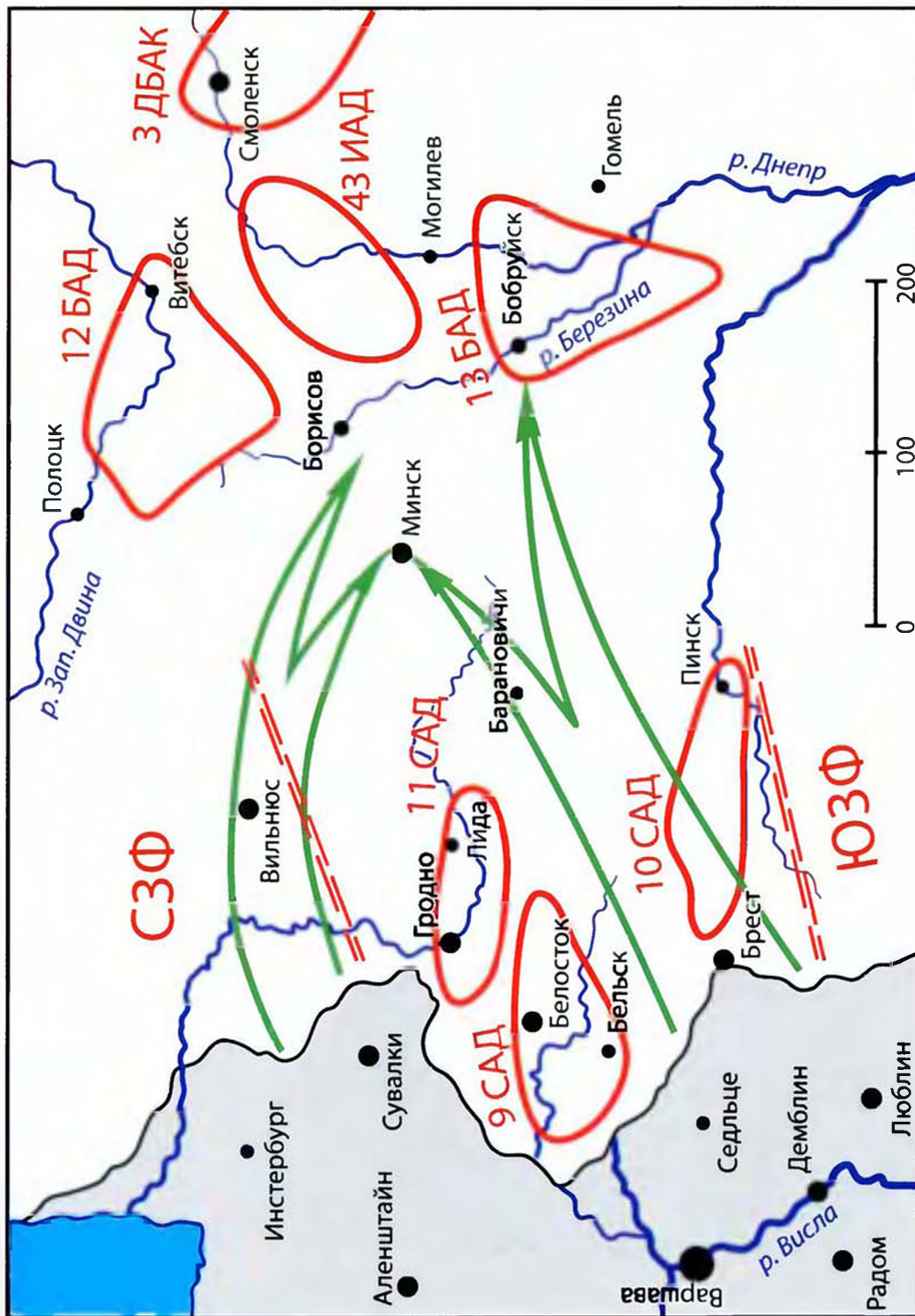




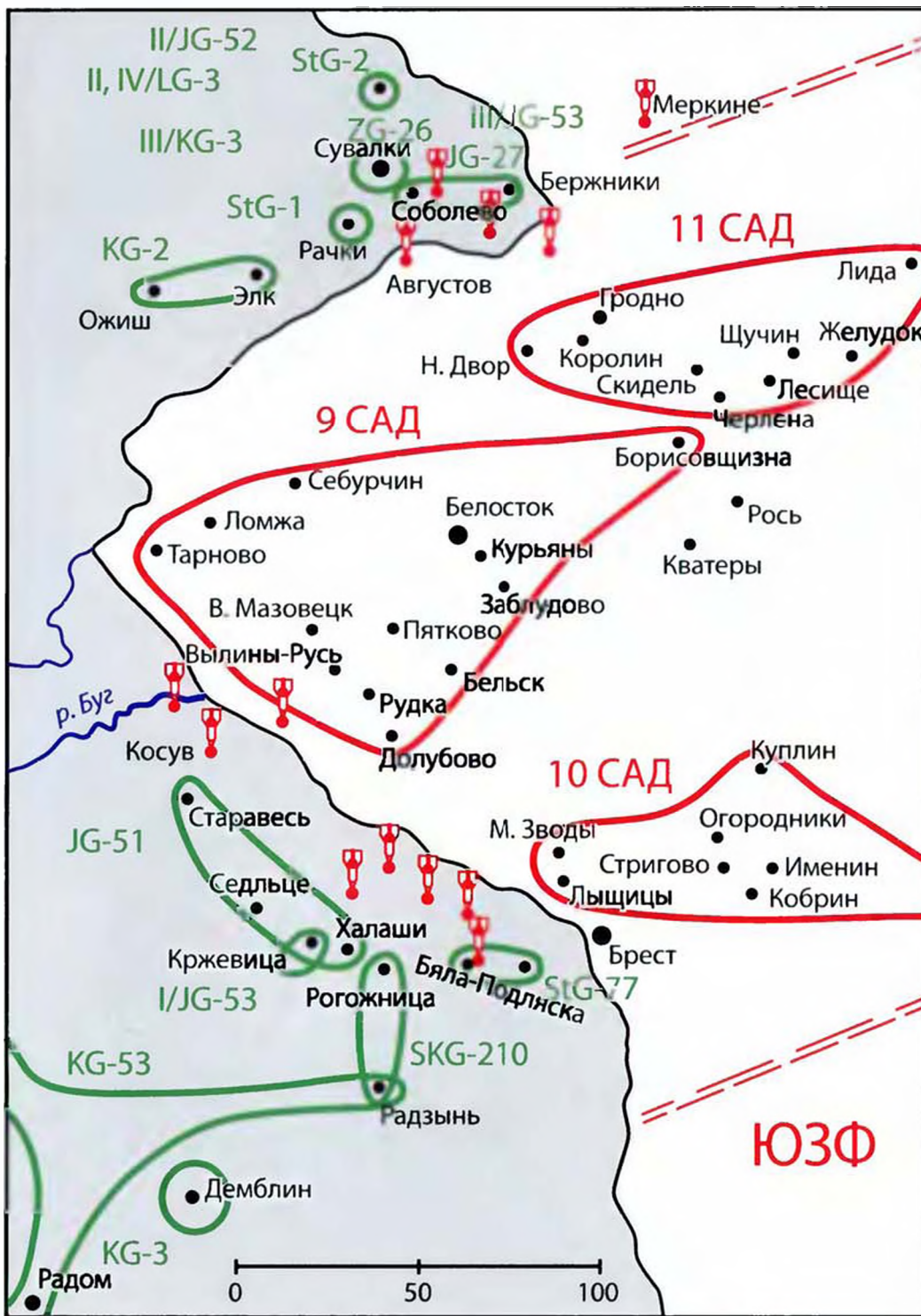
Дислокация ВВС Прибалтийского ОВО



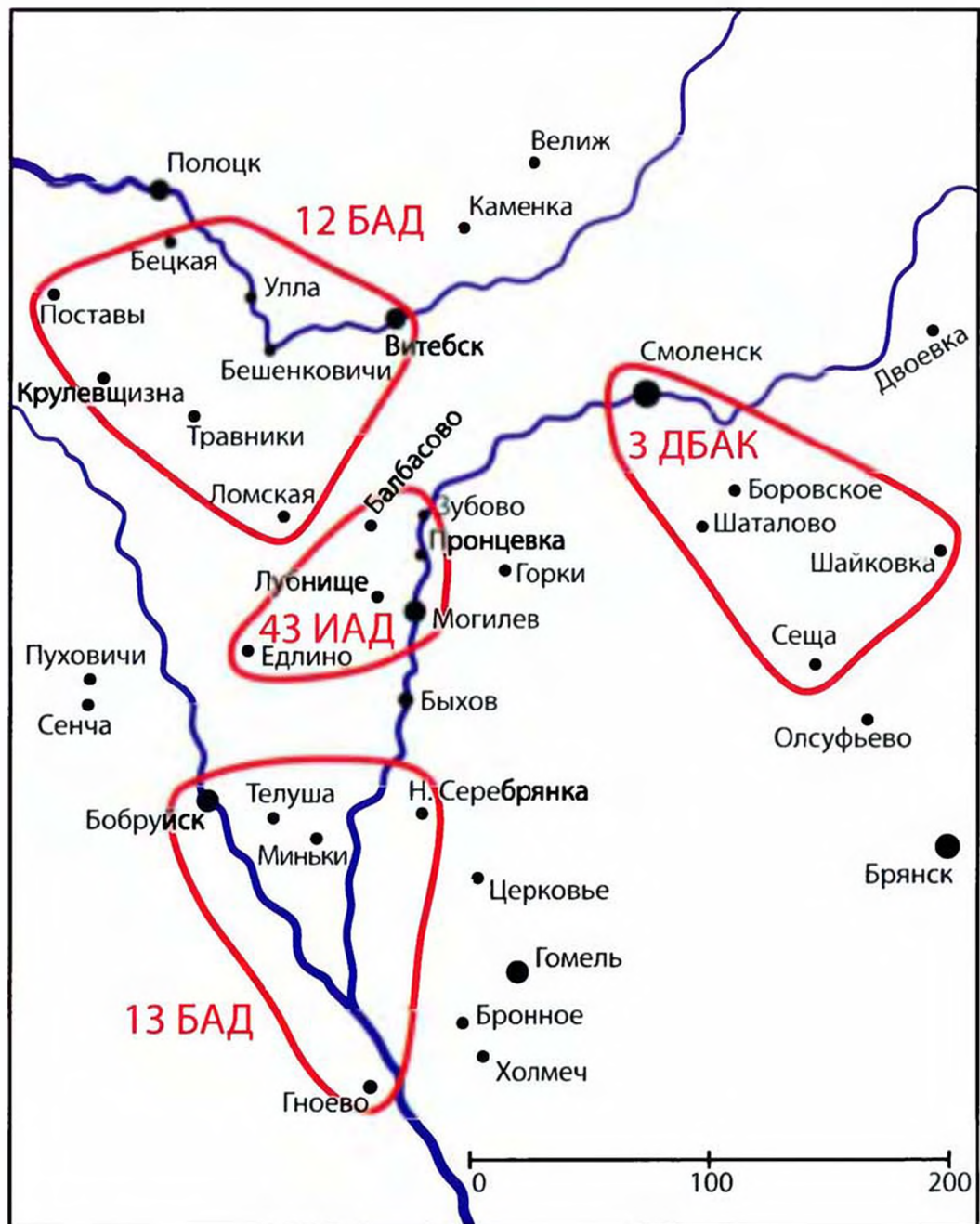
Дислокация ВВС противника и первого эшелона ВВС СЗФ



Дислокация ВВС Западного ОВО



Боевые действия ВВС ЗФ  
в первые дни войны



Дислокация частей второго эшелона ВВС ЗФ

Лек № 02  
20.6.41

2-9

1 8  
СЕРИЯ "Г"

№. № 1

23

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 01 к 17.00 20.6.41 г штаба ВВС ПриОВО  
ПАНЕВЕЖИС КАРТА 1:500000

1. Части авиации в течение 20.6.41 г. производили пере-  
обследования на оперативные аэродромы, *расширяющие*

*накрытие на аэродромы*

2. *В течение 20.6.41 г. части авиации производили переобследования на аэродромы, расширяющие накрытие на аэродромы*

3. Части ВВС дислоцируются:

4. САД на постоянных аэродромах:

Управление	-	Таллин
35 СВВ	-	Тарту - Вихма
60 СВВ	-	Халласалу - Синдлена
38 ИАП	-	Таллин
63 СВВ	-	Куусинку

5. САД

Управление	-	Рига
40 СВВ	-	Видзава - Цильганэ
31 СВВ	-	Митава - Шатонэ
148 ИАП	-	Либавя
21 ИАП	-	Рига
312 РАП	-	Рубежы - Шатонэ
239 ИАП	-	Езерэ

6. САД

Управление	-	Шауляй
9 СВВ	-	Паневежис - Укмерге
10 ИАП	-	Шауляй - Немакшчяй
46 СВВ	-	Паталей - Рудзай
241 ИАП	-	Митава
238 ИАП	-	Паневежис

Оперативная сводка № 01 штаба ВВС  
ПриОВО от 20 июня 1941 г.

№	Имя	И-153	Время	Место	Описание
1. 147	М. л-т Данилин (рем. 3 часа)	3	5:30	аэродром Лесное	Прикрытие самолетов при подготовке к взлету от воздушной опасности
2. 147	М. л-т Дорогина л-т Дружков	3 3	4:40	аэродром	Возврат 2-го с-та в тывина до-115
3. 147	л-т Разумисев Ст. л-т Давыдов	1 1	4:50 4:55	аэродром Каролин	Взлет с охр. точки на видимость сели- тевой противника
4. 347	л-т Юркин	2	5:20	л-та	Прикрытие л-та в взл. направлении
5. 347	л-т л-т Кошкин л-т л-т Богданов	1 1	5:25 5:25	аэродром	Прикрытие л-та над аэродромом
6. 147	М. л-т Данилин	3	6:15	аэродром Лесное	Прикрытие л-та над аэродромом
7. 247	л-т Кутя	2	6:15	л-та	Прикрытие л-та противника, л- тевой с северо- запа. л-та

Журнал боевых действий 127 ИАП,  
запись от 22 июня 1941 г.

и разработать основные  
 пункты его выполнения 3...

~~Список~~  
 Форм авиации нанести  
 на карту Цирковской  
 Трубачи 90 100-150 км

Разработать карты и планы  
 на территории дивизии и пути  
 во военных условиях планы  
 на карты

План  
М.С.С.С.С.  
Зачин?  
М.С.С.С.С.  
 Сос. аттестации Г.В.С.

Директива наркома обороны № 2,  
 переданная в округа утром 22 июня 1941 г.



нельзя однозначно отнести к потерям 35-го БАП, т.к. в Платоне могли находиться и самолеты 31-го БАП, и «перелетные соколы» из других бомбардировочных частей. Однако в составленном значительно позднее докладе «О боевой работе частей 4-й САД за период войны с Германией с 22.6 по 30.7.41 г.» наземные потери многократно возрастают:

*«... 42 самолета СБ было уничтожено в течение двух дней в начале войны на аэродромах Платоне и Митава вследствие базирования на последних до 3-х авиаполков на каждом (из доклада экипажей), при отсутствии организованности (не было старшего начальника), горючего и боеприпасов (про «отсутствие» горючего и боеприпасов на аэродромах ПриБОВО будет сказано ниже. — М.С.) и отсутствия ПВО аэродрома. Подобное базирование и использование частей 4 САД является не чем иным, как следствием вредительства...» (141)*

Хотя в приведенном выше Боевом приказе № 02/ОП про 4-ю САД ничего не было сказано вовсе, ее бомбардировочные полки приняли активное участие в боевых действиях 23 июня. По крайней мере, такой вывод можно сделать на основании Оперсводки № 05 штаба ВВС фронта: *«4 САД в течение дня прикрывала гор. Таллин, действовала по аэродромам противника Инстербург, Кенигсберг, Приекуле, Мемель и по мотомехчастям противника в районе Скаудвиле, Россиены, Тауроген. В результате налета в г. Кенигсберг отмечено несколько очагов пожаров».* (140) О потерях бомбардировщиков дивизии (за исключением упомянутых выше потерь на аэродромах) не сказано ничего. Весьма активно действовал 35-й БАП и в последующие дни.

Гораздо более драматично развивались события дня 23 июня в бомбардировочных частях 7-й САД. В два часа ночи 23 июня в 9-й БАП поступил следующий приказ командира дивизии полковника Петрова: *«23.6.41 двумя девятками с рассветом уничтожить авиацию противника на аэродромах Инстербург и Гумбинен».* (142) Так же как и накануне, 9-й БАП начал боевые действия самым первым. В предрассветной дымке (в 3.48, если быть точным) 23 июня бомбардировщики СБ полка пошли на взлет. Взлететь

удалось не всем: *«При выполнении ночного (так в тексте. — М.С.) задания в результате столкновения на земле сгорело два самолета»*. До цели — железнодорожной станции Ин-стербург — дошли 8 самолетов. *«Сброшено 48 ФАБ-100. Замечены прямые попадания, станция горит. Не вернулся с задания один экипаж»*. (143)

Второй боевой вылет 9-го БАП произвел с 11 до 13 часов 23 июня, большими силами и с гораздо более тяжелыми потерями. 17 экипажей бомбили немецкие танковые колонны на шоссе Тауроген—Скаудвиле, всего было сброшено 102 ФАБ-100. В районе цели бомбардировщики были атакованы истребителями противника, в результате *«полностью не вернулась группа в шесть самолетов под командованием ст. лейтенанта Закатова»*. Кроме того, во время налета авиации противника на аэродром Скварбай *«сгорело на земле 2 СБ»*. Итак, в течение первой половины дня 23 июня 9-й БАП потерял 11 бомбардировщиков, после чего в полку должно было оставаться или 20 самолетов — если руководствоваться простой арифметикой, или 11 — как сказано в оперсводке штаба полка. (143)

Как бы то ни было, оставшиеся СБ пропали в тот же день при следующих загадочных обстоятельствах:

*«Командующий ВВС приказал вечером 23.6 оставшиеся самолеты перебазировать на аэродром Биржай... В момент подхода аэродром Биржай бомбардировался авиацией противника, и самолеты СБ ушли в неизвестном направлении. Больше их начальник штаба полка, следовавший с наземным эшелонном, не видел. В 3.00 26.6 прибыл в Двинск, где получил приказ следовать на аэродром Корсовка, после чего отправить летный состав в Москву. О боевой работе полка за 24—28.6 сведений не имею. Начальник штаба 9 БАП майор Бозин. 28.6 аэродром Идрица»*. (144)

Правда, утром 25 июня 9-й БАП вроде бы обнаружился в Оперсводке № 4 штаба 7-й САД, но с весьма странными координатами: *«В результате боевых вылетов и налета самолетов противника на аэродром в 9 БАП осталось 7 СБ исправных и 42 экипажа. Полк базируется на аэродроме на реке Двина. Командир полка майор Скитев находится в Бир-*

*жай. Полк фактически без руководства, связи с КП 7 САД нет. Сведения получены нарочным от батальонного комиссара Дорофеева...» (145)*

О боевой работе другого бомбардировочного полка дивизии — 46-м БАП — остались более отчетливые документальные свидетельства. Как уже было описано выше, первый день войны сложился для этого полка крайне неудачно. 10 самолетов было сбито «Мессершмиттами» эскадры JG-54 во время утреннего налета без истребительного прикрытия на Тильзит и Жиллен, еще 2 сбили немецкие зенитки; на земле было уничтожено и повреждено в общей сложности 19 СБ и Ар-2, после чего полк перебазировался за Даугаву, на аэродром Румбула. Дальнейшие события развивались следующим образом:

*«Оперсводка № 2 штаба 7 САД, лес 8 км южнее Елгава, к 7.00 24.6.41*

*1. 46 БАП базируется на аэродроме Румбула. 23.6.41 в 9.15 вылетело 17 СБ (один возвратился из-за тряски мотора) и произвели бомбометание по аэродромам Инстербург, Гумбинен. Результаты бомбардировки неизвестны, и самолеты к исходу дня 23.6 не возвратились на аэродром. Имеется налицо самолетов: четыре Ар-2, тринадцать СБ, всего 17 самолетов. Кроме того, три СБ с получением запасных частей войдут в строй. Боевых экипажей — 20...» (146)*

Арифметика тут бессильна: 17 пропало, 17 осталось и еще 3 в ремонте, что уже дает в сумме 37 — но после потерь 22 июня в Румбула могли перелететь «своим ходом» не более 25 самолетов (или же приходится предположить, что указанные в сводках сведения о потерях на земле первого дня войны сильно завышены). Впрочем, гораздо более значимым является потеря всей формации самолетов в ходе одного боевого вылета. В данном случае потери, вероятнее всего, были боевыми: в отчете JG-54 за 23 июня обнаруживается 14 бомбардировщиков СБ, сбитых 1-й группой эскадры в интервале с 10.07 до 10.25 южнее Рас-тенбург, еще 5 СБ сбиты 2-й группой в то же самое время в районе Инстербург. (367) Увы, попытка бомбить враже-

ские аэродромы без надежного прикрытия собственными истребителями привела к вполне ожидаемому результату.

На следующий день Оперсводка № 3 штаба 7-й САД от 17.00 24.6 кратко констатирует: *«46 БАП без разрешения произвел перебазирование полка на аэродром Опочка (да-да, пушкинские места Псковской губернии. — М.С.), приняты меры к посылке человека для производства расследования и выяснения данного вопроса»*. (147) Судя по оперативным сводкам штаба дивизии за июнь 41-го, выяснить так ничего и не удалось. В архивном деле существует, однако, Оперсводка № 04 штаба 46-го БАП от неизвестного числа (в документе указано 10.00 22 июня, что является явной опечаткой). Оперсводка составлена на аэродроме Опочка; если верить ей, то туда прибыло 47 (!) полных экипажей (из 42 — и это не опечатка — числившихся в полку накануне войны) с многочисленным техническим персоналом, конкретно: 47 летчиков, 47 штурманов, 48 стрелков, 96 техников, 78 младших специалистов. Боевых самолетов числилось 10 единиц: 9 СБ и 1 неисправный Ар-2. (148)

Последнюю точку в этой запутанной истории поставил 10 июля 1941 г. Военный трибунал Северо-Западного фронта в Приговоре № 0018:

*«...Предварительным и судебным следствием установлено: подсудимый Канунов, являясь начальником штаба 46-го скоростного бомбардировочного полка, 24 июня 1941 года, не имея никаких приказаний и оснований к перебазированию авиаполка и 127-й авиабазы, после налета и бомбежки вражеских самолетов на Ригу, находящуюся в 8 километрах от места расположения части и базы (т.е. аэродрома Румбула. — М.С.), доложил командиру полка майору Зайцеву (странно, но в составленном не ранее 13 июля отчете командира 7-й САД утверждается, что «23.6 погибло 17 экипажей во главе с командиром полка». — М.С.) о необходимости перебазировать полк и базу и, не выполнив приказаний командира полка Зайцева о проверке и уточнении наличия приказа вышестоящего командования о передислоцировании, отдал приказание об отправлении наземного эшелона авиаполка и авиабазы в Опочку. Кроме того, сам подсудимый, не дождав-*

*шись отправки эшелонов, улетел, сев на трехместный самолет пятым человеком.*

*В результате невыполнения приказа командира полка и проявленного Кануновым паникерства были брошены часть имущества авиабазы и полка: горючее, вооружение, боеприпасы и знамя полка, которое впоследствии было найдено. Вследствие этого же отданный в этот день боевой приказ командира дивизии о вылете самолетов полка для выполнения боевого задания остался невыполненным.*

*На основании изложенного Военный трибунал фронта признал Канунова виновным в совершении преступлений, предусмотренных ст. 193-17 п «б» и 193-2 п. «д» УК РСФСР. Руководствуясь ст. 319, 320 УПК РСФСР, ПРИГОВОРИЛ:*

*Канунова Василия Яковлевича по совокупности совершенных им преступлений, на основании ст. 193-2 п. «д» УК РСФСР, подвергнуть высшей мере уголовного наказания — расстрелу, без конфискации имущества за отсутствием такового. Приговор окончательный и обжалованию не подлежит». (149)*

*Данный приговор был 11 июля доведен до сведения «всего старшего и среднего комсостава до младшего лейтенанта включительно».*

23 июня 1941 года, второй день войны, стал последним днем, когда ВВС Северо-Западного фронта еще действовали (пытались действовать) как некое организованное, управляемое из единого центра целое. В дальнейшем оперативные сводки полков, дивизий и ВВС фронта фиксируют лишь безостановочное перебазирование и разрозненные действия силами отдельных самолетов, звеньев, в редких случаях — эскадрилий.

Так, самый мощный (по числу и качеству самолетов) 15-й ИАП к вечеру 25 июня превратился в два звена истребителей (три исправных МиГ-3 и три исправных И-153), рядом с которыми на аэродроме Митава (т.е. пока еще в зоне боевых действий!) находились 32 летчика; полк — точнее говоря, его остатки — «обеспечивал взлет и посадку 31 БАП, в воздушном бою сбито два самолета противника, тип «Хейнкель-111». Другой истребительный полк этой же

дивизии — 31-й ИАП — на тот момент базировался на аэродроме Рига, имея в своем составе 57 летчиков, 9 исправных МиГ-3 и один И-16; этими силами полк за день выполнил *«4 с/в на борьбу с воздушным десантом противника, в районе полетов десант обнаружен не был»*. (151)

26 июня 31-й ИАП действовал более активно: произведено 23 самолето-вылета, собственных потерь в воздухе нет, заявлен сбитым один «Хейнкель-111» (если это правда, то был сбит двухмоторный «Юнкерс-88», т.к. в составе бомбардировочных групп 1-го Воздушного флота Люфтваффе «Хейнкелей» не было вовсе). Очередной ночной налет вражеской авиации на аэродром базирования вывел из строя три самолета (*«в ночь на 26.6 матчасть подверглась бомбардировке противника, имеются незначительные повреждения трех самолетов МиГ-3»*), в результате чего к концу дня в готовности № 2 числятся всего 6 экипажей. (152)

Последние исправные «миги» 31-го ИАП были добиты при следующих обстоятельствах. 27 июня остатки полка (7 МиГ-3, 1 И-16, 1 У-2) окончательно покинули зону боевых действий, перебазировавшись с аэродрома Рига на аэродром Кресты (в районе Пскова). Один МиГ-3 был разбит при посадке в Кресты, следующий 28 июня *«на взлете развернул вправо, в результате сломал правую ногу шасси, консоль плоскости и помял винт»*. 29 июня *«МиГ-3 в результате посадки с промахом врезался в препятствие, летчик В. получил легкое ранение и направлен в госпиталь»*. В тот же день *«старший политрук Н. при посадке врезался в другой самолет МиГ-3, из них один разбит и ремонту не подлежит, второй требует капитального ремонта»*. Наконец, 30 июня в 11.50 *«летчик М., вылетевший навстречу самолету противника, произвел вынужденную посадку из-за разрушения (так в тексте. — М.С.) мотора, летчик легко ранен»*. (153)

Если читатель подумал, что я специально искал и нашел особо разгильдяйский полк, то он сильно ошибается — все точно наоборот. Именно столь подробное описание судьбы каждого самолета и летчика, да и сама сохранность штабных документов говорят о том, что 31-й ИАП был одним из лучших — в других частях и соединениях

ВВС Северо-Западного фронта сотни самолетов пропали, вовсе не оставив никаких следов в документах. Самая распространенная фраза в оперативных сводках и боевых донесениях конца июня 41-го года: «Вследствие отсутствия связи сведения не поступили». Иногда поступали и такие сведения:

*«...54 БАП получил задачу на разведку противника в районе Каунас, Пренай, Алитус с последующим бомбардированием обнаруженных частей противника. Полк задачу не выполнил по причине налета Ме-110 и отсутствия технического состава. Полковник Катичев (командир 57-й САД. — М.С.) сейчас расследует причину невыполнения задания, о чем будет сообщено дополнительно... (154)*

*...На аэродроме Опочка обнаружены 1 И-16 и 1 И-15бис, исправные, сожжено до 20 штук. На западной окраине аэродрома сложены в штабелях 400 штук ФАБ-100 и ФАБ-50, разбросаны по аэродрому отдельными группами по 4—6 штук бомб. На южной окраине аэродрома находятся 3—4 ящика со взрывателями... (155)*

*...Потери: 1 И-153 разбит при взлете, 2 наскочили друг на друга при рулежке, 1 при посадке наскочил на СБ... (156)*

*...4 истребителя МиГ-3 выполняли боевую задачу — штурмовка аэродрома Ликсна (к тому времени уже занятому противником. — М.С.). До цели не дошли, потеряли ориентировку, сели вынужденно в районе Городок, 3 на живот, 1 летчик выбросился с парашютом, самолет сгорел. Вел группу майор Сухорябов... 3 истребителя МиГ-3 летали на штурмовку аэродрома Двинск. До цели не дошли, потеряли ориентировку. Вынужденно сели, самолеты сожжены. Группу вел майор Сухорябов... (157)*

*...Личным обследованием состояния авиа-гарнизона Старая Русса (это уже в Новгородской области. — М.С.) выявил наличие дезорганизации и паникерства. Нарушенная связь никем не восстанавливается; много самолетов, требующих небольшого ремонта, брошены без наблюдения. Автотранспорт гоняется без надобности, боевые средства (так в тексте. — М.С.) своевременно не обеспечиваются. По причине отсутствия сжатого воздуха выведены из строя три истре-*

*бителя МиГ-3. Маскировка самолетов слабая, автотранспорт сгоняется в круг и не маскируется. Личный состав не организован, болтается, не знает, что делать. Оборона аэродрома не организована, наблюдение за самолетами противника отсутствует, прямой связи с ПВО нет...» (158)*

Разумеется, общая ситуация в войсках Северо-Западного фронта была ничуть не лучше. 28 июня 1941 г. Военный совет фронта отправил наркому обороны СССР донесение следующего содержания:

*«Положение фронта.*

*8-я Армия, понесшая 40% и более потерь, отходит на северный берег Зап. Двина.*

*2-я танковая дивизия, видимо, погибла. Положение 5-й танковой дивизии и 84-й моторизованной дивизии не знаю.*

*11-я Армия как соединение не существует.*

*Положения 5, 33, 188, 128, 23 и 126-й стрелковых дивизий не знаю...*

*Связи для твердого управления не имею.*

*Военный совет фронта отдает себе полный отчет в значении рубежа Зап. Двина...» (159)*

29 июня Военный совет СЗФ переместился в Псков, т.е. за 200 км от ближайшего берега Западной Двины, перед этим отправив командующему 8-й армии следующую директиву:

*«Вы преступно оставили войска на произвол судьбы и укрываете свою шкуру. Для такой ответственной операции, как отход целой армии, нужно было составить план, отводить войска от рубежа к рубежу и крепко управлять отходом каждого соединения. Требую немедленно это сделать. Оперативной группе штаба вернуться в Митава и руководить отходом... Держите радиосвязь со штабом фронта. Вы уклоняетесь от связи, видимо, с намерением, потому что ничего не знаете и не хотите знать о своих войсках...» (160)*

А.Г. Рытов встретил начало войны в должности комиссара 6-й САД. Его мемуары, изданные в «годы застоя» (М.: Воениздат, 1968), идейно выдержаны в лучших партийных традициях (*«личный состав настойчиво изучал опыт участников хасанских и финских событий, готовился к достойно-*



*му отпору врагу на случай его нападения на Советскую Родину... Командиры и политработники 6-й дивизии разоблачали звериный облик германского фашизма, призывали авиаторов быть бдительными, внимательно следить за происками агрессора»), но в описании жуткого разгрома Северо-Западного фронта даже он не смог сдержать эмоции:*

*«...Все живое отступало на восток, все было в движении, и установить что-либо достоверно просто не представлялось возможным. С воздуха мы следили за продвижением противника, и эти единственные сведения в какой-то мере помогали нам ориентироваться в обстановке. Но и нас, как перекасти-поле, ветер войны гнал все дальше от западных границ... Военный городок, примыкавший к аэродрому, был безлюден. Судя по всему, его оставили поспешно. Ветер хлопал открытыми настежь дверьми и створками окон, по улицам, сверкая зрачками, бегали ошалелые кошки, катилась бумажная метель... Невдалеке виднелись склады. Их тоже оставили на произвол судьбы...» (161)*

Да, складов «на произвол судьбы» оставили немало. Этому факту есть не только мемуарные, но и оперативные подтверждения. В спецсообщении 3-го Управления НКО № 37738 от 14 июля 1941 г. читаем:

*«...Эвакуация баз и частей от передовых линий фронта происходит неорганизованно, само командование проявляет панику, что вызывает большую потерю боеприпасов и других видов технического снабжения.*

*3 июля с.г. из района Опочка перебазировалась 110-я авиабаза 6-й авиадивизии, ответственные за погрузку инженер Кашиниен и помощник начальника штаба по тылу майор Шмелев, не имея взрывчатых веществ, оставили врагу 48 вагонов авиационных бомб.*

*6 июля с.г. 25-я авиабаза 8-й авиадивизии перебазировалась из местечка Карамышева, для перевозки грузов было подано 4 платформы, однако полковник Шевченко приказал запас бомб и горючего взорвать, имеющиеся 9 самолетов уничтожить, пулеметы ШКАС побросать в колодцы. Что и было сделано, а платформы и автотранспорт были использованы для перевозки личных предметов командования (мотоциклы,*

*велосипеды, подбитые легковые машины). Уничтожение материальной части, запасов горючего и авиабомб не вызывалось необходимостью, так как противник находился на большом расстоянии от места базирования, имелась полная возможность перенести в тыл.*

*13-я, 127-я и 206-я авиабазы при паническом бегстве большинство запасов оставили на территории, занятой врагом, не уничтожив боевого имущества. Командир 127-й авиабазы старший лейтенант (странное звание для такой должности. — М.С.) Четыркин на площадке Груздэжэй оставил врагу 5144 авиабомбы разных марок (при типовой загрузке 6 ФАБ-100 на один бомбардировщик типа СБ или Ар-2 таким количеством бомб можно было обеспечить более 800 самолето-вылетов, и это — на одном, отнюдь не самом крупном аэродроме. — М.С.), 442 500 винтовочных и авиационных патронов и 10 пулеметов ШКАС. В Шауляе оставлено 18 вагонов авиабомб, 3 млн авиапатронов, несколько тонн бензина, продовольственные, вещевые и технические склады...*

*Для уничтожения секретной и совершенно секретной документации 10-го авиаполка и 206-й базы в г. Митава были посланы батальонный комиссар Маложин, старший политрук Барыбин и начальник общей части Кудрявцев, которые, перепоручив это задание младшему командиру и красноармейцам, занялись сбором личных вещей, в результате документация указанных частей, в том числе и шифр, при отступлении остались не уничтоженными...» (162)*

Вечером 8 июля (через 10 дней после того, как командование фронта заявило об особой важности удержания рубежа реки Западная Двина) Оперсводка № 15 штаба ВВС СЗФ была подписана в Новгороде. Три авиадивизии (4-я САД, 7-я САД и 8-я САД) на тот момент базировались на аэродромах Старая Русса и Сольцы, т.е. на расстоянии в 350 км от Западной Двины.

На вооружении 7-й САД было 13 самолетов (11 СБ и 2 Пе-2) — накануне войны в дивизии числилось 180 исправных боевых машин; в составе 8-й САД было 11 истребителей (все МиГ-3, из них 7 числились неисправными) —

из 192. На удивление много боевых самолетов числилось в 4-й САД: в трех бомбардировочных полках дивизии оставался 31 бомбардировщик СБ (из 108 исправных по состоянию на вечер 21 июня), а истребителей якобы стало больше, чем было (61 вместо 56, скорее всего, имеет место заурядная опечатка). Про боевой состав 6-й САД и 57-й САД штаб ВВС фронта сведений не имел. (163)

На следующий день, 9 июля 1941 г., за подписью нового командующего ВВС Северо-Западного фронта генерал-майора Куцевалова вышел Приказ № 0039. Приказ фактически подвел черту под историей боевых действий ВВС фронта «первого формирования». В зоне боевых действий оставались управления двух дивизий (4-я САД и 6-я САД — как нетрудно убедиться, это именно те дивизии, которые утром 22 июня находились дальше от границы и в относительно меньшей степени были раздавлены катком «истребительного перебазирования») и три авиаполка: 31-й ИАП, 38-й ИАП, 63-й БАП. Все остальное (управление 7-й САД, 8-й САД и 57-й САД, а также остатки двух десятков авиаполков) выводилось «для восстановления боеспособности частей» в глубокий тыл, в район Бологое—Вышний Волочек—Торжок (Калининская область, ныне — Тверская). (164)

В 63-й БАП приказано было передать все уцелевшие бомбардировщики из выводимых в тыл частей, таким образом планировалось сформировать в полку «*пять эскадрилий по 9 самолетов СБ*». 31-й ИАП и 38-й ИАП следовало доукомплектовать «*лучшими экипажами из полков, передающих матчасть*» и сформировать в следующем составе: 31-й ИАП — четыре эскадрильи (9 МиГ-3, 9 И-16, 18 И-153), 38-й ИАП — три эскадрильи по 9 И-153 и одна смешанная эскадрилья в составе 5 И-16 и 2 МиГ-3. (165) Всего 115 боеготовых самолетов в составе ВВС фронта. Три недели назад их было без малого 900, а с учетом временно неисправных — более 1100...

Не стоит, однако же, забывать и о том, что за этот успех противнику пришлось изрядно (по его меркам и понятиям) заплатить. В небе над Прибалтикой произошло то же самое, что и на других участках советско-германского фрон-

та: даже разрозненные, почти не управляемые «осколки» огромной советской военной машины нанесли немцам ощутимый урон. Далеко не все командиры и летчики авиации Северо-Западного фронта поспешили улететь в тыл, *«сев на трехместный самолет пятым человеком»*.

В результате в июне 41-го только безвозвратные потери («повреждения более 60% от воздействия противника и по неизвестным причинам») бомбардировочных эскадр 1-го Воздушного флота Люфтваффе составили 34 самолета (15% от исходной численности, а если считать от исходной численности исправных бомбардировщиков, то и все 18%). Важно отметить, что это были лучшие на тот момент «Юнкерсы-88», которые, как нам многократно рассказывали отечественные историки, советские истребители «старых типов» (И-16 и И-153) якобы не могли даже догнать. Потери истребительной авиации противника были значительно меньшими, но тоже не нулевыми. Эскадра JG-54 безвозвратно потеряла 5 «мессеров», эскадра JG-53 (две группы которой базировались в «сувалкском выступе») безвозвратно потеряла в июне 6 самолетов. (166)

Если судить по числу самолето-вылетов (а других сколь-нибудь достоверных данных за июнь—июль 1941 г. в нашем распоряжении просто нет), то наибольший ущерб врагу нанесли 49-й ИАП (57-я САД, командир полка майор Неделин) и 38-й ИАП (4-я САД, командир полка майор Сиднев). Летчики этих двух истребительных полков выполнили соответственно 1395 и 1863 боевых вылета — цифры для лета 41-го почти невероятные (правда, надо принять во внимание, что для 38-го ИАП указанная цифра относится к периоду до конца июля, и в этот полк после 9 июля были сведены лучшие летчики из других частей ВВС фронта). (179) 49-й ИАП в период с 22.6 по 16.7 заявил 21 сбитый самолет противника; как утверждается в докладе командира 57-й САД, *«летный состав полка вел воздушные бои всегда смело и настойчиво, никогда не считаясь с превосходством противника в данном бою. Летчики Мурзин и Крылов неоднократно вступали вдвоем в бой с 8—13 самолетами, летчик Киренко вел один бой на И-153 с 7-ю Me-109, и таких примеров было еще несколько»*. (180) Нельзя

не отметить, что 38-й ИАП полностью, а 49-й ИАП — в основном (38 «чаек» и 25 «ишаков») воевали на морально устаревших тихоходных бипланах И-153.

Не бездействовали и бомбардировочные части ВВС СЗФ, выполнившие за первые две недели войны более тысячи боевых вылетов, но в данном случае конкретное и точное определение потерь противника едва ли возможно. До некоторой степени достоверными могут считаться лишь сведения о числе самолето-вылетов по каждому из бомбардировочных полков. Анализируя их, мы снова сталкиваемся с тем же парадоксом, который был уже отмечен при рассмотрении событий первого дня войны: большая часть боевой работы выполнена силами всего нескольких полков. И эта неравномерность в дальнейшем, на интервале времени от 22 июня до первых дней июля, только нарастает — больше половины всех вылетов выполнены летчиками двух полков, 35-го БАП и 31-го БАП (см. Таблицу 3). Стоит также отметить, что ничем выдающимся не проявили себя ветераны «зимней войны»: Краснознаменный 54-й БАП (201 человек, награжденный орденами и медалями за участие в Финской кампании) и 50-й БАП с десятью Героями Советского Союза.

**Таблица 3**

	<b>Число вылетов</b>	<b>Потери в воздухе</b>	<b>Потери на земле</b>
35-й БАП (4-я САД)	321	24	16
50-й БАП (4-я САД)	106	5	21
31-й БАП (6-я САД)	274	31	15
40-й БАП (6-я САД)	122	15	27
9-й БАП (7-я САД)	80	14	32
46-й БАП (7-я САД)	66	25	23
54-й БАП (57-я САД)	105	?	26

**Примечание:** в перечень «потери в воздухе» включены сбитые истребителями и ЗА противника, а также не вернувшиеся с боевого задания; не включены аварии и катастрофы.

Как ни странно это звучит, но еще одним подтверждением высокой боевой активности 31-го БАП и 35-го БАП может служить большое число потерь самолетов в воздухе, в бою. Как видим, только в этих двух полках потери в воздухе оказались существенно выше, чем потери на земле. Принимая во внимание, что в 35-м БАП из 16 потерянных на земле бомбардировщиков 5 числились неисправными еще до начала боевых действий, соотношение потерь в воздухе и на земле превысит 2 к 1. В 31-м БАП из 15 потерянных на земле бомбардировщиков 8 были неисправны, и с учетом этого мы получаем соотношение потерь в воздухе и на земле как 4 к 1 — для истории разгрома советских ВВС цифра почти невероятная. 31-й БАП оказался и тем единственным авиаполком ВВС СЗФ, применительно к которому в перечне причин потери матчасти указаны (в докладе командира 6-й САД) не стандартные сетования на «скупенное базирование», «отсутствие маскировки аэродрома», «плохую работу системы ВНОС», «отсутствие плана эвакуации», а совсем другие обстоятельства:

*«Основной причиной больших потерь при выполнении боевых задач явилось слабое прикрытие истребителями и отсутствие совершенно прикрытия при боевых действиях по району Тильзит, Кальвария, Тауроген, Келме. Полк по моточастям в р-не Тауроген, Кальвария, Кельме действовал удачно и с большим напряжением. Командир полка подполковник Добыш в боевой обстановке работал смело, инициативно. Почти во всех вылетах водил полк лично в бой. Боевые задания выполнял точно по времени...» (168)*

## **1.6. Итоги и обсуждение**

В самом начале четвертой главы мы обсудили некоторые характерные особенности боевых действий в Прибалтике. Сейчас же я хочу обратить внимание читателя на две примечательные черты в изображении и восприятии истории этих событий. Летом 41-го среди военных корреспондентов в Прибалтике не нашлось своего Константина Симонова, который бы позднее смог превратить увиденное в

роман, сравнимый по глубине и масштабу с «Живыми и мертвыми», а для забытых в суете отступления героев боев в Литве (в том, что такие были, сомневаться не приходится — кто-то же хоть на неделю, но притормозил продвижение немцев к рубежу Западной Двины) не нашлось своего Сергея Смирнова, и сегодня мы ничего не знаем про «брестские крепости» Прибалтики.

Второй причиной, по которой в советскую эпоху история гибели Прибалтийского военного округа оказалась вытеснена на самый краешек общественного сознания, стал антисоветский вооруженный мятеж, вспыхнувший там в первые дни войны. События июня 41-го в Каунасе и Риге (равно, кстати, как и во Львове и Луцке) для минимально честного описания в газете «Правда» совершенно не годились, поэтому «черный июнь», «роковой июнь», «трагедия июня 41-го» у нас всегда были связаны с событиями на Западном фронте — там, в городах и местечках Западной Белоруссии, местное население в целом безразлично взирало на вторую (за два года) драку злобных чужаков на их бедной земле.

Пришло время исправлять этот дефект исторического зрения. Особенно необходимо это в рамках заявленной темы данной книги, ибо именно в Прибалтике, в истории стремительного разгрома ВВС Северо-Западного фронта в «химически чистом виде» проявилось то явление, которое я за неимением общепринятого термина предлагаю называть «истребительным перебазированием». Даже в полосе разгромленного с той же скоростью Западного фронта все было не столь очевидно: там, в небе над Белоруссией, Люфтваффе сосредоточили самые крупные (по численности) силы, лучшие авиачасти с лучшими командирами, там в некоторые наши передовые аэродромы немцы действительно вцепились мертвой хваткой, атакуя их с рассвета до полудня (обо всем этом пойдет речь в следующей главе). В результате в ряде случаев становится достаточно сложно дифференцировать реальные причины потерь, выделить эффект «истребительного перебазирования» среди прочих

факторов, обусловивших исчезновение большей части самолетов авиации Западного фронта.

За редкими исключениями (аэродромы Лиепая, Шауляй, Ораны), ничего подобного в полосе Северо-Западного фронта 22 июня не произошло, 1-й Воздушный флот Люфтваффе был значительно слабее и пассивнее своего южного соседа, и совершенно невозможная для «советского уха» фраза из Разведсводки № 03 штаба СЗФ от 12.00 22 июня (*«противник еще не вводил в действие значительных Военно-воздушных сил, ограничиваясь действием отдельных групп и одиночных самолетов»*) вполне адекватно описала ситуацию первого дня войны. Перебазирование авиачастей фронта началось главным образом под воздействием наступления наземных войск противника, при этом некоторые из опустевших аэродромов или вовсе не были подвергнуты ударам немецкой авиации, или же эти «удары» не выходили за рамки «булавочного укола», выполненного звеном «мессеров».

На этом уникальные особенности Северо-Западного фронта заканчиваются, дальше все было «как у всех». Никакие эвакуационные службы не обладают ресурсами, способными обеспечить одномоментное перебазирование всей группировки авиации, да еще и на сотни километров в тыл — точно так же, как никакая служба «Скорой помощи» не справится с ситуацией, когда по номеру «03» в один вечер позвонит весь город (боюсь, что для начала с такой задачей не справится даже цифровая АТС). Тем более сложной становилась проблема экстренной эвакуации неисправных самолетов (в том числе — получивших даже самые минимальные повреждения). Для того чтобы в подобной ситуации спасти боевую матчасть, нужно было большое желание. А в дополнение к желанию — еще и смелость, инициативу, способность к решительным, нешаблонным действиям, одним словом, все то, что (выражаясь предельно корректно) не слишком поощрялось и развивалось в советских командирах. Результат известен.

Кстати, то же самое произошло и с мехкорпусами Красной Армии, где эвакуационные службы (и соответствующие



щая техника, включая мощные дизельные тягачи, способные буксировать даже пятибашенный Т-35), несомненно, существовали, но не в том количестве, которое бы позволило одномоментно утащить за Днепр многие тысячи танков. Была ли альтернатива паническому «перебазированию»? Попытка найти ответ на такой вопрос уведет нас очень далеко от обсуждения авиационно-исторических тем, каковым и посвящена данная книга. Тем не менее отмечу, что командиры 57-й авиадивизии и 8-го мехкорпуса (соответственно полковник Катичев и генерал-лейтенант Рябышев), не сговариваясь (и скорее всего — даже не зная о существовании друг друга), высказали практически одну и ту же мысль:

*«Надо было бить и бить по аэродромам противника, не останавливаясь ни перед какими трудностями, вплоть до последнего самолета... 8-й мехкорпус мог продолжать еще несколько дней сковывать противника, нанося потери и замедляя продвижение в глубину нашей территории. В этом случае оставшиеся в строю танки и артиллерия корпуса были бы использованы до конца с максимальной отдачей в бою...»* Правды ради надо признать, что эти смелые мысли были высказаны спустя несколько месяцев «после драки»...

Теперь от рассуждений общего порядка перейдем к конкретной, хотя и утомительной для читателя, статистике.

Начнем с упомянутой выше 57-й САД. Как указано в докладе «Содержание боевой работы 57-й САД», по состоянию на 18 июля (т.е. уже после вывода дивизии из зоны боевых действий) потери боевых самолетов в дивизии составили 207 единиц: 99 И-153, 26 И-16, 21 И-15бис, 7 МиГ-3, 42 СБ и 12 Ар-2. В строю осталось всего 8 самолетов (3 МиГ-3, 3 И-153, 1 И-16 и 1 СБ), а если не учитывать полученные уже после начала войны «миги», то всего 5. Короче говоря, практически весь предвоенный парк боевых машин был потерян. При этом в дивизии все еще номинально числилось 150 летчиков, 142 штурмана и стрелка (в документах эти две категории не разделены), т.е. больше, чем было — если верить документам — перед на-

чалом боевых действий! Слово «номинально» использовано не случайно: 140 летчиков из 150 и 126 штурманов и стрелков из 142 к тому моменту находились на переучивании в еще более глубоком тылу. (169)

Чудес, конечно, не бывает, и новые летчики за три недели не народились. Скорее всего, к дивизии «прибились» разрозненные экипажи из других авиачастей, и в перечень наличествующих летчиков были включены молодые выпускники летных училищ, которых в довоенных сводках просто не принимали в расчет. Конечно же, были в 57-й САД и потери летных экипажей. Они подробно учтены на следующей странице документа. Всего, по всем четырем полкам дивизии, в воздухе убито 8 и ранено 13 человек летного состава. Еще один человек убит и 13 ранено на земле. Кроме того, 24 человека (восемь полных экипажей) в 54-м БАП и 1 летчик-истребитель в 49-м ИАП «не вернулись с боевого задания». (170)

Простая арифметика показывает, что в дивизии, потерявшей 97% самолетов, потери летного состава в воздухе (включая раненых и «не вернувшихся») не превышают 15%. На этом простая арифметика заканчивается и начинаются сплошные «загадки истории». В 54-й БАП не вернулись с боевого задания 8 экипажей, в 49-й ИАП — один. В сумме это составляет 9, однако на другой странице того же самого доклада утверждается, что с боевого задания не вернулся 31 самолет. (171) Как такое может быть? Как число пропавших без вести самолетов может оказаться в три раза больше числа пропавших экипажей? Неужели самолеты взлетали сами, без людей, и бесследно исчезали за горизонтом?

Теперь «подкрутим резкость» и посмотрим на статистику потерь одного полка дивизии — Краснознаменного 54-го БАП. Общий баланс убыли и наличия самолетов вполне сходится: было 12 Ар-2, потеряно 12 Ар-2, в наличии ноль; было 43 СБ, потеряно 42 СБ, в наличии 1 СБ. Где же и как их «потеряли»? 20 самолетов «уничтожено противником на аэродроме», 6 самолетов «оставлено и уничтожено на аэродроме». (172) В сумме это дает всего 26. Остальные

28 бомбардировщиков были потеряны в воздухе? Но это должно было повлечь за собой и соответствующие потери летного состава (максимально — до 84 человек), однако в полку числятся убитыми и ранеными в воздухе 7 человек, не вернувшимися с задания — 24. Да, теоретически такое возможно — есть парашюты, есть возможность совершить вынужденную посадку, после которой самолет приходится списать, а экипаж остается жив, а иногда и невредим. Теоретически — возможно, но выглядит все это довольно странно, особенно принимая во внимание, что непосредственно в оперативных сводках полка и дивизии за июнь 1941 г. такие потери в воздухе отнюдь не просматриваются.

В целом по всей дивизии числятся: 91 самолет «уничтожен противником на аэродроме» и 33 — «оставлены и уничтожены на аэродроме». Это по состоянию на 18 июля 1941 г. Проходит более двух месяцев, и все тот же полковник Катичев подписывает доклад «Итоги боевой работы 57-й САД с 22.6 по 23.9.41 г.». В документе подробно расписаны боевые действия и потери на аэродромах:

*«С 22.6 по 23.9 наша аэродромная сеть приняла на себя 73 налета, в которых участвовало со стороны противника не менее 500 самолетов. По типам: 270 Ме-110, 129 Ю-88, 91 Ме-109. В 58 налетах участвовало от 1 до 6 самолетов противника, в 7 налетах — от 6 до 11, в 4 налетах — от 13 до 18 и еще в 4 налетах — от 25 до 30... Противник потерял 9 самолетов с экипажами. Все они были сбиты в воздушных боях нашими истребителями, поднявшимися для отражения налета». Приведена таблица с указанием названий аэродромов и числа налетов вражеской авиации; вся арифметика сходится — в сумме 73 налета. Наибольшую активность немцы проявили над аэродромами Ораны (12 налетов), Новгород (12 налетов), Двинск (8 налетов). (173)*

И все было бы понятно, если бы не один странный парадокс: за два месяца (с 18 июля по 23 сентября) число уничтоженных противником на аэродромах самолетов не только не выросло хотя бы на одну единицу, но даже заметно сократилось — с 91 до 57. (174) Заслуживает пристального внимания и «удельная эффективность» действий против-

ника: для того чтобы уничтожить на земле один советский самолет, немцам в среднем приходится совершить 1,3 налета на аэродром и задействовать 8,8 самолета. Из этой интересной арифметики следует, казалось бы, простой вывод: за первые две недели войны на аэродромы Ораны, Перлюя, Порубанок, Двинск, Ликсна противник совершил 34 налета, в ходе которых мог бы (исходя из среднестатистических показателей) вывести из строя порядка 25—30 самолетов, но уж никак не 91...

Накануне начала боевых действий 57-я САД (за исключением 49-го ИАП) базировалась в районе Ораны, Вильнюс, т.е. на самом острие главного удара 3-й танковой группы вермахта (напомню, что в Вильнюсе немцы были уже утром 24 июня). Не приходится удивляться тому, что именно в этой дивизии разрушительные последствия «истребительного перебазирования» проявились с особой отчетливостью. 8-я САД в полосе Каунас, Кейданы, Макштава находилась в несколько лучшем положении (там наступала немецкая пехота, и наступать в темпе танковых дивизий она не могла в принципе), однако разгром этой авиадивизии оказался настолько полным и глубоким, что от нее не осталось даже отчетов, которые можно было бы обсуждать (есть некоторые основания предположить, что командир 8-й САД полковник Гушин был привлечен к ответственности за разгром вверенного ему соединения, но этот вопрос нуждается в прояснении).

На пути наступления 4-й танковой группы вермахта (шоссе Тильзит — Тауроген — Шауляй) оказались аэродромы 7-й САД. Аэродром Шауляй, как было уже выше отмечено, стал объектом самых мощных и многократных ударов авиации противника. Насколько результативными были эти удары? В первом за время войны донесении начальника штаба 7-й САД (б/н, время не указано, не ранее 12.00) потери самолетов на земле не упомянуты вовсе. В 13.00 22 июня оперсводка № 01 штаба 10-го ИАП констатирует, что «аэродром не поврежден», и не содержит никаких упоминаний о поврежденных или уничтоженных

на земле самолетах полка. И лишь вечером 22 июня в итоговой сводке штаба 7-й САД появляются 8 самолетов 10-го ИАП, «уничтоженных на земле».

Не прошло и месяца, и в докладе «Сведения о боевой работе частей 7-й САД за период войны с Германией» (доклад подписал временно исполняющий обязанности командира дивизии полковник Соловьев, в первые дни войны — начальник штаба 7-й САД) потери 10-го ИАП головокругительно возрастают: *«В первые же два дня войны полк потерял на земле от воздушных налетов противника основную массу материальной части самолетов... В результате потери матчасти полк, как цельная боевая единица, свое значение потерял. С 23.6.41 г. полк незначительным составом с аэродрома Рига действовал распоряжением штаба ВВС СЗФ»*. (175) Приведены в докладе и цифры, конкретизирующие фразу о потере «основной массы матчасти самолетов»; оказывается, 10-й ИАП потерял на земле не 8, а 45 самолетов (35 проходят по графе «уничтожено на земле при ударе с воздуха» и еще 10 — «уничтожено при отходе, в том числе неисправных»). (176) Стоит отметить, что такие цифры и факты сопровождаются в докладе следующей оценкой: *«Личный состав и командование полка имели хорошую боевую выучку и высокое политико-моральное состояние... Штаб 10 ИАП работал слаженно, оперативно и решения по обстановке принимал правильные»*. (175)

Самым радикальным образом выглядят итоги боевой работы 238-го ИАП: из 30 «чаек» лишь одна сбита в воздушном бою, а 3 уничтоженные и 12 поврежденных на аэродроме Паневежис 22 июня превращаются в «27 уничтожено на земле при ударе с воздуха». В 9-м БАП, весьма активно воевавшем в первые дни войны, в принципе та же картина необъяснимого нарастания числа потерянных на земле самолетов, но с несколько меньшим «коэффициентом роста». Если в оперативных сводках, составленных по горячим следам событий, полк 22 июня потерял на земле безвозвратно 7 бомбардировщиков и еще 9 были серьезно повреждены, то в итоговом докладе «уничтожено на земле при ударе с воздуха» уже 32 самолета! (176)

Авиаполки 6-й САД (за исключением 148-го ИАП в Лиенае) в первые дни войны находились достаточно далеко от основных операционных направлений действий наземных войск противника. Как следствие, «истребительное перебазирование» началось в этой дивизии позднее и с заметно меньшими последствиями. Выше мы уже неоднократно отмечали активные и мужественные действия 31-го БАП, в котором потери самолетов в воздухе оказались в разы больше, чем потери на земле. Тем не менее в последние дни июня 41-го волна «перебазирования» накрыла и эту дивизию. Особенно наглядно это проявилось в структуре потерь 21-го ИАП, одного из лучших истребительных полков ВВС Северо-Западного фронта. Полк обеспечивал ПВО г. Рига и в первый день войны никаких потерь от удара авиации противника по аэродромам не понес вовсе. С 22 июня по 9 июля полк потерял в воздушных боях (включая «не вернувшихся с задания») всего 3 самолета, а вот потери на земле составили 30 машин (из них 17 прямо обозначены как «уничтоженные при эвакуации»). (177) Нельзя не обратить внимание и на огромную аварийность, внезапно возникшую в «старом» кадровом полку: за 18 дней в 21-м ИАП безвозвратно разбито 16 самолетов, и это не новые, не освоенные еще в полной мере летным составом «миги», а старые и привычные «ишаки».

Как и следовало ожидать, совершенно особая ситуация сложилась в 4-й САД. Постоянные аэродромы этой дивизии, развернутой в Эстонии, ни в первый, ни в последующие дни войны не подвергались какому-либо воздействию немецкой авиации; не было там в июне и наземных войск противника. В результате 63-й БАП с 22 июня по 30 июля (т.е. за значительно более продолжительный, нежели в других частях ВВС СЗФ, период) потерял на земле всего 12 бомбардировщиков. Потери в воздухе оказались ровно вдвое больше — 24 самолета; еще 12 СБ разбиты или повреждены в авариях. (178) Два других бомбардировочных полка дивизии (35-й БАП и 50-й БАП) во второй половине дня 22 июня были перебазированы на аэродромы Митава и Платоне, где и разделили общую судьбу ВВС фронта.

Подведем теперь суммарные итоги боевой деятельности и потерь ВВС Северо-Западного фронта в период с 22 июня до середины июля 1941 г. (см. Таблицы 4 и 5).

**Таблица 4**

	Было 21.06	Вылеты	Сбито в воздухе	Не вернулось с задания	Аварии и катастрофы	Уничтожено на земле
21-й ИАП	64	543	0	3	16	30
148-й ИАП	68	223	3	8	10	44
10-й ИАП	55	132+	6	0	0	45
238-й ИАП	30	39+	1	0	0	27
241-й ШАП	27	229+	3	0	0	5
15-й ИАП до 27.6	84	307	9	1	5	53
31-й ИАП до 29.6	53	206	0	0	0	49
240-й ИАП до 29.6	13	58	3	0	0	6
42-й ИАП	79	394	6	11	1	62
237-й ИАП	13	?	?	?	7	10
49-й ИАП	63	1395	6	12	12	26
<b>ВСЕГО:</b>	<b>549</b>	<b>3526</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>51</b>	<b>357</b>

**Примечания:**

— не учтены 61-й ШАП (отсутствуют сведения) и 38-й ИАП (в первые дни войны полк базировался в районе Таллина и в боевых действиях не участвовал);

— как указано в источнике, данные по числу вылетов и потерям истребительных полков 7-й САД (10-й ИАП, 238-й ИАП, 241-й ИАП) «не полные»;

— потери полков 57-й САД (42-й ИАП, 237-й ИАП, 49-й ИАП) в ряде случаев указаны на основании данных о потерях всей дивизии.

Сразу же стоит отметить, что на абсолютную точность указанные в таблице цифры претендовать не могут, данные в различных докладах никогда не совпадают друг с другом, да и временной интервал, отраженный в документах разных полков и дивизий, не всегда совпадает. Тем не менее общая картина вырисовывается вполне отчетливо.

Первый и главный вывод очевиден — состоялся полный, сокрушительный разгром. Потеряно 480 самолетов из исходных 549 (включая неисправные). Три четверти всех потерь произошли на земле.

При более внимательном изучении Таблицы 4 становятся видны и не столь тривиальные выводы. Число самолето-вылетов, приходящихся на один сбитый в воздухе истребитель, весьма велико. Даже если отнести все «не вернувшиеся с задания» самолеты к сбитым в воздушном бою (что, конечно же, не соответствует действительности), то получается, что в среднем на одну потерю приходится **49 вылетов**. И можно было бы сказать, что это очень достойный показатель, а для лета 41-го и вовсе великолепный, если бы не возникали оправданные сомнения в боевой эффективности этих вылетов.

Одна из важнейших задач истребительной авиации — истреблять самолеты врага. Как было уже выше отмечено, в июне в полосе Северо-Западного фронта немцы безвозвратно потеряли «от воздействия противника и по неизвестным причинам» 45 боевых самолетов. И далеко не все они были сбиты советскими истребителями — были еще и зенитки, были и стрелки бомбардировщиков. Но даже если пренебречь этим замечанием, и даже если прибавить к этому перечню половину самолетов 1-го Воздушного флота Люфтваффе, сбитых в июле, то и в этом случае получается, что на один сбитый немецкий самолет расходовалось 50 вылетов истребителей. Не дают оснований для высокой оценки эффективности действия истребителей ВВС СЗФ и данные о потерях в воздухе советских бомбардировщиков, почти неизменно остававшихся без истребительного прикрытия.

**Таблица 5**

	Было 21.06	Вылеты	Сбито в воздухе	Не вернулось с задания	Аварии и катастрофы	Уничтожено на земле
35-й БАП	42	321	23	1	3	16
50-й БАП	43	106	4	1	1	21
31-й БАП (до 4.7)	56	274	28	3	4	15



	Было 21.06	Выле- ты	Сбито в воз- духе	Не вер- нулось с задания	Аварии и ката- строфы	Уничто- жено на земле
40-й БАП (до 3.7)	54	122	9	6	3	27
9-й БАП	55	80	14	0	2	32
46-й БАП	56	66	25	0	0	23
54-й БАП	55	105	10	8	10	26
ВСЕГО:	361	1074	113	19	23	160

**Примечания:**

— не учтен 63-й БАП (в первые дни войны полк базировался в Эстонии и в боевых действиях не участвовал);

— указанные в источнике данные по потерям в воздухе 46-го БАП, скорее всего, завышены;

— потери в воздухе 54-го БАП скорректированы по данным из разных источников и могут быть весьма неточными.

Общая доля потерь бомбардировщиков с неожиданной точностью (все те же 87% от исходного числа самолетов, включая неисправные) совпадает с цифрой потерь истребителей. Но вот структура потерь — совсем другая. Потери в воздухе (132 самолета) уже вполне сопоставимы с потерями на земле. В двух полках (35-й и 31-й) потери в воздухе даже заметно выше, чем потери на земле.

В свете того множества фактов, что были приведены в данной главе, причина такого различия в итогах боевой деятельности истребительной и бомбардировочной авиации Северо-Западного фронта сомнений не вызывает. Бомбардировочные полки базировались значительно дальше от границы, и до них волна «перевозки» докатилась на несколько дней позже. Бомбардировщики ВВС СЗФ действовали незаурядно активно, причем буквально с первых часов войны, и к тому моменту, когда и они начали беспорядочное отступление, значительное число самолетов было уже честно потеряно в бою. Таким огромным потерям весьма способствовало и фактическое самоустранение истребительной авиации (да и командования ВВС фронта) от обеспечения боевой работы бомбардировщиков.

Всего авиачасти Северо-Западного фронта, перечис-

ленные в таблицах № 4 и № 5, потеряли на земле 517 боевых самолетов (потери У-2, УТИ учтены не были). К этому числу можно, без риска ошибиться, приплюсовать почти все самолеты 61-го ШАП, а это еще 60 единиц. В первых параграфах настоящей главы было подробно показано, что про «внезапный» удар авиации противника применительно к Прибалтийскому ОВО писать можно исключительно и только в кавычках. Освободившись от неуместного эпитета «внезапный», постараемся приблизительно оценить (о точных цифрах говорить, увы, не приходится) потери от «первого удара».

Строго говоря, к категории «первый удар» следовало бы отнести только события и потери первой половины дня 22 июня — после выступления Молотова по радио в 12.00 о начавшейся войне знали уже колхозники в псковской и новгородской глубинке. Однако существующая документальная база не позволяет «подкрутить резкость» до такой степени, поэтому далее будем говорить о потерях всего дня 22 июня 1941 г.

Оперсводка № 1/ОП «рижского штаба» ВВС фронта к 17.00 22 июня сообщает, что *«на земле уничтожено до 35 и повреждено до 27 самолетов»*. В Риге просто не представляли себе реальной картины начавшегося разгрома? Возможно, но находящийся гораздо ближе к зоне боевых действий «лесной штаб в Паневежисе» называет (Оперсводка № 03/ОП к 19.00 22 июня) еще меньшие цифры: *«Общие потери за 22.6.41 по ВВС ПриОВО: 35 бомбардировщиков, 30 истребителей»*. Общие потери, т.е. с учетом сбитых в воздухе, каковых по той же сводке насчитывалось 39 (29 бомбардировщиков и 10 истребителей).

Разумеется, Оперсводки штаба ВВС не были полными, и всей картины потерь они не отражают. Суммируя же все имеющиеся в докладах (сводках, боевых донесениях) штабов полков и дивизий сведения, мы сегодня в спокойной обстановке приходим к следующим цифрам:

— бомбардировщики: уничтожено на земле 16, повреждено 29;

— истребители: уничтожено на земле 32, повреждено 26;

— всего: уничтожено на земле 48, повреждено 55.

Наконец, примем во внимание и запись в Журнале боевых действий Группы армий «Север» от 22 июня 1941 года: *«Из предполагавшихся в этом районе 750 самолетов противника 185 были уничтожены»*. При очень скромном «коэффициенте завышения» это позволяет предполагать 70—90 реально уничтоженных в воздухе и на земле советских самолетов. Из этого числа следует вычесть по меньшей мере 50 самолетов, несомненно сбитых в воздухе немецкими истребителями и зенитками.

Итоговый вывод из всей этой мешанины чисел очень простой: безвозвратные наземные потери первого дня войны составляют не более **ОДНОЙ ДЕСЯТОЙ** от общего количества самолетов ВВС СЗФ, безвозвратно потерянных (оставленных, сожженных, брошенных) на опустевших при отступлении аэродромах.

## Глава 2

### ПЕПЕЛ И АЛМАЗЫ

В предыдущей главе мы могли увидеть, сколь неуверенно и неэффективно действовали советские ВВС даже на тех направлениях, где вражеская авиация многократно уступала им в численности, а продвижение наземных войск противника в первые дни войны было незначительным (Западная Украина) или вовсе нулевым (Бессарабия). В 1-й главе были рассмотрены боевые действия в полосе Северо-Западного фронта (Прибалтийский ОВО), где советская авиация, имея двукратное численное превосходство над противником, была буквально сметена лавиной беспорядочно отступающих наземных частей. Теперь мы подошли к истории самых трагических событий начала войны.

В полосе Западного фронта (Белоруссия) противник сосредоточил самую мощную группировку наземных войск (Группа армий «Центр» в составе 9-й и 4-й полевых армий, 3-й и 2-й танковых групп), по числу танков и танковых дивизий превосходящую две другие Группы армий («Север» и «Юг»), вместе взятые. С воздуха Группу армий «Центр» поддерживала самая крупная группировка авиации (2-й Воздушный флот Люфтваффе), лучше других вооруженная (здесь, в полосе главного удара, противник сосредоточил все пикирующие бомбардировщики Ju-87 и все многоцелевые Me-110), руководимые наиболее опытными и успешными командирами. По числу ударных самолетов (бомбардировщики, пикировщики, штурмовики) 2-й Воздушный флот превосходил два других (1-й и 4-й), вместе взятые.

Как и следовало ожидать, в таких условиях разгром ВВС Западного фронта оказался быстрым и сокрушительным. Однако даже в этой обстановке хаоса и катастрофы нашлись авиачасти, командиры, летчики, которые с честью выполнили свой долг. Обо всем этом и пойдет речь в настоящей главе.

## 2.1. «Противник проявляет признаки полной дезорганизации...»

Западный Особый военный округ, на базе управления и войск которого развертывался Западный фронт, был вторым (после Киевского Особого) по численности и боевой мощи в Вооруженных Силах СССР. В соответствии с предвоенными планами высшего командования Красной Армии (Директива б/н наркома обороны СССР и начальника Генштаба КА командующему войсками Западного ОВО, апрель 1941 г.), перед войсками Западного фронта ставились следующие задачи:

*«...Ударом левого крыла фронта в общем направлении на Седлец, Радом способствовать Юго-Западному фронту разбить Люблин-Радомскую группировку противника... На 3-й день операции подвижными частями овладеть Седлец и на 5-й день переправами на р. Висла; главными силами на 8-й день выйти на р. Висла в готовности форсировать ее. В дальнейшем иметь в виду действия на Радом (200 км к юго-западу от Бреста. — М.С.) с целью полного окружения Люблинской группировки противника во взаимодействии с Юго-Западным фронтом. Для обеспечения главного удара фронта нанести вспомогательный удар в направлении Белосток—Варшава, с задачей захватить Варшаву и вынести оборону на р. Нарев. Упорной обороной армий правого крыла фронта на участке р. Неман, Остроленка прочно прикрыть направления на Лида и Волковыск — Барановичи...» (181)*

Начавшаяся утром 22 июня война застала войска Западного фронта в движении, в момент, когда они не успели ни завершить развертывание запланированной наступательной группировки, ни начать построение импрови-

зированной оборонительной группировки. В случайным образом сложившемся «первом эшелоне» фронта (3, 10, 4-я армии) находилось 13 стрелковых и 2 кавалерийские дивизии, 4 механизированных корпуса (т.е. 8 танковых и 4 моторизованных дивизии). Еще 11 стрелковых дивизий находились на марше, на расстоянии от 100 до 350 км от границы, имея задачу выйти в предусмотренные планом районы развертывания к 1 июля. Два формирующихся мехкорпуса (17-й и 20-й), находившиеся в глубине построения фронта (в районе Барановичи и Борисов соответственно), были «механизированными» лишь по названию. В глубоком оперативном тылу фронта, в полосе Витебск, Смоленск, Гомель развертывались три армии (22, 20, 21-я) Второго стратегического эшелона (см. Карту № 3). Сосредоточение этих армий резерва ГК должно было завершиться лишь к 3—5 июля.

Незавершенность развертывания и неотмобилизованность войск округа была усугублена странной беспечностью командования Западного ОВО. По сей день не удалось обнаружить (что, однако, не может — при сохраняющейся ситуации с закрытостью архивов бывшего СССР — служить основанием для категорических утверждений) документы, которые бы свидетельствовали о решительных действиях по повышению боеготовности войск в последние предвоенные дни — подобно тому, что пыталось сделать командование соседнего, Прибалтийского ОВО.

Несмотря на то что сосредоточение немецких войск у границы было достаточно точно выявлено разведкой, несмотря на отчетливо слышимый гул моторов выдвигающихся к границе танковых колонн вермахта, командующий Западным ОВО генерал армии Д.Г. Павлов так и не принял все возможные в рамках его полномочий (и ограничений, накладываемых «большой игрой» Кремля) меры для приведения вверенных ему войск в боеготовое состояние. Некоторые решения руководства округа — такие, как вывод многих зенитных частей на окружной полигон восточнее Минска, сосредоточение двух десятков артиллерийских полков 10-й армии на полигоне Червоный Бор

вблизи границы, размещение в казармах Брестской крепости двух стрелковых дивизий, размещение 22-й танковой дивизии (14-й МК) в просматриваемом противником военном городке у самой линии пограничных столбов — во все не находят рационального объяснения и на протяжении многих лет остаются предметом ожесточенных споров в мемуарной и публицистической литературе...

Очертания границы (выдающийся далеко на запад «белостокский выступ»), характер местности и дорожная сеть (непроходимый район лесов и болот в районе Белостока и южнее его, наличие магистральных автодорог Брест — Минск и Вильнюс — Минск) подсказывали вполне очевидный план действий немецких войск: нанесение двух мощных ударов подвижными соединениями под основания «белостокского выступа» с последующим окружением советских войск. Варианты возможны были лишь в определении глубины оперативного прорыва и, соответственно, размеров образуемого «котла».

Советское командование, как можно судить по содержанию Плана прикрытия ЗапОВО, предполагало, что противник нанесет удары по направлениям Сувалки—Лида, Сувалки—Белосток, Седльце—Бельск, Брест—Барановичи; другими словами, предполагалось, что глубина ударов противника не выйдет за пределы т.н. «Западной Белоруссии». Командование Группы армий «Центр» и 3-й танковой группы вермахта предлагало гораздо более решительный вариант действий, с ударом 3-й ТГр через Вильнюс на Полоцк и Витебск, 2-й ТГр от Бреста на Бобруйск, Рогачев с последующим окружением всей группировки советских войск, находящихся к западу от линии рек Западная Двина и Днепр. Однако Верховное командование вермахта отклонило эти предложения как авантюристичные и решило «ограничиться» окружением войск Западного фронта со смыканием немецких танковых клиньев в районе Минска.

В составе ГА «Центр» насчитывалось 31 пехотная, 9 танковых, 1 кавалерийская и 7 «расчетных» (с учетом отдельных моторизованных частей и соединений ваффен-СС)

моторизованных дивизий. Формально говоря, численное превосходство вермахта было весьма скромным — 48 немецких дивизий против 43 советских (две кавдивизии Красной Армии учтены здесь как одна «расчетная дивизия»). На стороне наступающих (вермахта) не было и количественного превосходства в танках. Так, в составе четырех мехкорпусов Западного фронта (т.е. не считая формирующиеся 17-й и 20-й МК, не считая танковые полки кавалерийских дивизий и сотни легких плавающих танков в составе стрелковых дивизий) было 2345 танков, а на вооружении танковых дивизий ГА «Центр» числилось суммарно 1936 танков (к этому числу следует также добавить порядка 280 САУ разных типов в составе отдельных дивизионов «штурмовых орудий» и самоходных «истребителей танков»).

В такой ситуации исход оборонительной операции в Белоруссии (если принимать во внимание лишь военно-оперативные соображения, оставляя за скобками все остальное) определялся главным образом двумя факторами.

Во-первых, способностью частей и соединений первого оперативного эшелона Западного фронта задержать, опираясь на естественные (реки Буг, Бебжа, Неман) и рукотворные (порядка 500 дотов Гродненского, Осовецкого, Замбровского и Брестского укрепрайонов) оборонительные рубежи, наступление численно превосходящих сил противника на 3—4 дня.

Это позволило бы завершить основную часть мобилизационных мероприятий (плановые — разумеется, полностью сорванные в реальности — сроки отмобилизования составляли 1—2 дня для стрелковых дивизий, 3—5 дней для танковых и моторизованных), доукомплектовать войска приписным составом и автотранспортом, а также значительно уплотнить оборону за счет выхода к фронту 11 свежих стрелковых дивизий «второго эшелона». С точки зрения советских уставов того времени (ПУ-39) оборона против численно превосходящих сил противника рассматривалась как норма, а вовсе не как особые «форс-мажорные» обстоятельства («п. 369. Оборона преследует цель упорным сопротивлением разбить или связать наступление превос-



*ходных сил противника меньшими силами... п. 370. Оборона должна противостоять превосходящим силам наступающего противника, располагающего мощными средствами подавления...»).*

Во-вторых, способностью 6-го мехкорпуса нанести мощный контрудар. Этот практически полностью укомплектованный мехкорпус дислоцировался в районе Белостока (т.е. в самом центре «выступа») и еще до начала боевых действий получил 1131 танк (в том числе 452 новейших Т-34 и КВ), 294 трактора/тягача, 4779 автомашин и 1042 мотоцикла. Вероятно, самым многообещающим мог бы стать удар 6-го МК по направлению на Варшаву, до которой от тогдашней западной границы оставалось менее 100 км по шоссе.

В Варшаве находился штаб ГА «Центр», важнейшие базы тылового снабжения, крупный железнодорожный узел. Остановить этот удар противнику было, по сути дела, нечем. Решительно массируя силы на направлениях главного удара (т.е. у оснований «белостокского выступа»), немецкое командование с неизбежностью ослабило центр своего оперативного построения, где 10 вытянутых «в нитку» пехотных дивизий прикрывали участок границы протяженностью в 150 км. По все канонам военной науки выдержать сосредоточенный удар тысячи танков такая «нитка» не могла.

В реальности возможность нанесения контрудара по линии Белосток — Варшава даже не обсуждалась (по крайней мере, об этом ничего не известно — ни из документов, ни из мемуарной литературы). 6-й мехкорпус был направлен сначала на юг, к Бельску, а затем — в прямо противоположном направлении, на Гродно. Фактически контрудар конно-механизированной группы Западного фронта (6-й и 11-й мехкорпуса, 6-й кавкорпус) свелся к разрозненным и неуверенным попыткам остановить продвижение немецкой пехоты в районе южнее Гродно (у местечек Сидра, Кузница, Индура), которые противник оценил как *«отдельные атаки (по 10—20 танков) местного значения»*. (182)

Вечером 25 июня командование Западного фронта отдало приказ об общем отходе на линию Лида — Слоним —

Пинск, однако для деморализованных и уже практически неуправляемых войск этот приказ послужил лишь толчком к началу беспорядочного отступления. 26 июня командующий Группой армий «Центр» генерал-фельдмаршал Ф. Бок записывает в своем дневнике: *«Противник демонстрирует признаки полной дезорганизации»*. (183) В тот же день в донесении штаба 9-й армии вермахта появляется следующая фраза: *«Обнаружение в лесах неповрежденных танков без экипажей позволяет сделать вывод о том, что они [экипажи] ожидают в надежных укрытиях момента для нападения»*. (184) Фантазии немецких генералов не хватило на то, чтобы предположить другую причину появления на обочинах лесных дорог брошенных танков...

27—28 июня немецкие «танковые клинья» сомкнулись у Минска. В полосе Белосток—Минск возник гигантский (площадью порядка 60 тыс. кв. км, что чуть меньше территории Бельгии и Голландии, вместе взятых) «котел» окружения. 1 июля утреннее донесение штаба 4-й армии вермахта констатировало: *«Упорные бои продолжаются только под Зельвой, в других районах противник оказывал незначительное сопротивление, отчасти наблюдались признаки полной его деморализации. Количество пленных и трофеев увеличивается, общее их число пока трудно установить»*. (185) 3 июля в оперативной сводке штаба Группы армий «Центр» были приведены следующие цифры: *«На сегодня взято в плен, уничтожено или захвачено: 116 тыс. военнопленных, 1505 орудий, 1964 танка, 327 самолетов. Количество их все увеличивается. Другие трофеи учету не поддаются. По неполным данным, потери 4-й и 9-й армий, 3-й танковой группы составляют: 2876 убитых, 7514 раненых, 965 пропавших без вести»*. (186)

К 5 июля в документах штаба ГА «Центр» число пленных возрастает до 217 тысяч. (187) В итоговом донесении штаба ГА «Центр», составленном в конце сентября 1941 года, утверждается, что в районе Белосток—Минск было уничтожено или захвачено 3188 танков, 1830 орудий, взято в плен 338,5 тыс. человек. (188) Эти цифры вполне согласуются с общеизвестными оценками советских историков, в соответствии с которыми безвозвратные потери (убитые плюс

пропавшие без вести) личного состава Западного фронта к 9 июля составили 341 тыс. человек, а учтенное количество раненых составило 77 тыс. человек. (189) Принимая во внимание обычное для войн 20-го столетия соотношение числа убитых и раненых как 1 к 3, а также тот факт, что потери противника в этой операции оказались в десятки раз меньшими, предположение о том, что безвозвратные потери войск Западного фронта состояли главным образом из пленных, представляется вполне реалистичным.

Следует также признать, что использование применительно к истории разгрома Западного фронта в июне 1941 года таких выражений, как «кольцо окружения» или «танковые клинья противника», является не более чем уступкой инерции сложившейся традиции.

Немецкие танковые колонны, прошедшие 300—350 км по «дорогам-ущельям», зажатым в чаще белорусских лесов и болот, представляли собой уже не «клинья», а скорее «тонкие стальные нити». Острие одной из таких «нитей» (вероятно, речь идет о передовых отрядах 7-й немецкой танковой дивизии), судя по донесению начальника гарнизона гор. Борисов от 28 июня 1941 г., находилось в следующем состоянии: *«Непосредственно против р. Березина крупных частей противника нет. Действуют по основным магистралям отдельные танковые отряды с охранением от них в виде отдельных дозоров (чаще танкеток) силою от отделения до взвода»*. (190) Форсирование стратегически важного рубежа реки Березина в районе г. Бобруйск было осуществлено 3-й танковой дивизией вермахта такими силами (доклад командира 47-го стрелкового корпуса генерал-майора Поветкина): *«29.6.41 г. в 11 часов 30 минут в районе Шатково переправились 4 танка противника. В районе железнодорожного моста Бобруйск и Доманово также переправился противник неустановленной численности. В это же время подходили к переправе у Шатково до 11 машин с мотопехотой и до 5 танков...»* (191)

Ничего подобного той линии фронта, которая была, например, создана в ноябре 42-го года вокруг окруженной у Сталинграда 6-й армии вермахта, в Белоруссии немцы создать не могли (строго говоря, даже и не пытались). Толь-

ко внешний восточный обвод Минского «котла» имел длину более 550 км. Для построения обороны на фронте такой протяженности по советским уставам (ПУ-39) требовалось порядка 120—160 стрелковых полков, а в составе 9 танковых и 6 моторизованных дивизий ГА «Центр» даже арифметически насчитывалось всего лишь 36 мотопехотных полков. Практически же некоторые мотопехотные части действовали внутри «котла», а 3-я и 4-я танковые дивизии, наступавшие на Бобруйск — Рогачев, находились, по сути дела, за пределами «котла». При такой плотности оперативного построения предотвратить прорыв окруженных — если бы он был организован и настойчиво проведен (да еще и поддержан деблокирующим ударом с востока) — по всем канонам военной науки немцы не могли.

Тут стоит напомнить, что в июне 1944 г. в ходе операции «Багратион» Красная Армия для разгрома немецкой ГА «Центр» на той же самой местности и почти в тех же географических границах использовала силы четырех фронтов в составе 156 стрелковых и 12 кавалерийских дивизий, 12 танковых и механизированных корпусов, 18 отдельных танковых бригад общей численностью 2,3 млн человек. (192) Однако и при такой концентрации войск создать «котел окружения» хотя бы сопоставимого с июнем 41-го геометрического размера (не говоря уже о численности окруженных и плененных войск противника) не удалось.

Наконец, необходимо принять во внимание, что «окружение» Западного фронта произошло на местности, переполненной складами с горючим и боеприпасами<sup>1</sup>. Накану-

---

<sup>1</sup> Строго говоря, боевые действия в условиях окружения (речь здесь не идет про взвод разведчиков, окруженных на простреливаемой в любой точке лесной поляне) отличаются от «неокружения» именно тем, что окруженная группировка лишается возможности получать материальные ресурсы из тыла и, израсходовав наличные запасы боеприпасов, горючего и продовольствия, теряет способность к сопротивлению. Классический пример тому — окружение 6-й немецкой армии у Сталинграда. Заблаговременно созданных складов у Волги немцы не могли иметь по определению, снабжение армии до ее окружения шло «с колес», накопить значительные запасы в такой ситуации не удавалось, а зима и безлюдная степь делали невозможным использование «местных ресурсов» для обеспечения окруженных едой и топливом.

не войны в западных приграничных округах были накоплены огромные запасы материальных средств ведения войны — от авиабензина до индивидуальных перевязочных пакетов в количестве 40 миллионов штук. Эти запасы были рассчитаны на обеспечение боевых действий не только войск приграничных округов (будущих фронтов), но и соединений Второго стратегического эшелона, и не на одну неделю, а на несколько месяцев.

Так, на территории Западного ОВО было сосредоточено 264 тыс. тонн горючего — и это при том, что полная заправка одного мехкорпуса весила «всего лишь» 1,2 тыс. тонн. К 29 июня на занятой противником территории округа (т.е. в полосе от границы до р. Березина) находилось более 60 крупных складов, в том числе 10 артиллерийских, 25 горючего, 14 продовольственных. Всего же на всех окружных складах Западного ОВО (о чем еще в августе 1966 г. «Военно-исторический журнал» имел неосторожность сообщить читателям) было накоплено *«6700 вагонов боеприпасов различных видов»*.

Много ли это? В 1944 году, проводя грандиозные наступательные операции, Красная Армия расходовала в среднем 9254 вагона боеприпасов в месяц. Вся Красная Армия на всем огромном протяжении советско-германского фронта. Что же касается одного Западного фронта, то с марта 1943 г. по март 1944 г. он израсходовал 16 661 вагон боеприпасов, т.е. порядка 1400 вагонов в месяц. К 22 июня 1941 г. в пяти западных приграничных округах было сосредоточено 27 млн артиллерийских выстрелов (не считая минометных), что примерно соответствует фактическому пятимесячному расходу всей действующей армии в 1944—1945 годах. (193) Неужели летом 41-го их не хватило на две недели?

Ответ на этот вполне риторический вопрос очевиден. Вместе с немецкими танковыми клиньями (и часто значительно обгоняя их) катилась волна нарастающего хаоса, паники и дезорганизации. Именно эта «волна» захлестнула огромное пространство т.н. «котла окружения» и привела в конечном и очень скором итоге к исчезновению

войск Западного фронта как организованной вооруженной силы.

В достижение такого результата свой огромный вклад внесла немецкая авиация. Растянувшиеся на многие километры колонны отступающих советских войск, огромные людские толпы у мостов и переправ стали объектами безжалостных, безостановочных ударов с воздуха. Впервые за многовековую историю истребления людьми друг друга убежать от наступающего противника стало невозможно в принципе, смерть, падающая с неба, настигала везде, и этот страшный факт окончательно парализовал способность и волю к сопротивлению. *«От постоянной и жестокой бомбардировки пехота деморализована и упорства в обороне не проявляет... Основные потери и, главное, паника наносится авиацией противника, которая работает все время на бреющих полетах почти безнаказанно... Высланные на фронт сводные батальоны с началом минометной и авиационной подготовки [противника] удержать невозможно»* — подобные этим отрывки из документов июня 41-го можно цитировать до бесконечности...

Так же как и группировка моторизованных наземных войск, наличные силы 2-го Воздушного флота Люфтваффе были разделены примерно поровну и сосредоточены у северного и южного оснований «белостокского выступа», при этом в центре оперативного построения, у «острия выступа», зияла огромная пустота (см. Карту № 4). Как и на других участках Восточного фронта, части и соединения 2-го В.ф. перебазировались на аэродромы в приграничной с СССР полосе в последние 5—10 дней до начала вторжения; многие авиагруппы вплоть до последнего момента вели боевые действия в небе над Средиземным морем, Северной Африкой и Ла-Маншем.

Естественным следствием этого был низкий уровень укомплектованности и боеготовности матчасти. Так, например, в трех авиагруппах 53-й бомбардировочной эскадры (2-й авиакорпус, южный фланг ГА «Центр») при штатной численности в 120 самолетов реально числилось

80 He-111, из которых в боеготовом состоянии на 22 июня 1941 г. находилось лишь 50 единиц. Не многим лучше обстояли дела на северном фланге (8-й авиакорпус), где в составе двух групп бомбардировочной эскадры KG-2 числилось всего 42 боеготовых самолета, и это были «Дорнье» Do-17Z, такие же «новейшие» разработки середины 30-х годов, как и «Хейнкели» в 53-й эскадре.

Истребительные части (всего 10 авиагрупп) были укомплектованы значительно лучше, но и среди них можно обнаружить группу III/JG-27, где к 22 июня в исправном состоянии находилось всего 14 «мессеров» Vf-109, причем не самой новой модификации E. Вероятно, именно «авраль-ный» темп формирования группировки привел и к необычайному (в сравнении с другими Воздушными флотами Люфтваффе) «перемешиванию» авиагрупп. Так, две группы и штаб бомбардировочной эскадры KG-3 базировались в районе Демблин, а третья группа этой эскадры оказалась на аэродроме Сувалки, в другом авиакорпусе, на 270 км севернее. Три группы истребительной эскадры JG-53 оказались разделены самым причудливым образом: 1-я группа была на юге, в районе Седльце, 3-я на севере, в районе Сувалок, 2-я (без одной эскадрильи к тому же) — еще севернее, в Восточной Пруссии и в составе 1-го Воздушного флота. Абсолютный «рекорд» поставила эскадра JG-52, одна группа которой находилась в районе Сувалок, а другая — на тысячу километров южнее, в Румынии, у Бухареста и Плоешти.

Самым же опасным (для немцев) последствием сверхсжатых сроков развертывания 2-го Воздушного флота у границ СССР было сосредоточение более тысячи боевых самолетов на двух десятках аэродромов. В результате базирование на одном аэродроме двух, а то и трех авиагрупп (явление совершенно немыслимое в советских ВВС кануна войны) стало вполне заурядным делом. И если на южном фланге хотя бы половина (7 из 15, если быть точным) групп получила «свой собственный» аэродром, то на узкой полоске «сувалкского выступа» немецкие авиачасти были набиты, как сельди в бочке: на 7 аэродромах базировалось

14 авиагрупп. В частности, три группы (I/ZG-26, II/ZG-26 и III/KG-3) на аэродроме Сувалки, три группы (III/JG-27, II/JG-52, III/JG-53) на аэродроме Соболево (15 км к юго-востоку от Сувалок).

Своеобразный рекорд был поставлен на аэродроме Прашнитц (Praschnitz), где к утру 22 июня 1941 г. собралось 143 боевых самолета четырех разных типов: 6 Me-110 (штаб эскадры пикирующих бомбардировщиков StG-2), 77 Ju-87 (штаб и две группы StG-2), 38 Bf-109 (истребительная группа II (Sch.)/LG-2) и даже 22 реликтовых Hs-123 (подкосной биплан с неубирающимся шасси; первая, не слишком удачная и уже в конце 1938 г. снятая с производства попытка создать пикирующий бомбардировщик) из состава 10./LG-2. Из этих самолетов 43 числились неисправными, и в случае нанесения авиационного или артиллерийского удара по аэродрому они не смогли бы даже подняться в воздух.

Все группы истребителей и пикирующих бомбардировщиков базировались не далее 20—35 км от границы, а группа II/JG-27 на аэродроме Бержники (Berzniki) в «сувалкском выступе» находилась, без преувеличения, в зоне видимости пограничных столбов. Даже бомбардировочные части (за исключением двух групп эскадры KG-53 на аэродромах Груец и Радом) находились на расстоянии не более 50—100 км от границы. При наличии энергичного и упорного противника такое базирование могло закончиться для немцев тяжелыми потерями в первый же день войны...

Главной ударной силой 2-го Воздушного флота стали семь групп пикирующих бомбардировщиков; 273 «Юнкерса-87» (из них в исправном состоянии числилось 183). Именно они прокладывали дорогу немецким танковым дивизиям, уходящим все дальше в глубь советской территории (т.е. отрывающимся от собственной пехоты и, что в данном случае особенно важно, артиллерии). Относительно небольшое количество самолетов было «приумножено» их исключительно активным использованием. *«К вечеру первого дня, — пишет в своих известных мемуарах*



*«Пилот «штуки» Ганс Рудель, — я уже совершил четыре вылета к линии фронта между Гродно и Волковыском (тут еще надо уточнить, что 22 июня 1941 г. Рудель прибыл в свою часть не ранее полудня. — М.С.)... Мы бомбим танки, зенитную артиллерию и склады боеприпасов, предназначенных для снабжения танков и пехоты. То же самое — на следующий день, первый вылет в 3 утра, последняя посадка — в 10 часов вечера. О полноценном ночном отдыхе приходится забыть...»*

Группы пикировщиков непрерывно продвигались вслед за наступающими наземными войсками и взлетали с аэродромов, находящихся в 5—10 минутах полета от линии фронта (применительно к ситуации в Белоруссии июня 41-го точнее будет сказать — «от объекта атаки»). Это позволяло на одной заправке горючего совершить несколько коротких вылетов с возвращением на свой аэродром только для подвески новой порции бомб<sup>1</sup>. Такая тактика (хотя использование этого термина в данном случае недопустимо упрощает и даже искажает суть дела) боевого применения и породила представление — зафиксированное как в народной молве, так и в донесениях штабов Красной Армии — об огромном численном превосходстве немецкой авиации.

Весьма успешно (для немцев) были использованы и многоцелевые Me-110. Как известно, этот двухмоторный двухместный самолет изначально задумывался как дальний истребитель. Боевые действия начального периода 2-й МВ показали, что 7-тонная маломаневренная машина для воздушного боя против «нормальных» истребителей пригодна мало. Уже в ходе «Битвы за Британию» немцы попытались превратить Me-110 в легкий скоростной бомбардировщик, установив под фюзеляжем два бомбодержателя, на которые можно было максимально подвесить две

---

<sup>1</sup> Пикировщик Ju-87 имел всего пять точек подвески бомб: четыре под крыльями и одна (на «качалке», выводящей бомбу при сбросе за плоскость вращения винта) под фюзеляжем, причем под крылья можно было подвесить только 50-кг бомбы, для борьбы против советских танков KV и Т-34 практически непригодные.

250-кг бомбы. Именно таким вариантом Me-110 была оснащена эскадра SKG-210, две группы которой утром 22 июня 1941 г. находились на аэродроме Рогожничка в 60 км к западу от Бреста. Однако наиболее эффективным для первых дней войны на Восточном фронте оказалось использование Me-110 в качестве штурмовика. Довольно мощное, по меркам лета 41-го, года стрелковое вооружение (две 20-мм пушки с боекомплектом 180 снарядов на ствол и четыре 7,7-мм пулемета в носовой части фюзеляжа) при атаках с бреющего полета позволяло превращать в решето самолеты, стоящие «на мирно спящих» (или брошенных личным составом) аэродромах.

Общий состав 2-го Воздушного флота Люфтваффе к началу войны был следующим:

**Таблица 6**

Северный фланг, 8-й авиакорпус	Южный фланг, 2-й авиакорпус
Истребители	Истребители
III/JG-53 38 Bf-109 F (36)	I, II, III, IV/JG-51 160 Bf-109 F (121)
II/JG-52 39 Bf-109 F (37)	I/JG-53 41 Bf-109 F (35)
II, III/JG-27 84 Bf-109 E (49)	
II (Sch)/LG-2 38 Bf-109 E (37)	
Бомбардировщики	Бомбардировщики
I, III/KG-2 82 Do-17 (65)	I, II, III/KG-53 86 He-111 (54)
III/KG-3 44 Do-17 (18)	I, II/KG-3 83 Ju-88 (66)
Пикировщики	Пикировщики
II, III/StG-1 81 Ju-87 (54)	I, II, III/StG-77 115 Ju-87 (87)
I, III/StG-2 77 Ju-87 (42)	
Многоцелевые	Многоцелевые
I, II/ZG-26 78 Me-110 (51)	II, III/SKG-210 83 Me-110 (74)

**Примечание:** в скобках указано число исправных самолетов.

Кроме того, в составе штабных звеньев эскадр пикировщиков было 16 Me-110, а в составе эскадры LG-2 числилось подразделение, оснащенное 22 одноместными пи-

кировщиками-бипланами Нs-123. Итого на вооружении 2-го В.ф. числилось 400 истребителей, 295 «горизонтальных» и 295 пикирующих бомбардировщиков, 177 многоцелевых Me-110. Всего 1167 боевых самолетов, из числа которых в исправном состоянии находилось 855 единиц (315 истребителей, 203 «горизонтальных» и 200 пикирующих бомбардировщиков, 137 Me-110).

Стоит отметить, что разведка ВВС Западного фронта оценивала группировку противника достаточно точно — в Разведсводке № 015 от 4 июля 1941 г. читаем: *«Всего противник сосредоточил в полосе против Западного фронта до 1000 самолетов...»* (194)

## 2.2. С мечтой о «будущей войне»

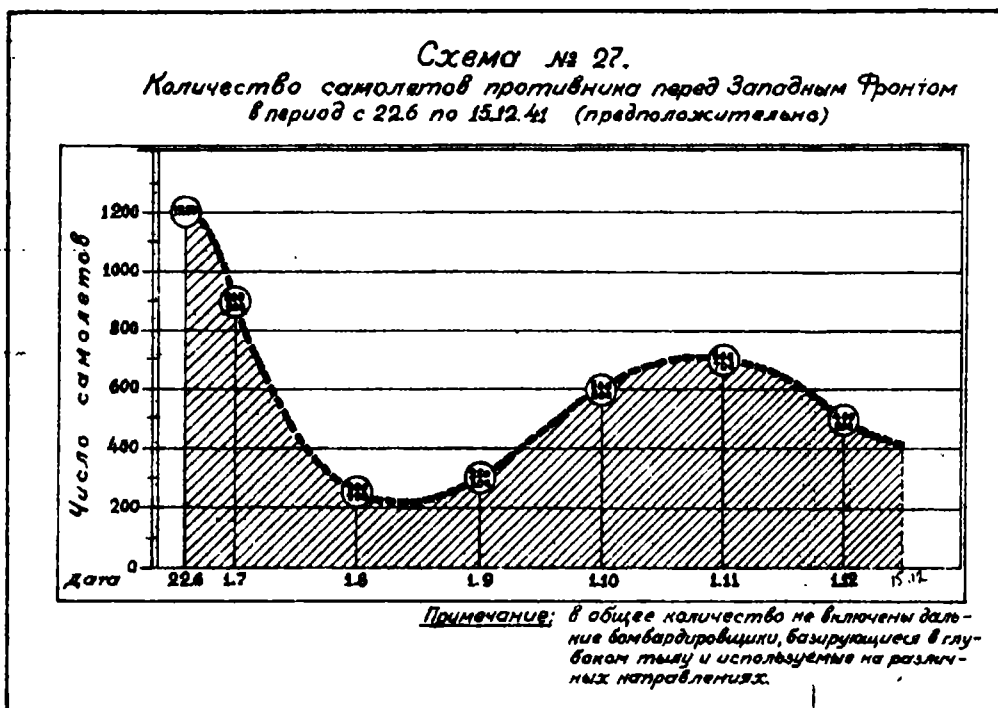
Накануне войны в составе ВВС Западного Особого военного округа (будущего Западного фронта) числилось шесть авиадивизий (9-я САД, 10-я САД, 11-я САД, 12-я БАД, 13-я БАД, 43-я ИАД) и четыре отдельных авиаполка: два разведывательных (313-й РАП, 314-й РАП) и два т.н. «резервных» (161-й и 162-й). Кроме того, с первого же дня войны в полосе Западного фронта действовал 3-й дальне-бомбардировочный авиакорпус в составе двух дивизий (42-я ДБАД и 52-я ДБАД). Всего 12 истребительных, 18 бомбардировочных (с учетом 3-го ДБАК), 2 штурмовых авиаполка<sup>1</sup>.

На вооружении этой группировки находилось (не считая резервные и разведывательные полки, не считая устаревшие И-15бис и РЗЕТ, не считая новейшие и не освоенные летчиками Як-1 и Ил-2, но с учетом бомбардировщиков 3-го ДБАК) порядка 1680 боевых самолетов (920 истребителей и 760 бомбардировщиков). (195) В полтора раза больше, чем у противника.

Техническое состояние матчасти в ВВС ЗапОВО было

---

<sup>1</sup> В перечень «штурмовых» здесь занесен 215-й БАП (12-й БАД), вооруженный бипланами И-15; 212-й ДБАП под командованием Голованова, который в ряде источников называют «отдельным», учтен в составе 3-го ДБАК.



**Оценка численности авиации противника**  
**(приложение к докладу штаба ВВС Западного фронта за 1941 год)**

значительно лучше, чем в воюющих второй год немецких авиаэскадрах. В целом по истребительной авиации Западного ОВО выработка моторесурсов составляла лишь 27%. (201) По состоянию на 15 мая 1941 г. из 273 «чаек» в ремонте находились только 11, из 246 «ишаков» последних модификаций (с моторами М-62/М-63) в ремонте не числился ни один (!) самолет, и даже из 96 весьма древних И-15бис в ремонте находились лишь 10. Очень большой доля неисправных машин была только среди «ишаков» первых модификаций (с мотором М-25) — в ремонте находились 72 из 170. (203) В результате (по состоянию на 1 июня 1941 г.) превосходство авиации Западного фронта над 2-м Воздушным флотом Люфтваффе в числе исправных самолетов было почти двукратным (1550 против 855). (25)

Однако оценка количественного соотношения сил лишь по этим цифрам будет весьма неточной. Прежде всего надо отметить, что если группировка немецкой авиации была сосредоточена едва ли не у «пограничных столбов» и могла быть введена в действие всей своей массой с первых же минут боевых действий, то в оперативном построении

ВВС ЗапОВО отчетливо просматриваются «два эшелона»: первый (11, 9 и 10-я смешанные авиадивизии), развернутый в Западной Белоруссии, в полосе 50—100 км от границы, и второй (две бомбардировочные и одна истребительная дивизии), дислоцированный в Восточной Белоруссии, на расстоянии в 400—500 км от границы (см. Карту № 3).

Сравнивая этот километраж с ТТХ боевых самолетов той эпохи, мы обнаруживаем, что 43-я ИАД в принципе не могла ни принять участия в воздушных боях у границы, ни сопровождать бомбардировщики 12-й БАД и 13-й БАД. Что же касается этих двух (а других в составе ВВС округа и не было) бомбардировочных дивизий, то с учетом реального уровня боевой подготовки летных экипажей полет на полную дальность (800—1000 км) был для них тяжелым, непривычным, «неожиданным» испытанием, и один вылет в день на экипаж мог бы в такой ситуации стать максимально высоким результатом (такой неутешительный прогноз особенно верен применительно к 12-й БАД, два полка которой были вооружены ближними бомбардировщиками Су-2 или даже устаревшими разведчиками-бипланами РЗЕТ). Бомбардировочные полки 3-го ДБАК базировались еще дальше на восток, в районе Смоленска и южнее, на удалении в 600—700 км от границы.

Да, самолеты летают быстро, и в течение половины светового дня (в конце июня в наших краях эта «половина» составляет 8—9 часов) все они могли быть сосредоточены на приграничных аэродромах (немцы свои самолеты перегоняли гораздо дальше, из Греции и с Крита в Восточную Пруссию), но самолеты и летчики — это только малая часть того комплекса людей и техники, который делает боеспособным авиационный полк или дивизию. Передислокация же всех наземных служб требовала по меньшей мере нескольких дней. В любом случае, что уплотнение оперативного построения за счет перебазирования «второго эшелона» вперед, на запад, что уплотнение за счет перебазирования «первого эшелона» назад, на восток, она требовала высокой организованности, порядка, дисциплины, отлаженного взаимодействия с наземными войсками. Все-

го этого в Красной Армии не хватало даже в мирное время, без противника в небе и на земле...

Если же сравнивать число боевых самолетов 2-го В.ф. Люфтваффе только с первым эшелоном ВВС ЗапОВО, то картина радикально меняется: вместо значительного численного превосходства советской авиации получается небольшое (850 против 760 — если считать только исправные самолеты) превосходство противника. С учетом того, что «смешанные авиадивизии» (11, 9, 10-я) были фактически, с точки зрения своего реального состава, «истребительными», ситуация в небе у границы складывается следующая: почти двукратное превосходство в истребителях у советской авиации при подавляющем превосходстве Люфтваффе в числе бомбардировщиков и штурмовиков. При этом надо еще учесть тот факт, что легкие бомбардировщики (СБ, Ар-2, Пе-2), состоявшие на вооружении фронтовой авиации, поднимали бомбовую нагрузку, в 2—3 раза меньшую, чем немецкие He-111 или Ju-88.

Но и это еще не все. В истребительных полках 9-й САД начиная с зимы 41-го года шел процесс перевооружения на новые истребители МиГ-1/МиГ-3, при этом самолеты «старых типов» (И-16 и И-153) в значительном количестве оставались в частях. Таким образом, летчиков-истребителей в 9-й САД было меньше, чем самолетов, и, соответственно, далеко не все учтенные выше боевые машины могли быть одновременно подняты в воздух. Это есть факт, и он упомянут в сотнях публикаций. В оценке этого факта следует учесть и другие факты. Например, желательно перевести выражение «летчиков было меньше, чем самолетов» на язык конкретных цифр.

В дивизии было 360 (считая все, исправные и неисправные) самолетов-истребителей (235 МиГ-1/МиГ-3, 73 И-16, 52 И-153) и 305 летчиков-истребителей (здесь и далее приведены данные из «Сводки о боевом и численном составе частей ВВС Западного фронта», составленной за подписью начальника штаба ВВС фронта полковника Худякова в начале июля 1941 года, уже после состоявшегося разгрома; в докладе от 15 мая все цифры несколько больше). (199), (200) С учетом неизбежных для авиации того

времени 10—15—20% неисправных боевых машин самолетов было скорее меньше, чем летчиков.

Однако летчик летчику рознь. По графе «самостоятельно летают на боевых самолетах» учтено несколько меньшее их число (и это неудивительно — накануне войны в боевые части непрерывным потоком приходили молодые выпускники летных училищ, которых в качестве «самостоятельно летающих» в отчеты штабов ВВС включали далеко не всегда). Не отвлекаясь на дискуссию о том, что даже эти молодые летчики, возможно, обладали квалификацией, достаточной для того, чтобы хотя бы перегнать самолет с приграничного аэродрома на восток (все-таки это были выпускники авиационного, а не кулинарного училища), перейдем к сравнению числа «самостоятельно летающих» с количеством соответствующих самолетов. Как и следовало ожидать, летчиков, подготовленных к полетам на истребителях «старых типов», было гораздо больше, чем «ишаков» и «чаек» (287 человек). По «мигам» же ситуация следующая: (199), (223)

41-й ИАП — 56 самолетов, 66 подготовленных летчиков;

124-й ИАП — 70 и 64;

126-й ИАП — 50 и 60<sup>1</sup>;

129-й ИАП — 57 и 36.

Как видим, серьезные проблемы могли возникнуть только в 129-м ИАП, в остальных число пилотов, подготовленных к самостоятельным полетам на «мигах», вполне соответствует числу самолетов. Да и «проблемы» 129-го ИАП не столь тяжелы — в конце концов, «лишних» боевых машин на войне не бывает, и наличие значительного резерва, позволяющего незамедлительно вводить в действие исправные самолеты взамен поврежденных в бою, следует расценить как большое тактическое преимущество. Причем это преимущество в равной мере проявится хоть в оборонительной, хоть в наступательной операции. Единственная ситуация, в которой 36 летчиков на 57 самолетов

---

<sup>1</sup> В документах полка указаны большие цифры: «Из 103 летчиков, имевшихся в полку, 68 летчиков летали на самолетах МиГ-3 и были подготовлены к боевым действиям».

становятся неразрешимой проблемой, — это стремительный отход; настолько стремительный, что подвезти на автомашине 10 летчиков из 41-го ИАП «своей» дивизии (т.е. с аэродрома Себурчин на аэродром Тарново, 45 км по прямой) становится некогда...

Еще одной темой (проблемой), о которой в советские времена в исторических книжках не писал только ленивый, является «острая нехватка аэродромов». Аэродромов в Западной Белоруссии было «очень мало», да и на тех, что были в наличии, весной 1941 г. затеяли большие ремонтные работы, в результате рассредоточить авиачасти и «вывести их из-под удара» не было никакой возможности. Выше мы уже упомянули о том, как «рассредоточился» противник, вынужденный посадить по 2—3 авиагруппы на один аэродром! Впрочем, противник нам не указ, и поэтому обратимся к документам и цифрам, описывающим реальное состояние аэродромной сети Западного ОВО.

В Центральном архиве Министерства обороны РФ хранится годовой отчет командования ВВС Западного фронта за 1941 год (ф. 208, оп. 2589, д. 94). Это очень объемистый документ, с большим числом приложений. В Приложении № 54 представлен полный список аэродромов округа «по состоянию на 22 июня 1941 г.». Список занял пять страниц убористой машинописи, и заканчивается он такой фразой: *«Всего в пределах ЗОВО на 22.6.41 был 231 аэродром»*. (196) Двести тридцать один аэродром на 32 авиаполка. Для сравнения стоит отметить, что в трех внутренних округах (Московском, Орловском и Харьковском) суммарно числилось 127 аэродромов. (197)

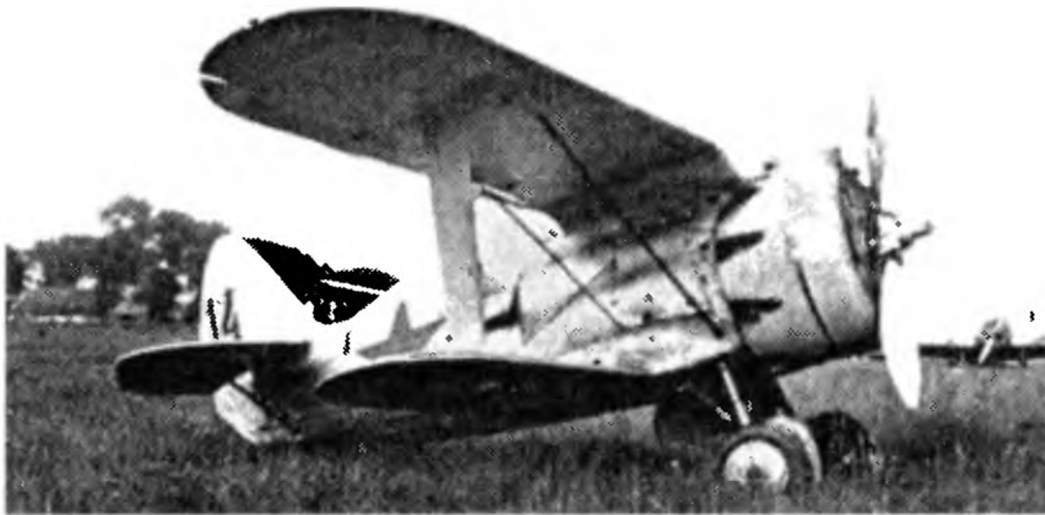
Впрочем, нас в данном случае интересует не вся аэродромная сеть округа (от Белостока до Смоленска), а та ее часть, на которой могли базироваться три авиадивизии «первого эшелона» ВВС округа. Это 12-й (Белостокский), 14-й (Гродненский) и 15-й (Кобринский) «авиарайоны» (в других документах их называют «районы авиационного базирования»). Там было соответственно 24, 20 и 14 аэродромов. Если подойти к делу жестко и исключить из этого



перечня аэродромы, имеющие размеры менее 800 метров хотя бы по одному измерению (Замбров, Червоный Бор, Королин), то в первом эшелоне остается 55 аэродромов.

Пятьдесят пять аэродромов на 12 авиаполков. Размеры почти всех из них выражаются четырехзначными цифрами, чаще всего встречаются 1200x1000, но бывает и 1500x1500 (Кватеры) или 1600x1200 (Бельск). У истребителя И-16 последних (т.е. самых тяжелых) модификаций длина разбега составляла 210 м, длина пробега — 380 м. Даже у «аэродинамически тяжелого» МиГ-3 (удельная нагрузка на крыло 190 кг/кв.м) длина разбега-пробега не превышала 400—500 м. У самой тяжелой модификации бомбардировщика СБ длина разбега-пробега составляла 310—520, и даже новейший скоростной бомбардировщик Туполева («изделие 103», будущий Ту-2) имел длину пробега менее 650 метров. Другими словами, с названных выше 55 аэродромов могли взлетать все типы истребителей и фронтовых бомбардировщиков ВВС Красной Армии, как имеющиеся в наличии, так и перспективные. И этого количества было мало?

«Очень мало!» — бодро отвечают советские историки. А в многостраничном докладе штаба ВВС Западного ОВО «О состоянии частей ВВС округа на 15.5.1941 г.» (рассекречен он был лишь через 65 лет после начала войны, 16.08.2006) дано вполне конкретное объяснение — почему и для чего «мало». Во первых строках раздела «Состояние аэродромной сети ВВС округа» число аэродромов, «*годных для современной матчасти*», сразу же сокращается до 109 (причем в качестве критерия «годности» обсуждаются именно геометрические размеры летного поля, а не что-либо иное!). Надо полагать, ожидалась какая-то невероятно «современная» матчасть — немцы с их не самой устаревшей матчастью действовали с советских аэродромов в Белоруссии уже начиная с 3—4-го дня войны, и действовали так, что память об этом не выветрилась и за 70 лет... Далее описывается обширная программа реконструкции имеющихся и строительства новых аэродромов, в соответствии с которой к концу года предполагалось иметь 222 правиль-



Советский истребитель И-153 «чайка».

ных аэродрома, в том числе — 62 с бетонными ВПП<sup>1</sup>. После чего, на странице 139, составители документа переходят к итоговым выводам:

*«Исходя из 222 аэродромов можно будет к концу 1941 г. в округе расположить около 80 авиаполков из расчета 2 аэродрома на полк = 160 аэродромов и 62 аэродрома для маневрирования, как запасные. Для того чтобы аэродромная сеть округа обеспечила авиацию фронта с учетом ее усиления в будущей войне, исходя из указаний Наркома обороны (заключительная речь 31 декабря 1940 г. на совещании военных работников) в округе необходимо иметь 480 аэродромов, из них 360 для расположения авиаполков (т.е. планируется 180 авиа-*

---

<sup>1</sup> История с массовым строительством бетонных ВПП, начавшимся весной 1941 г. на существующих и вновь строящихся аэродромах западных округов, заслуживает пристального внимания. Все типы фронтовых истребителей, штурмовиков и ближних бомбардировщиков советских ВВС (а это примерно девять десятых всего авиапарка) вполне могли эксплуатироваться (и эксплуатировались в реальности) с грунтовых полос. Бетонная ВПП длиной в 1 км и более была потребна только для дальних бомбардировщиков (Ер-2, ТБ-7), смысл появления которых на приграничных аэродромах неясен. Может быть, бетонные «непромокаемые» полосы стали нужны в преддверии осенне-зимней войны? По крайней мере, в известной речи Сталина на совещании высшего командного состава Красной Армии (17 апреля 1940 г.) настойчиво подчеркивалась целесообразность использования именно зимнего периода, к боевым действиям в котором русская армия (по мнению Сталина) была традиционно более подготовлена, нежели ее европейские противники...

полков в округе. — М.С.) и 120 для маневрирования. Для этого необходимо в 1942 г. построить вновь 258 аэродромов...» (198)

Вот такая ожидалась «будущая война». 180 авиаполков (т.е. порядка 11 тыс. боевых самолетов) в одном округе, причем округ-то этот — не на направлении главного удара! По всем утвержденным к тому времени планам главный удар предстояло нанести с территории «львовского выступа», и в Киевском ОВО только на 1941 г. было запланировано строительство 329 новых аэродромов. Для реализации столь грандиозной строительной программы совместным постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 24 марта 1941 г. было создано Главное управление аэродромного строительства НКВД — кому же еще, если не товарищу Берия и его несметной армии гулаговских рабов, можно было доверить такую «стройку века»? Товарищ Берия оказанное ему доверие оправдал, и в течение 1941 года только в европейской части страны (пять приграничных округов плюс Московский, Орловский и Харьковский) было построено 1560 новых аэродромов. (197) Да, в сравнении с такими цифрами аэродромов в Западном ОВО и вправду было «очень мало». Для полноты картины остается только добавить, что из 1560 новых аэродромов 1515 достались противнику, в его же руках оказались и почти все аэродромы западных приграничных округов. До этого немцам такая роскошь и не снилась...

Аэродромная сеть — это очень важная, но далеко не единственная составляющая материальной подготовки военной авиации к боевым действиям. Нужны еще и боеприпасы, бензин, бензозаправщики и автостартеры, наземный технический персонал, метеослужба и многое другое. К сожалению (для историка), информация по этим вопросам не желает укладываться в простую, одноцветную картину.

Технический персонал (авиатехники, инженеры) был. Четыре дивизии (9-я САД, 11-я САД, 13-я БАД и 43-я ИАД) были укомплектованы им на 100%, 10-я САД — на 90% и лишь 12-я БАД — на 80%. (220)

Ситуация с обеспеченностью аэродромным оборудованием на первый взгляд также вполне благополучная. В 9-й САД (а это самая большая авиадивизия округа) 100-процентная норма достигнута только по графе «автомобильные бензоцистерны и прицепы», по другим категориям реальное наличие техники превосходит штатные нормы. Не многим хуже обстоят дела и в двух других авиадивизиях «первого эшелона» ВВС округа: (202)

**Таблица 7**

	9-я САД	10-я САД	11-я САД
Автостартеры	119	118	115
Компрессоры походные	180	100	100
Бензозаправщики	114	135	100
Бензоцистерны и прицепы	100	75	59
Водомаслозаправщики	127	111	100

Как видим, по тем составляющим аэродромного оборудования, которые главным образом определяют скорость подготовки самолетов к вылету (стартеры, заправщики) была достигнута (и даже превзойдена) полная обеспеченность по существовавшим в мае 1941 г. штатным нормам. Некоторая нехватка передвижных автоцистерн не столь критична — она проявится лишь после того, как вслед за победоносной Красной Армией наземные авиационные службы двинутся на запад (впрочем, 3-я армия и приданная ей 11-я САД даже и по планам далеко двигаться не собирались).

Радужная картина начинает заметно тускнеть, лишь только мы переходим от «процентов соответствия» к абсолютным цифрам. Автостартеров — ровно по пять штук на авиаполк, а в полку по 40—50—60 исправных самолетов. И этот полк рассредоточен (может быть рассредоточенным, исходя из реального наличия аэродромов и посадочных площадок) на 3—4—5 аэродромах. Другими словами, в наличии имеется не более 1—2 автостартеров на один аэ-

родром. А что делать после того, как эти два автостартера будут уничтожены налетом вражеской авиации?

Ответ (правильнее сказать — множество ответов) на такой вопрос имеется. На И-16 был инерционный стартер с ручным приводом (проще говоря — тяжелый маховик, раскручиваемый заводной ручкой), на МиГ-3 и Як-1 была возможность запустить двигатель от бортового баллона со сжатым воздухом. Все не так безнадежно, как кажется (и как будет написано в панических отчетах, которые нас ждут ниже), но если автостартеры были признаны необходимым и наиболее удобным «инструментом» для запуска авиадвигателей, то непонятно, что же помешало произвести их в больших количествах и сосредоточить на приграничных аэродромах. Даже не роюсь в толстых справочниках, можно догадаться, что боевой самолет с 1000-сильным мотором стоил в десятки (а бомбардировщик — так и в сотни) раз больше, чем «газик» с вращающейся «шваброй» над кабиной.

Что же касается сжатого воздуха в бортовом баллоне самолета-истребителя, то он появляется не сам собой, его туда надо закачать. Для этой цели и предназначались «компрессоры походные». В 10-й и 11-й дивизиях их было ровно по ОДНОМУ на полк, в 9-й САД — 9 штук на пять полков. А что делать после выхода единственного компрессора из строя? И на этот вопрос — при наличии желания и инициативы — можно найти практический ответ: на борту самолета (и МиГ-3, и Як-1) установлен компрессор АК-50 с приводом от основного двигателя, и если двигатель завести от внешнего источника (упомянутого выше автостартера), то машина «накачает себя сама». Вот если и стартеры, и «компрессор походный» выйдут из строя одновременно, то ситуация станет безвыходной — велосипедным насосом «надуть» баллон 50-атм. системы сжатого воздуха не удастся.

Бензозаправщики предусмотрены в количестве 7 единиц на полк, фактически их немного больше (38 штук на 4 авиаполка в 10-й САД). На первый взгляд — не так и мало; однако после рассредоточения полка по оперативным

аэродромам количество заправщиков на одном летном поле начинает приближаться к критически низкому уровню. Заправить самолет из ведра, конечно, можно, но тяжело, а главное — очень долго, т.к. даже в легкую «чайку» надо залить 320 литров бензина. 40 ведер...

И тут мы снова возвращаемся к наиважнейшему вопросу: к какой войне готовился Сталин? К какой войне готовил он Красную Армию и ее воздушный флот? Нет, речь идет вовсе не о набивших жуткую оскомину спорах о «неизменно миролюбивой внешней политике СССР» и наличии в Генштабе КА, страшно сказать, планов широко-масштабной наступательной операции. Мы говорим не о геополитических, а о сугубо военных категориях: интенсивность боевых действий, ожидаемый уровень боевого напряжения, уровень потерь, противодействие противника... Какой видели будущую войну в советских штабах?

В уже многократно упомянутом докладе «О состоянии частей ВВС округа на 15.5.1941 г.» есть раздел «Справка потребности боеприпасов и обеспеченность на один месяц войны», в котором появляются четыре цифры, вполне оправдывающие слова товарища Карла Маркса о том, что «несколько цифр порой стоят больше, нежели тома, полные риторической чепухи». Норма напряжения для истребительных, бомбардировочных, дальних (и тяжелых) бомбардировочных и штурмовых полков указана, соответственно, в размере **30, 15, 10 и 24 вылета в месяц.** (204) Вот так и собирались воевать. Неспешно. С чувством, с толком, с расстановкой. Каждый боевой вылет — это событие, которое в бомбардировочных частях случается далеко не каждый день. Но при этом «ориентировочное количество полков» ожидалось в размере 35 истребительных, 55 бомбардировочных (всех типов) и 2 штурмовых; всего 92 полка, т.е. порядка 5,5 тыс. самолетов. В три раза больше реального.

Да, это он — традиционный советский (имеющий к тому же очень глубокие корни в глубинах российской истории) «экстенсивный метод ведения хозяйства». Курс на создание огромных, дорогостоящих, но при этом мало-

производительных монстров. В том же разделе доклада отмечается, что при указанных выше нормах боевого напряжения даже на обеспечение существующего (а не троекратно увеличенного!) числа авиаполков потребуется 4286 вагонов боеприпасов в месяц, а в наличии — только 3480 вагонов. (205) Но и это еще не все — не факт, что содержимое этих вагонов было доставлено непосредственно в авиачасти.

Основанием для такого предположения может служить «Справка наличия боеприпасов в частях ВВС ЗапОВО по состоянию на 15 мая 1941 г. в полковых вылетах». (209) Судя по приведенной в справке таблице, плановой нормой считалось наличие в бомбардировочных полках запаса авиабомб в расчете на... 4 вылета! А что делать потом, если противник после четырех налетов не капитулирует? Завозить боеприпасы с тыловых складов? Не проще ли было сделать это еще в мирное время, до того, как противный противник начнет активно противодействовать таким перевозкам? Правду сказать, фактическое положение дел было значительно «лучше» — в среднем по всем полкам фронтовых бомбардировщиков было накоплено бомб не на 4, а на 8 полко-вылетов.

Все эти (и многие иные, подобные им) цифры приведены в докладе со стоическим спокойствием, без каких-либо тревожных комментариев. Да и о чем было беспокоиться? Разве кто-то собирался воевать долго? *«На 3-й день операции подвижными частями овладеть Седлец и на 5-й день переправами на р. Висла; главными силами на 8-й день выйти на р. Висла в готовности форсировать ее...»* Решить «первую стратегическую задачу» предполагалось за 20—30 дней. Первая стратегическая задача, как было указано во всех известных вариантах Большого Плана, это «разгром главных сил германской армии». После того как этот разгром станет реальностью, можно будет без помех подвезти следующие тысячи вагонов с авиационными боеприпасами.

Запланированное напряжение боевых действий (один вылет в день для истребителей, один вылет в два дня для фронтовых бомбардировщиков) позволяет по-новому взглянуть и на ситуацию с обеспечением авиаполков аэродром-

ным оборудованием. В чем проблема? Куда спешим? За два дня можно и одним бензозаправщиком заправить все самолеты бомбардировочного полка, и если единственный компрессор выйдет из строя, то к вечеру привезем другой (он же так и называется — «походный»), из соседнего полка. А противник терпеливо подождет — так же молча, с той же безнадежной покорностью судьбе, с которой ждали советских ударов Польша и Финляндия, Литва и Румыния. Да, в это невозможно поверить, но война против Германии представлялась сталинским генералам в виде блестящего «блицкрига», короткого сокрушительного удара по «немецкой козявке». Про то, как эта война изображалась в романах (вроде «Первого удара» Н. Шпанова) и духоподъемных фильмах («Глубокий рейд», «Эскадрилья № 5»), лучше и не вспоминать...

Еще одним штрихом к картине представлений «коллективного Сталина» о будущей войне может служить зенитное прикрытие (т.е. его почти повсеместное отсутствие) аэродромов. В пространном (полторы сотни страниц машинописи) Докладе штаба ВВС ЗапОВО эта тема вообще не обсуждается; о стартерах, компрессорах, партполитработе и подводах с извозчиками для строительства аэродромов разговора гораздо больше. При этом надо сразу отметить, что зенитные средства в округе были, и отнюдь не в единичных количествах: по состоянию на 1 мая 1941 г. числилось 784 зенитки среднего калибра (76-мм и 85-мм) и 116 скорострельных 37-мм пушек. В период с 1 мая по 22 июня в ПриБОВО, ЗапОВО и КОВО поступило еще 414 зенитных орудий, а непосредственно в Западном ОВО общее число орудий зенитной артиллерии (без учета зенитно-пулеметных установок) достигло 1052. Сказки про «отсутствие зенитных снарядов» тоже пора бы уже забыть: в среднем по западным военным округам на одну 76-мм зенитку приходилось 1984 выстрела, и даже для относительно новых артсистем (37-мм и 85-мм пушки) было накоплено соответственно по 357 и 142 выстрела. (193)

Казалось бы, даже не обученные в академиях сталинские полководцы могли понять, что в будущей войне во-



енные аэродромы неизбежно станут одним из объектов нападения авиации противника, а в первые дни боевых действий — первейшим и najważнейшим объектом приложения усилий врага. И если истребительные части еще могут (с некоторыми существенными оговорками)<sup>1</sup> прикрыть себя сами, то аэродромы базирования бомбардировщиков без зенитного прикрытия и вовсе превращаются в беззащитную учебную мишень. И тем не менее очень редкими являются разбросанные по документам и мемуарам упоминания о наличии зенитных средств на аэродромах (даже в первом эшелоне), а об использовании их по прямому назначению вспоминают еще реже.

Как и следовало ожидать, хуже всего обстояли дела с обеспечением ВВС будущего Западного фронта горючим. Если боеприпасов и зениток в стране было накоплено много, а производилось еще больше, и весьма скромное количество их на аэродромах объяснялось «всего лишь» халатностью и шапкозакидательским легкомыслием, то высокооктанового авиабензина в стране — мировом лидере нефтедобычи — было реально мало (подробнее об этой проблеме было сказано в Главе 1 первого тома). Накануне войны в СССР добывалось более 30 млн тонн нефти в год, из которых только 65% шло в переработку (остальная нефть сжигалась как печное топливо или «складировалась»), причем выпуск бензина (всех типов и марок) составлял лишь 15% от объема добытой нефти. Производственные мощности, технологии и оборудование для выпуска высокооктаново-

---

<sup>1</sup> В отличие от зенитной пушки, срок приведения в действие которой измеряется секундами, самолету-истребителю необходимо прогреть мотор, вырваться на взлетную полосу, взлететь, набрать необходимые для воздушного боя высоту и скорость. Даже в самом идеальном случае на это потребуется 3—4 минуты, а за это время налет вражеской авиации может уже завершиться. К этому еще надо добавить, что на этапе разбега и набора высоты истребитель превращается из «охотника» в «дичь». Радикально решить эту проблему можно было или непрерывным патрулированием в воздухе над аэродромом (что неизбежно приведет к огромному расходу горючего и моторесурсов на пассивную самооборону), или организацией надежной системы раннего оповещения, что в «долокатную эру» едва ли было реальным.

го авиабензина находились в зачаточном состоянии, в результате мобилизационные запасы авиабензина оказались менее 230 тыс. тонн, а среднемесячное производство — порядка 38 тыс. тонн.

Авиация Западного ОВО была далеко не единственной в длинной очереди потребителей (были еще ВВС четырех западных округов и двух флотов, была крупная группировка авиации на Дальнем Востоке, были истребительные полки ПВО Москвы, Ленинграда и Баку, были сотни летных школ и училищ, были авиамоторные заводы, которые расходовали по тонне и более бензина на «обкатку» каждого из десятков тысяч двигателей), и по установленному нормативу Западному ОВО полагалось всего 40 тыс. тонн авиабензина (39 903, если быть точным). В наличие же по состоянию на 15 мая 1941 г. было только 18 665 тонн. (206) Сам же этот «норматив» был исчислен на основании следующих предпосылок:

- в каждой авиачасти запас бензина *«под текущее довольствие»* из расчета 3 заправок для истребителей, 2 заправок для бомбардировщиков;

- неприкосновенный запас в частях в совокупном (по всему округу) размере 9756 тонн, что было в 1,4 раза больше «текущего довольствия»;

- запас бензина на оперативных аэродромах из расчета 6 заправок истребительного полка и 3 заправок бомбардировочного полка *«на каждом аэроузле»* (судя по итоговой сумме, таковых «аэроузлов» предполагалось иметь 52).

Все это обилие цифр сводится к тому, что даже «норматив» (выполненный менее чем наполовину) мог обеспечить авиацию округа бензином не более чем на две-три недели боевых действий. С точки зрения нашего сегодняшнего «послезнания» — это катастрофически мало, с точки зрения бодрых предвоенных планов и представлений о будущей войне — вполне соответствует критерию «разумной достаточности».

Для несколько более взвешенной оценки ситуации стоит, однако же, «подкрутить резкость» и пристально посмотреть на цифры планового расхода бензина. Во-первых, надо сразу же отметить, что «заправка» — это расчет-

ная снабженческая, а вовсе не оперативная категория. Заправка — это вес топлива в геометрическом объеме внутренних (без учета возможного использования подвесных) бензобаков самолета. И если для истребителя «заправка» и реальный расход бензина на один боевой вылет, как правило, совпадают (трудно представить боевую задачу, для решения которой истребитель взлетал бы с неполными баками), то в бомбардировочной авиации боевой вылет далеко не всегда становится полетом на максимальную дальность; достаточно распространенным является случай, когда тактически выгоднее взять максимально возможную бомбовую нагрузку ценой значительного сокращения веса топлива и дальности полета.

Во-вторых, самолет самолету рознь, и если вес заправки истребителей разных типов выражался сопоставимыми числами (250 кг для И-153, 270 кг для И-16, 305 кг для Як-1, 463 кг для МиГ-3 с дополнительным фюзеляжным баком), то вес заправки легкого СБ и тяжелого ТБ-3 различался на порядок (945 и 9416 кг соответственно). (207) В результате заправка одного полка прожорливых тяжелых бомбардировщиков (361,3 тонны) в полтора раза превышала совокупный вес заправки всех 12 истребительных полков округа! В целом же заправка 3-го ДБАК (четыре дальних и два тяжелых бомбардировочных полка) оказалась в точности равна весу заправки всех прочих авиачастей округа, включая летные школы, резервные и разведывательные полки, корпусные эскадрильи. В той реальной ситуации, которая возникла на рассвете 22 июня 1941 г., дальние бомбардировочные рейды на Берлин и Гамбург едва ли были целесообразным занятием, и фактический расход бензина в 3-м ДБАК мог и должен был быть значительно меньшим, нежели теоретические «заправки».

Если подойти к делу расходования авиабензина предельно жестко и скупно, т.е. оставить в числе потребителей только истребительные, штурмовые, разведывательные и фронтовые бомбардировочные (летающие на СБ, Ар-2, Пе-2 и Су-2) полки, то имевшихся в округе 18,7 тыс. тонн бензина могло бы теоретически хватить примерно на две

недели боевых действий с напряжением 2 вылета в день для истребителей и штурмовиков, 1 вылет в день для бомбардировщиков и разведчиков. И это без учета потерь, неизбежно сокращающих число «потребителей бензина», и в предположении о том, что в каждом полку наличествует полный штатный комплект исправных самолетов; другими словами, в реальности бензина могло бы хватить и на существенно больший срок.

Теперь перейдем к наиболее важному в рамках нашего исследования вопросу о наличии бензина в авиадивизиях «первого эшелона» ВВС Западного ОВО. Не стала ли нехватка горючего причиной столь быстрого разгрома этих соединений? Количество бензина, хранившегося на аэродромах этих дивизий (причем без учета тех запасов, которые составители доклада от 15 мая отнесли к категории «имеется на оперативных аэродромах»; это дает ошибку примерно на 22 %), известно. (208) Ориентировочный расчет потребности в авиабензине произведем при следующих допущениях:

— все наличные самолеты считаются исправными и боеготовыми;

— потери равняются нулю;

— истребители заправляются на полный бак;

— бомбардировщики заправляются на две трети от максимального веса топлива<sup>1</sup>;

— расход бензина для бомбардировщиков СБ, Ар-2, Пе-2 принят одинаковым;

— напряжение ежедневно составляет два вылета в день для истребителей и штурмовиков, один вылет в день для бомбардировщиков.

Очевидно, что рассчитанный при таких условиях потребный расход горючего будет несколько завышен. Результаты представлены в нижеследующей таблице:

---

<sup>1</sup> Две трети от максимальной дальности полета бомбардировщиков СБ, Ар-2, Пе-2 составляют порядка 500—600 км; для бомбардировщиков «первого эшелона», базировавшихся не далее 100—150 км от границы, да еще и в ситуации, когда противник не удалялся, а приближался, такой продолжительности полета было бы вполне достаточно.

Таблица 8

	9-я САД	10-я САД	11-я САД
Самолеты	235 МиГ-3, 73 И-16, 52 И-153, 59 бомб.	44 И-16, 121 И-153, 48 бомб.	69 И-16, 70 И-153, 60 бомб.
Расход бензина в день, тонн	319	115	109
Наличие бензина в частях	2,263	1,453	1,371
Число дней боевой работы	7	13	13

Несмотря на всю условность и неточность произведенного расчета, он дает вполне четкий ответ на поставленный выше вопрос: нет, вовсе не нехватка горючего стала причиной стремительного (заявшего не более 1—2 дней) разгрома 9, 10, 11-й авиадивизий. Какими бы малыми («малыми» с точки зрения наших сегодняшних знаний о том, какого напряжения, какого числа боевых вылетов потребовала война в воздухе) ни были запасы горючего в частях, самолеты и летчики исчезли значительно раньше, нежели мог быть израсходован весь наличный авиабензин.

### 2.3. 30-летний генерал и его дивизия

Строго говоря, до своего 30-летия генерал-майор Сергей Александрович Черных не дожил три месяца и одну неделю — его расстреляли 16 октября 1941 г. Генералом же он стал 4 июня 1940 г., а звания Герой Советского Союза лейтенант Черных был удостоен в неполные 25 лет. Указ Президиума ВС СССР от 31 декабря 1936 года, Золотая Звезда Героя номер 21. Награжден за мужество и героизм, проявленные в воздушных боях в небе над Мадридом. Начало войны этот молодой летчик-истребитель, за четыре года превратившийся из лейтенанта в генерала, встретил в должности командира 9-й САД Западного ОВО.

Дивизия была непростая — самая крупная в составе советских ВВС (четыре истребительных и один бомбардиро-

вочный полк, 416 летчиков), получившая до начала войны самое большое количество «истребителей новых типов» (235 МиГ-3). Бомбардировочный полк дивизии (13-й БАП) одним из первых в советских ВВС начал перевооружаться на пикирующие бомбардировщики — сначала Ар-2, а затем Пе-2 (к началу войны в полку числилось 22 Ар-2 и 8 Пе-2), к началу войны на Ар-2 самостоятельно летало 40 экипажей. (223) И район базирования этой дивизии был непростой — на острие «белостокского выступа», и оказалась она одной из двух (наряду с 10-й САД) дивизий в составе ВВС западных округов, истребительные полки которой действительно находились не далее 50 км от границы (а оперативный аэродром 129-го ИАП в Тарново, в 12 км от границы, так и вовсе мог бы быть обстрелян артиллерией противника).

Элитный (выражаясь сегодняшним языком) статус дивизии, видимо, не самым лучшим образом повлиял на командиров и летчиков. *«Излишняя самоуверенность среди летного состава, переоценка сил летчиков руководящим составом, отсутствие повседневной требовательности в строгом выполнении Наставлений, Уставов и приказов... Штаб сколочен, управлять, учить и руководить частями может. Имеется некоторое зазнайство»* — так в мае 1941 г. оценивали состояние дел в 9-й САД составители отчета штаба ВВС Западного ОВО. (210)

А зазнаваться-то было не с чего. За четыре месяца (с января по апрель 41-го г. включительно) общий налет в дивизии составил 4335 часов, что дает всего лишь 12 часов на экипаж (фактически — еще меньше, так как кроме 352 «летающих самостоятельно» было еще 64 молодых летчика, которых вводили в строй). Даже если полностью исключить три холодных, снежных месяца (январь, февраль, март) и отнести весь налет ко вполне теплomu в Восточной Польше апрелю, то и тогда цифры не впечатляют. Еще хуже обстояли дела с собственно боевой подготовкой. Если верить упомянутому выше отчету, четыре истребительных полка за четыре месяца провели всего 68 учебных воздушных боев и 431 воздушную стрельбу (т.е. в среднем — 1,3 стрель-



Советский пикирующий бомбардировщик Ар-2

бы на одного летчика). (211) В графе «бомбометания» для 9-й САД стоит ошеломляющий прочерк.

Не приходится удивляться тому, что при столь «щадящем режиме» летной подготовки в дивизии за четыре месяца произошло 51 летное происшествие, одно из которых закончилось катастрофой (т.е. гибелью самолета и летчика); правило в авиации известно: мало летают — много ломают. Новые истребители МиГ-3, поступление которых в дивизию началось еще в январе, не были толком освоены ни летным, ни техническим составом вплоть до 22 июня<sup>1</sup>. И довоенный отчет, и составленные уже после разгрома дивизии «объяснительные записки» содержат жалобы на то, что вооружение «мигов» не отрегулировано должным образом и пулеметы дают многочисленные задержки при стрельбе. Из 226 летчиков, *«летающих самостоятельно на МиГ-3»*, боеготовыми считались (если верить составленному уже в июле 41-го докладу) лишь 76 человек — примечательно, что в майском отчете таковых было 100, а за маем следовало еще 20 дней июня... (212)

---

<sup>1</sup> В этой связи имеет смысл еще раз напомнить, что в соответствии с Приказом наркома обороны № 0020 от 11 марта 1941 г. для переучивания летчика на новый тип самолета отводилось 8—10 летных часов (см. РГВА, ф. 4, оп. 15-б, д. 2, л. 16), а реальная практика войны показала, что в ходе многочисленных перевооружений истребительных частей (с «ишаков» на «миги», с «мигов» на «яки», с «яков» на «кобры» и т.д.) освоение летным составом нового самолета было вполне реальным за один, максимум два месяца.

При таком уровне летной и стрелковой подготовки экипажей 235 новейших, только с завода, истребителей (две полноконструктивные истребительные эскадры по меркам Люфтваффе) представляли собой весьма сомнительную боевую ценность. Ситуация усугублялась тем, что остававшиеся в полках в значительном количестве «ишаки» были сильно изношены. На 15 мая 1941 г. в дивизии числилось 84 И-16, из которых 67 — морально и физические устаревшие модификации с мотором М-25 (ветераны испанской войны), доля исправных среди которых не превышала 50%. Полноценно оснащенным «истребителями старых типов» мог считаться один только 129-й ИАП (тот самый, который встретил начало войны на аэродроме Тарново у границы), в котором числились 52 И-153 в хорошем техническом состоянии. (203)

17 мая 1941 г. вышел приказ, в соответствии с которым *«для приближения боевой работы частей к боевым условиям в летний период и в связи с развертыванием строительства на стационарных аэродромах части ВВС округа со второй половины мая месяца переходят на оперативные аэродромы в районе дивизий»*. (213) В частности, в 9-й САД самый «старый» и опытный истребительный полк (41-й ИАП) перебазировался из Белостока на аэродром Себурчин, 124-й ИАП — из Белостока на аэродромы Высоке-Мазовецк, Пятково, Вылины-Русь, 126-й ИАП — из Бельска на аэродромы Рудка, Долубово, 129-й ИАП — из Заблудово на аэродромы Тарново, Ломжа. Бомбардировочный полк дивизии (также «старый», принимавший участие в финской войне) перелетел с аэродрома Россь в Борисовщизну (см. Карту № 4). Перечисленными выше 13 аэродромами вовсе не исчерпывалась вся аэродромная сеть 9-й САД. *«В районе дивизии имеется 26 аэродромов, из них: постоянных 4, оперативных 11, кроме того, 11 оперативных аэродромов требуют расширения. ВПП [бетонные] строятся на 4 постоянных и 6 оперативных аэродромах... К 1.11.41 г. в районе дивизии будет 4 постоянных и 61 оперативный аэродром»*. (214)

Если посмотреть на карту, то становится вполне понятным — для решения какой задачи самая мощная (в тео-



рии) авиадивизия округа оказалась там, где ее застал неожиданный удар противника (*«На 3-й день операции подвижными частями овладеть Седлец и на 5-й день переправами на р. Висла... В дальнейшем иметь в виду действия на Радом... Для обеспечения главного удара фронта нанести вспомогательный удар в направлении Белосток — Варшава»*). В районе Белостока развертывался 6-й мехкорпус (самый мощный не только среди мехкорпусов Западного ОВО, но и во всей Красной Армии), в районе Бельска — 13-й МК. Вот их наступление и предстояло прикрыть с воздуха истребителям 9-й САД. Для немцев же полоса, в которой находилась 9-я САД, была всего лишь пассивным участком фронта, на котором несколько дивизий вермахта должны были своими отвлекающими действиями сковать главную группировку советских войск.

Соответственно с этим распределялись и авиагруппы Люфтваффе. 2-й авиакорпус своими главными силами должен был поддержать прорыв танков Гудериана через Брест, Кобрин на Барановичи; именно там будут действовать пикировщики эскадры StG-77 и истребители Мёлдерса (эскадра JG-51). Отвлекать от решения основной задачи значительные ресурсы немцы не могли, и для удара по аэродромам 9-й САД у них фактически оставались лишь «горизонтальные» бомбардировщики эскадр KG-3 (аэродром Демблин), KG-53 (аэродромы Радзынь, Радом и Груец) и многоцелевые Me-110 из эскадры SKG-210 (Радзынь, Рогожничка).

Выявленные документы все еще не позволяют достоверно и полно реконструировать события последних предвоенных дней. Строго говоря, к разряду оперативных документов можно отнести лишь доклад начальника 3-го отдела (военная контрразведка) 10-й армии Западного ОВО, составленный 13 июля 1941 г., т.е. уже после состоявшегося разгрома. В докладе сказано, что *«9-я авиадивизия, дислоцированная в Белостоке, получила приказ быть в боевой готовности с 20-го на 21-е число»*. (215) И это не опечатка — именно так, с 20 на 21 июня.

Примечательно, что та же самая дата, 20 июня, появля-

ется и в мемуарах командира 10-й САД полковника Белова: *«20 июня я получил телеграмму с приказом командующего ВВС округа привести части в боевую готовность, отпуска командному составу запретить, находящихся в отпусках — отозвать в части...»* (216) Впрочем, самое странное происходит потом — Белов утверждает, что в 16.00 21 июня он получил новую шифровку из штаба округа, в которой приказ от 20 июня о приведении частей в боевую готовность и запрещении отпусков был якобы отменен!

Следы столь странного распоряжения обнаруживаются и в мемуарах подполковника Цупко (перед войной — пилота бомбардировщика в 13-м БАП 9-й САД); он пишет, что *«на воскресенье 22 июня в 13-м авиаполку объявили выходной, все обрадовались — три месяца не отдыхали»*. Дальше — еще «интереснее», если верить рассказчику, *«накануне зенитная батарея была снята с позиции и уехала на учения»*. (217) А вот в мемуарах подполковника Рулина (накануне войны — замполит 129-го ИАП 9-й САД) никаких следов субботней расслабленности не наблюдается, скорее наоборот: *«21 июня в Белосток вызвали все руководство полка. В связи с началом учения в приграничных военных округах предлагалось рассредоточить до наступления темноты всю имеющуюся в полку материальную часть, обеспечить ее маскировку. Когда в конце дня с совещания в лагерь вернулся командир полка, работа закипела. Все самолеты на аэродроме рассредоточили и замаскировали...»* (218)

Нечто среднее между оперативным документом и героической легендой представляет собой содержимое альбома под названием «История 126-го истребительного авиаполка». Подписана эта история 25 апреля 1942 года командиром полка майором Найденом, стиль изложения порою бывает таким: *«Через разрывы облаков просвечивают отдельные звезды. Воздух чистый, сырой, насыщен парами недавно прошедшего дождя. Под плоскостью одного из самолетов собралась небольшая группа людей, это летный состав эскадрильи старшего лейтенанта Арсенина...»* И тем не менее за отсутствием лучшего следует пристально изучить и этот альбом. Последние предвоенные дни в нем описаны так:

*«Вероломное нападение немецких фашистов на нашу социалистическую Родину застало личный состав полка в напряженной боевой учебе в лагерной обстановке на аэродроме Долубово (18 км от госграницы, Западная Белоруссия). Близость аэродрома к границе и напряженная международная обстановка держали летный состав полка в полной боевой готовности каждую минуту. Командованием полка был проведен ряд мероприятий по усилению боеготовности, как то: было сделано рассредоточение материальной части по всему аэродрому, наведена телефонная связь от КП полка с командирами эскадрилий, вырыты щели возле стоянок самолетов и [мест] концентрации личного состава...» (219)*

Печально знаменитая Директива № 1 (та самая, где вместо простого и ясного приказа на введение в действие окружных планов прикрытия предлагалось «не поддаваться на провокационные действия» и одновременно с этим «быть в полной боевой готовности встретить возможный внезапный удар немцев») поступила в штаб Западного ОВО в час ночи (по другим документам — в 1.45). 22 июня и в период с 2 по 2.30 передана в штабы армий (никто в высоких штабах в ту злосчастную ночь не спал). (221) Стоит отметить одну важную и не получившую по сей день внятного объяснения деталь: штаб (трудно даже сказать, штаб чего: округа или уже фронта?) все еще находился в Минске — тогда как штабы Северо-Западного и Юго-Западного фронтов были уже выведены (или находились в процессе выдвижения) на полевые командные пункты, соответственно, в окрестностях Паневежиса и Тарнополя; для Западного фронта полевой командный пункт готовился на станции Обус-Лесна (в районе Барановичей), но штаб фронта и штаб ВВС фронта так туда и не попали<sup>1</sup>.

Из показаний, данных в ходе следствия арестованным

---

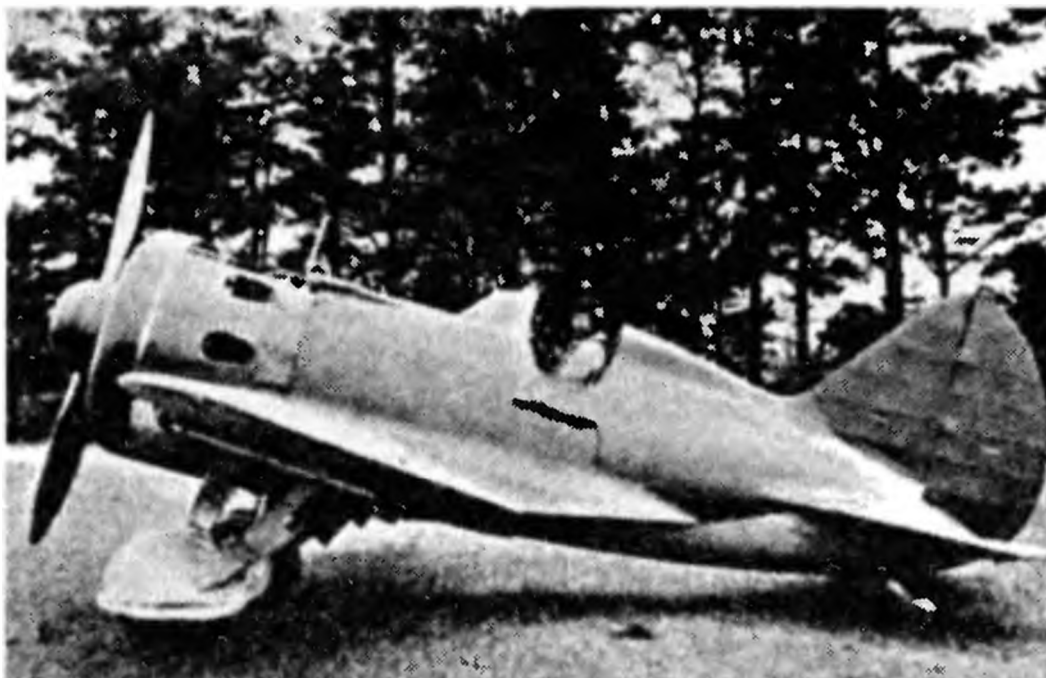
<sup>1</sup> Л.М. Сандалов (в начале войны — полковник, начальник штаба 4-й армии Западного фронта) в своих воспоминаниях сообщает, что с 19 июня в Обус-Лесна разворачивался «вспомогательный пункт управления фронта», где к моменту начала боевых действий фактически находились заместитель командующего Западным ОВО генерал-лейтенант Курдюмов, начальник Оперативного отдела штаба округа генерал-майор Семенов, начальник связи округа генерал-майор Григорьев.

4 июля 1941 г. командующим Западным фронтом Д.Г. Павловым, следует, что в 2 часа ночи 22 июня *«Конец (генерал-майор, командующий ВВС округа. — М.С.) и его заместитель Таюрский доложили мне, что авиация приведена в боевую готовность полностью и рассредоточена на аэродромах в соответствии с приказом Наркома Оборона...»* (222) Схожие по времени сообщения встречаются и в мемуарной литературе. Так, упомянутый выше командир 10-й САД полковник Белов пишет: *«Около 2 часов ночи 22 июня даю сигнал «Боевая тревога». Он передается по телефону, дублируется по радио. Через несколько минут получено подтверждение от трех полков о получении сигнала и его исполнении...»*

Особого внимания заслуживают воспоминания В.И. Олимпиева. В июне 41-го сержант Олимпиев служил командиром отделения телефонистов штаба 9-й САД и поэтому, несмотря на столь скромное звание, видел и знал довольно много; стоит отметить и то, что по своему образованию (в армию его призвали после первого курса Ленинградского кораблестроительного института) сержант намного превосходил своего командира дивизии. Описание первых часов 22 июня в воспоминаниях Олимпиева вполне стандартное: *«Вернувшись с дежурства в казарму поздно вечером 21 июня 1941 г. с увольнительной на воскресенье в кармане, я уже задремал, когда сквозь сон услышал громкую команду — «в ружье». Взглянул на часы — около двух ночи. Боевая тревога нас не удивила, так как ожидалась очередные войсковые учения... Почти рассвело, когда наш спецгрузовик, предназначенный для размотки и намотки кабеля, достиг военного аэродрома на окраине города. Все было тихо. Бросились в глаза замаскированные в капонирах вдоль летного поля 37-мм зенитные орудия (вот это, к сожалению, не столь «стандартно». — М.С.), вооруженные карабинами расчеты которых были в касках...»*

Через несколько минут после этого началась война.

Архивное дело «Оперативные сводки штаба 9 САД» (ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59) содержит всего 27 страниц. В качестве первой «оперативной сводки» присутствует листок коричневой бумаги, на котором черным каранда-



Советский истребитель И-16

шом написано: *«Белосток — бомбят все аэродромы — уничтожен 16 — бомбят группами от 5 до 55 — положение»*. Подпись — Назаров (полковник, начальник штаба 9-й САД). Происхождение листочка не вполне ясно — над текстом написано красным карандашом: *«Из Белостока»*, а под текстом надпись тем же черным карандашом: *«Друскеники»*. (224) Скорее всего, это запись сообщения, переданного «кружным путем» из Белостока через какой-то узел связи (или штаб) в Друскеники (ныне Друскининкай, Литва) в штаб ВВС фронта в Минске.

Еще труднее однозначно расшифровать слова «уничтожен 16». В составе 9-й САД не было полка с таким номером; был 13-й БАП (действительно прекративший свое существование в первые же часы войны), а в составе 11-й САД был 16-й БАП, базировавшийся на аэродроме Черлена в 15 км от аэродрома базирования 13-го БАП и разгромленный в том же темпе (обо всем этом будет рассказано далее). Единственное, что можно сказать со всей определенностью, так это то, что 55 немецких самолетов в одном налете не могло быть, потому что не могло быть никогда. Как правило, в налете на один объект участвовало не более

одной эскадрильи (штаффеля), что даже при полной укомплектованности исправными боевыми машинами (о том, как с этим обстояло дело во 2-м Воздушном флоте Люфтваффе, отмечено выше) дает 12 самолетов. Теоретически не исключена (хотя мне не известно ни одного подобного случая, подтверждаемого документально) возможность участия в налете на один объект всей авиагруппы, но в составе 2-го В.ф. ни одна группа (хоть истребительная, хоть бомбардировочная) не имела более 38 исправных самолетов.

Следующая страница Дела № 59 — это листок серой бумаги в половину стандартного А4 (вероятно, телеграфный бланк), на котором черным карандашом написано: *«Из Белостока. Командующему ВВС. Истребители уничтожены все. Прошу помощи. Черных»*. Время передачи сообщения — 10 часов 31 минута. (225) Принимая во внимание, сколько истребителей было в составе 9-й САД и сколько часов прошло с момента начала боевых действий, можно было бы усомниться не только в достоверности сообщения командира дивизии, но и в подлинности самого серого листочка. Однако по счастливому стечению обстоятельств мне удалось обнаружить в архивном фонде трофейных документов (ЦАМО, ф. 500, оп. 12462) перевод разведсводки штаба 2-го Воздушного флота Люфтваффе, где отмечено, что 22 июня в 9.31 (по берлинскому времени) была перехвачена переданная открытым текстом (!) в штаб ВВС Западного фронта радиограмма командира 9-й САД следующего содержания: *«Все истребители уничтожены. Прошу оказать помощь. Черных»*. (226) Как видим, даже после двух переводов (с русского на немецкий и с немецкого на русский) фраза сохранилась в точности, с точностью до минуты совпадает и время передачи панической радиограммы.

Страница 3 в Деле отсутствует, она бесследно пропала, о чем работниками архива сделана соответствующая запись 16.10.1951 года. На странице 4 черным карандашом записано последнее (из сохранившихся) донесение командира 9-й САД, отправленное из Белостока:

*«15.45, 22.6. Командующему ВВС Западного фронта.*

*Генерала Болдина (заместитель командующего Запад-*

ным фронтом. — М.С.) принимаем, посадка в ограничениях Белостока.

*Преимущество у противника на направлении Белосток 7—8.*

*На направлении Ломжа артиллерийская подготовка противника.*

*Черных». (227)*

Следующее донесение (на этот раз написанное красным карандашом на листочке в клеточку из школьной тетради) составлено тремя днями позже, вечером 25 июня. К этому моменту Герой Советского Союза генерал-майор Черных с остатками штаба своей дивизии перебазировался из Белостока в Могилев — стремительный бросок на 450 км. Ногами столько за три дня не пройдешь. Судя по воспоминаниям Олимпиева, *«в конце дня все авиационные части получили приказ немедленно покинуть город и уходить на восток... поздним вечером 22 июня длинная колонна машин покинула Белосток и уже ранним утром понедельника была далеко за городом...»*. Добравшись до Могилева, генерал Черных и полковник Назаров подписывают упомянутый выше листок в клеточку, в котором сказано: *«Наши потери в воздушных боях не более 5 самолетов<sup>1</sup>. Все остальные сожжены на аэродромах»*. (228) Кем сожжены — не сказано.

Других документов штаба 9-й САД, описывающих события первых дней войны, обнаружить не удалось. Немногим помогут нам и доступные документы штаба ВВС фронта. Оперативная сводка № 01, составленная к 12.00 22 июня, сообщает лишь следующее:

*«1. Части ВВС ЗапОВО приведены в боеготовность № 2 [к] 4.00 22.6.41 г. Полки 9, 10, 11 САД с этого времени начали боевые действия [по] отражению воздушных атак авиации противника и используются по плану командующих ВВС армий...»*

---

<sup>1</sup> Примечательно, что все истребительные группы 2-го Воздушного флота Люфтваффе, действовавшие в полосе 9-й САД, заявили 22 июня 1941 г. всего лишь о трех сбитых советских истребителях И-18 (так немцы в первые дни войны называли МиГ-3), в период с 7.27 по 7.35 по берлинскому времени их сбила шестая эскадрилья JG-51).

*4. 9 и 10 САД — проводная связь нарушена, связаны только [по] радио. Сведений о состоянии частей и конкретно выполняемых ими боевых задач по плану командующих ВВС армий нет...» (229)*

Тем не менее даже из этого «отсутствия сведений» следует, что к полудню 22 июня радиограмма «Все истребители уничтожены», полученная даже противником, или не дошла до сведения штаба ВВС фронта, или же была там проигнорирована (сочтена недостоверной). Оперсводка № 02 штаба ВВС фронта — кстати сказать, все еще именующего себя «ЗапОВО», — составлена к 20.00 22 июня (передача ее по телеграфу была завершена в 0.15 23 июня). В ней уже категорически утверждается следующее: *«9 САД. Вся материальная часть 41, 124, 126, 129 ИАП уничтожена противником на аэродромах Себурчин, Мазовецк, Тарново, Долубово. Сведений о потерях личного состава не имею...» (230)*

Итак, перед нами документ, настоящий, первичный, АРХИВНЫЙ документ, подтверждающий традиционную версию советской историографии — а если быть точным, так и превосходящий ее с точки зрения количественной оценки ущерба, нанесенного неприятелем. Однако подводить черту под дискуссией еще рано. Дело в том, что первыми на телеграфной ленте Оперсводки № 02 стоят такие слова: *«Передаю опер. сводку, но неполную, так как связи с тремя авиадивизиями не имею и оперативных сводок от них до сих пор добиться не смог»,* а фраза *«сведений о потерях личного состава не имею»* имеет продолжение: *«отсутствием всякой связи с 9 САД с 9.30»*. Т.е. документ-то есть, но записанные в нем слова отражают не более чем предположения, догадки заместителя начальника оперативного отдела штаба ВВС фронта майора Бескаравайного о том, что же может означать гробовое молчание командования дивизии.

Теперь обратимся к оперативным документам авиаполков, входивших в состав 9-й САД. На первый взгляд, шансы найти что-либо ничтожно малы — какие документы могли остаться от разгромленных в первые же часы войны пол-



ков? В фонде самой 9-й авиадивизии (ЦАМО, ф. 20048А, оп. 2) хранится единственная «Штатно-должностная книга учета офицерского и сержантского состава». Процитированные выше донесения, написанные карандашами на клочках бумаги, сохранились в архивном фонде вышестоящей инстанции — штаба ВВС Западного фронта. И тем не менее документы, и не в единственном числе, существуют. Существуют и опубликованные воспоминания очевидцев и участников событий.

Начнем с выше уже упомянутой «Истории 126-го ИАП». События первого дня войны описаны там следующим образом:

*«Первая внезапная атака самолетов противника на аэродром Долубово не имела успеха. 22.6.41 г. в 8 часов 15 минут (т.е. спустя 4 часа после начала боевых действий на границе, от которой аэродром отделяло всего 18 км. — М.С.) на высоте 800 м в 5 км севернее аэродрома Долубово появилось 23 самолета Ю-88 с курсом на восток. Вылетевшая девятка самолетов МиГ-3 под командованием заместителя командира 4-й эскадрильи лейтенанта Алаева Г.И. вступила с группой бомбардировщиков противника в воздушный бой. В результате воздушного боя 2 самолета Ю-88 были сбиты и упали в районе аэродрома, остальные самолеты противника были рассеяны, своих потерь не было.*

*Через 10 минут после воздушного боя с бомбардировщиками в районе аэродрома появилось 10 самолетов Me-109 и 9 самолетов Me-110. Самолеты Me-110 начали штурмовку аэродрома, а самолеты Me-109 завязали воздушный бой с нашими самолетами МиГ-3, прикрывающими аэродром. В результате воздушного боя один Me-109 был сбит и упал в районе аэродрома. Командир звена младший лейтенант Панфилов, ведя воздушный бой на высоте 600 м с двумя Me-109, отрубил винтом своего истребителя хвост Me-109 и, будучи подожжен вторым Me-109, оставил самолет и выпрыгнул с парашютом (6-я эскадрилья JG-51 в 7.26/7.35 по берлинскому времени вела воздушный бой с советскими истребителями, после которого заявила 3 сбитых И-18 (так немцы в первые дни войны называли «миги») без собственных по-*

терь — М.С.). Приземлился благополучно в районе местечка Боцки.

*Неожиданное нападение фашистской авиации вызвало целый ряд затруднений в боевой работе полка, связь с вышестоящим командованием и с внешним миром была прервана, противник предпринимал яростные непрерывные штурмовки аэродрома. Несмотря на это, личный состав проявил выдержанность, устойчивость и стремление дать отпор завлавшим фашистам. Механик по радио воентехник 2 ранга Никулин В.Я., увидев, что 1-й номер расчета зенитного пулемета выведен из строя, стал сам у пулемета и вел огонь до тех пор, пока фашистские «асы» не ушли; сбитый им самолет Me-109 упал в 500 м от зенитной точки.*

*Заместитель командира 4-й эскадрильи лейтенант Алаев Г.И. во время штурмовки аэродрома вражеской авиацией завязал на высоте 150—200 м неравный воздушный бой с 5 самолетами противника и, имея малую высоту, зацепил левой плоскостью за постройку, погиб бесстрашным бойцом в воздушном бою». (231)*

И это все, что можно найти в «Истории 126-го ИАП». В следующем абзаце уже идут итоговые цифры (количество вылетов, воздушных боев, сбитых самолетов противника) за период с 22 июня по 13 сентября 1941 г. О том, как и чем закончился для полка день 22 июня, где и как начался день 23 июня, — не сказано ни слова. Совместить этот архивный документ с архивным документом про «все истребители уничтожены» категорически не удастся — упомянутая в «Истории» потеря двух «мигов» (из 50, не считая 23 изношенных «ишаков») на объяснение причины потери всей боевой матчасти полка не тянет...

От 129-го ИАП сохранился более серьезный документ, нежели «история». Эту авиачасть ждала трудная и славная судьба — после разгрома и потери всех самолетов личный состав был выведен на переформирование в тыл, затем полк сражался в небе над Москвой, одним из первых получил звание гвардейского и закончил войну как 5-й Гвардей-

ский Берлинский дважды орденосный, а по числу сбитых (заявленных) самолетов противника вошел в десятку лучших истребительных полков советских ВВС. Но все это будет позднее, пока же обратимся к первым двум страницам «Журнала боевых действий 129-го ИАП».

Летом 41-го документы с таким наименованием сплошь и рядом составлялись задним числом, а порой — и другими командирами (сменившими погибших или расстрелянных предшественников). 129-й ИАП и в этом смысле занимает особое место — ЖБД полка составлен явно по горячим следам событий. Итак:

*«22.6.41 г.*

*Боевая задача: Прикрытие аэродрома Тарново от самолетов противника.*

*Время вылета: 4.05*

*Время действий: 4.08 (напомню, что аэродром находился в 12 км от границы. — М.С.).*

*Время посадки: (не указано. — М.С.).*

*Действия противника: Бомбардировочный налет на г. Ломжа.*

*Результаты выполнения боевого задания: Сбито 2 самолета противника типа Me-109, один самолет сбил младший лейтенант Цебенко и один сбил старший политрук Соколов. Израсходовано 4000 патронов ШКАС и 1500 патронов БС (т.е. примерно 5 полных боекомплектов истребителя «мига». — М.С.). Всего выполнено 74 самолето-вылета.*

*Потери свои: 1 самолет МиГ-3 не вернулся с боевого задания, 1 сбит в воздушном бою...»*

Вот и все про «самый длинный день в году». Почти все. На том месте, где я поставил многоточие, стоят еще две цифры: 27 МиГ-3 и 11 И-153 потеряны на земле! Когда и при каких обстоятельствах потеряны — не известно; про какие-либо «действия противника», кроме отмеченного выше налета на Ломжу, в ЖБД не сказано ни слова. Безостановочно следующие один за другим налеты вражеской авиации на аэродром Тарново появятся позднее, в послевоенных мемуарах. Зато в ЖБД полка есть отчет о событиях следующего дня:

«23.6.41 г.

*Боевая задача: Прикрытие аэродромов Добженовка (рядом с аэродромом Заблудово. — М.С.), Курьяны, Кватеры, Барановичи (последний пункт в 175 км восточнее Белостока. — М.С.).*

*Время вылета: (не указано. — М.С.).*

*Время действий: (не указано. — М.С.).*

*Время посадки: (не указано. — М.С.).*

*Действия противника: Штурмовой налет на аэродромы Кватеры, Барановичи.*

*Результаты выполнения боевого задания: Произведено 4 воздушных боя над аэродромами Кватеры, Барановичи. Израсходовано 5000 патронов ШКАС и 2500 патронов БС. Всего выполнено 53 самолето-вылета.*

*Потери свои: На земле уничтожено 23 МиГ-3, 21 И-153, 8 учебных». (232)*

Даже если не подвергать сомнению эти ошеломляющие цифры наземных потерь, приходится констатировать, что и к исходу дня 23 июня «все истребители» 129-го ИАП уничтожены не были — арифметический остаток должен был составить 5 МиГ-3 и 20 И-153<sup>1</sup>. Пройдут еще один-два месяца, и 25 истребителей в одном полку будут расцениваться в советских ВВС как неслыханная роскошь (штатная численность будет снижена до 20 единиц), но в июне 41-го так, видимо, не считают. Следующая (после 23 июня) запись в ЖБД 129-го ИАП появляется только... 5 июля! Полк, находящийся в тот день неизвестно где, выполнил в период с 7.33 по 8.20 8 боевых вылетов, израсходовано 200 патронов к пулемету ШКАС. Затем — еще один перерыв в записях, на целых 10 дней.

15 июля полк прикрывает аэродром г. Орел; выполнено 10 вылетов, «встреч с противником не было». Оно и понятно — в середине июля 1941 г. у Люфтваффе были другие

---

<sup>1</sup> Есть основания предположить, что незадолго до начала войны 6 И-153 были переданы из 129-го ИАП в 33-й ИАП (10-я САД), но в результате запаздывания прохождения информации по штабным инстанциям этот факт не был отражен в документах; в таком случае арифметический остаток по «чайкам» будет равняться 14.

заботы, нежели налеты на расположенный в глубоком тылу Орел. Первое (после июня) упоминание о воздушном бое с самолетами противника появляется в ЖБД 129-го ИАП только 28 июля. Последняя запись в ЖБД датирована 25 января 1942 г. Полк к тому моменту уже стал гвардейским, на последней странице документа подпись начальника штаба 5-го ГвИАП майора Русанова. Самое, на мой взгляд, интересное - это то, чего в документе нет. А нет в нем ни одного упоминания хотя бы об одном самолете, потерянном на земле после 23 июня! Видимо, немцы уронили и навсегда потеряли «волшебную палочку», при помощи которой они уничтожили на земле 82 самолета 129-го ИАП за два первых дня войны.

Как и следовало ожидать, в изданных в советские годы мемуарах странная история разгрома 129-го ИАП выглядит едва ли не героической сагой:

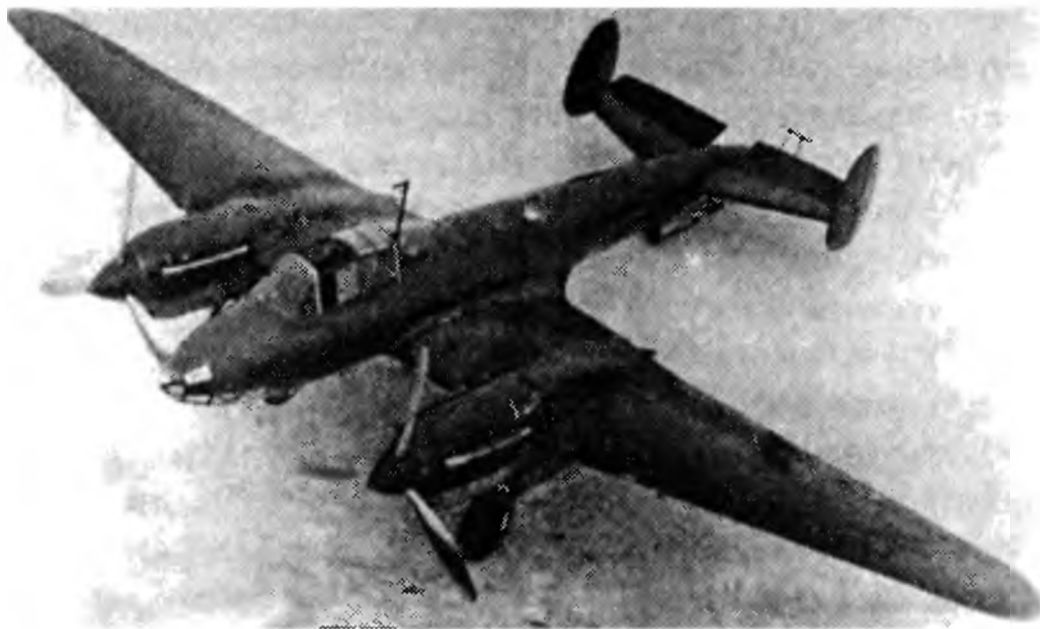
*«...Фашисты с особой, свойственной немцам педантичностью, через равные промежутки времени наносили по аэродрому один бомбовый удар за другим. Наверно, решили стереть его с лица земли, уничтожить все до последней машины, до последнего человека. Наши летчики поднимали свои машины в воздух под огнем вражеской авиации. Налеты следовали в нарастающем темпе. Командир полка собрал летчиков и сказал:*

*— Обстановка сложилась тяжелая. Связи с дивизией нет, сжатый воздух на исходе, а компрессор разбит. Принято решение: вывести полк из-под удара. Будем перелетать на другой аэродром, «миги» поведу сам, «чайки» — комиссар полка...*

*Он помолчал — слова давались ему с трудом. И в полной тишине добавил:*

*— Необходимо выделить команду для уничтожения всего оставшегося: боекомплектов бомб, снарядов, патронов и горючего.*

*Беркаль (капитан Ю.М. Беркаль, командир 129-го ИАП) принял единственное возможное решение в сложившейся обстановке, но как тяжело сознавать, что оно единственное. Да, мы не представляли еще до конца непомерной тяжести*



Советский пикирующий бомбардировщик Пе-2

*войны. Всем хотелось поскорее сесть за штурвал боевой машины и бить, бить фашистов (чем же их собирались «бить», бросая на аэродроме боевые машины, уничтожая боеприпасы и горючее? — М.С.). А пока, используя паузу между налетами врага, комэски быстро распределили оставшиеся самолеты между летчиками. Двумя группами — сначала «чайки», потом «миги» — перелетели на аэродром Добженовка, расположенный всего в нескольких километрах от места постоянного базирования полка в Заблудово. Там, на зимних квартирах, разместились семьи личного состава (вот это важное обстоятельство привычно упускается всеми из виду. — М.С.) .*

*С нового аэродрома летчики вылетали на прикрытия города Белостока и его железнодорожного узла (о чем в ЖБД полка нет ни слова. — М.С.). Из штаба дивизии прибыл связной. Он передал командиру полка приказ: всем самолетам до наступления темноты перелететь на аэродром Кватеры (65 км восточнее Белостока. — М.С.)... Нехотя догорал день. Спрятавшееся за горизонтом солнце долго кровавым заревом пылало на западе...»*

Далее, чтобы решение о втором в течение одного дня перебазировании выглядело пристойнее, начинается ост-

росюжетный рассказ про то, как «к аэродрому Добженовка уже рвались немецкие танки и мотопехота... рядом с аэродромом шел встречный ночной бой, огненные всполохи подступали к аэродрому, охватывали его кольцом». Кто с кем воевал поздним вечером 22 июня в районе Белосток, Заблудово — понять решительно невозможно; ни танков, ни мотопехоты в тех местах не было вовсе, обычная же пехота вермахта подошла к Белостоку лишь 25 июня.

*«А на аэродроме Кватеры готовились к боевым вылетам... На аэродром слетелись все уцелевшие за день самолеты на Белостокском и Гродненском направлениях, главным образом с приграничных аэродромов. Притихли машины, смолкли голоса уставших людей. Наступило затишье. И вдруг в воздухе раздался рокот чужих моторов. Прошло мгновение. С земли было видно, как на аэродром под крутыми углами с двух сторон пикировали две группы Me-110. Они сбросили бомбы, затем стали поливать аэродром пулеметными очередями. Запылали Кватеры. Более пятнадцати минут продолжалась бомбежка. А когда все кончилось, снова наступила особенно ощутимая тишина (неужели это и есть тот самый эпизод, который в ЖБД описан как «произведено 4 воздушных боя над аэродромами Кватеры, Барановичи. Израсходовано 5000 патронов ШКАС и 2500 патронов БС»?). Легкий ветерок чистил аэродром от поднятой пыли, разгонял гарь.*

*Беркаль отдал распоряжение готовить к полету «миги». Переливали из баков неисправных машин бензин, переставляли бортовые баллоны со сжатым воздухом для запуска моторов. Пять «мигов» перегнали на аэродром Барановичи (260 км восточнее Тарново. — М.С.), тоже забитый самолетами, преимущественно истребителями И-16 и И-15бис... Надо проявить выдержку и дисциплину, отойти в тыл и сберечь людей...» (218)*

На этой доброй ноте, на решении «сберечь людей», отдавая неприятелю по 100 верст отнюдь не безлюдной пустыни в день, мы закончим наш явно не завершённый рассказ о событиях 22 июня в 129-м ИАП и перейдем к истории самого крупного в составе 9-й САД (если не всех ВВС

Красной Армии) истребительного полка — 124-го ИАП. В полку числилось 85 летчиков, в том числе 64 самостоятельно летающих на «мигах», 70 истребителей МиГ-3 и 29 И-16.

В архивном фонде 124-го ИАП хранится документ с заголовком: «Оперсводка № 01 к 12.00 22.6.41, штаб 124 авиаполка, Высоке-Мазовецк». Как было уже показано в предисловии к первому тому этой книги, фактически «Оперсводка № 01» была составлена задним числом, предположительно — 1 июля 1941 года, и писалась она в г. Орел. По сути дела, перед нами «объяснительная записка», в которой командование полка пыталось описать те «обстоятельства непреодолимой силы», из-за которых оно оказалось без самолетов и в 950 км от аэродрома предвоенного базирования. Тем не менее даже этот весьма специфический документ напрочь опрокидывает версию о «внезапном уничтожающем ударе» немецкой авиации.

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

*«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. — М.С.). 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 про-*



*извели 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.*

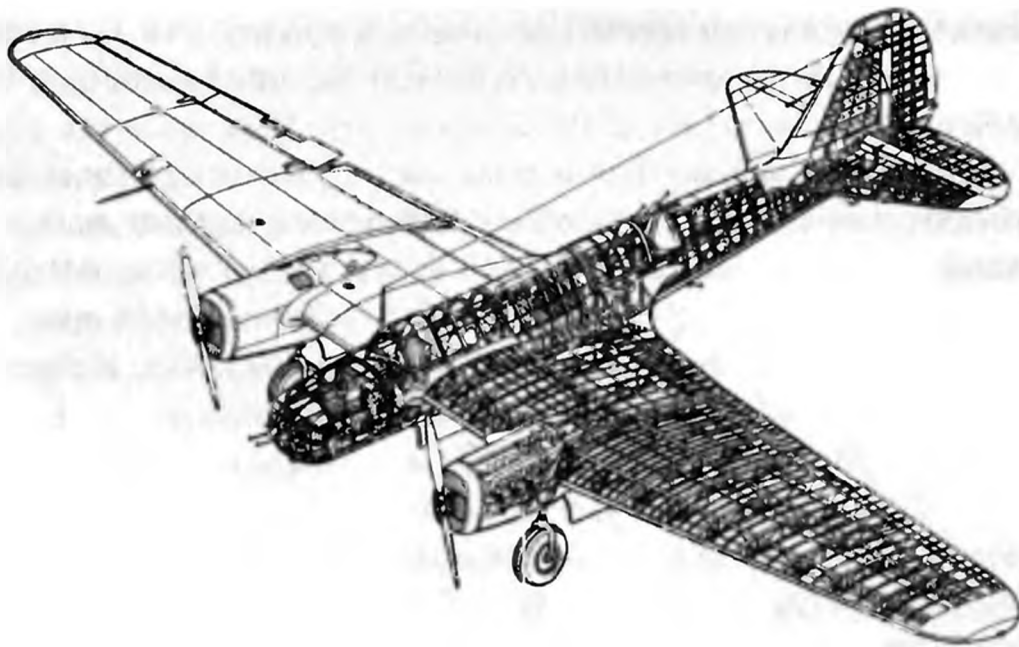
*Третье. В 11.15 6 самолетов Ме-110 произвели бомбардировку с пикирования и штурмовые действия по самолетам, находившимся на аэродроме. В течение 20 минут налета уничтожено до 12 самолетов МиГ-3, 2 И-16, 4 УТИ-4 и один И-16 был сбит в воздухе. В этом налете наши истребители в составе 3-х самолетов МиГ-3 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 (подчеркнуто мной. — М.С.). 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 само-*



Советский бомбардировщик СБ

*летов 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»). Очень может быть, что составлять его начали 22 июня, еще до начала панического «перебазирования».

Простой вывод, который можно уверенно сделать на основании Оперсводки № 01, заключается в том, что «мирно спящим» 124-й ИАП вовсе не был — первый (и самый

массовый) вылет истребителей полка произошел в 4.30, за час до появления первых немецких разведчиков над аэродромом Высоке-Мазовецк. Второй, столь же очевидный вывод состоит в том, что первый вылет стал последним, в котором 124-й ИАП решал какие-то боевые задачи, выходящие за рамки самообороны собственного аэродрома. После 4.30 утра не отмечены хотя бы минимальные попытки что-то сделать: прикрыть от непрерывных атак вражеской авиации собственные наземные войска, прикрыть советские бомбардировщики, которые именно в эти самые часы десятками сбивали истребители эскадры Мёльдерса (JG-51), атаковать немецкие аэродромы. В частности, в 100 км к северу от Высоке-Мазовецка находились два аэродрома (Ожиш и Элк) бомбардировочной эскадры KG-2; немецких истребителей там не было, а базирующиеся на них ветераны испанской войны «Дорнье» Do-17 (такие же «скоростные», как и наши СБ) могли бы стать учебной мишенью для «мигов» 124-го ИАП.

Впрочем, и с задачей самообороны собственного аэродрома 124-й ИАП не справился. Это отчетливо видно даже из той информации, которую сообщают составители оперсводки. Для большей наглядности сведем ее в нижеследующую таблицу:

**Таблица 9**

	4.30	5.25	5.35	8.40	10.20	11.15	15.30	16.20
Вылеты истребителей 124-го ИАП	28	5 (?)	0	0	12	4 (?)	0	0
Сбито с-тов противника	1	0	0	0	0	1	0	0
Потеряно в воздухе (только МиГ-3)	0	1	0	0	0	0	0	0
Число с-тов пр-ка, участвовавших в налете (бомб.+ истр.)	—	1+2	18+7	2+0	30+0	0+6	18+7	9+7
Уничтожено на земле (только МиГ-3)	—	0	0	0	15	12	???	???

Первые три налета на аэродром оканчиваются (для немцев) безрезультатно, и во время налета с участием большого (если верить оперсводке) числа бомбардировщиков и истребителей немцы беспорядочно сбрасывают бомбы и не попадают даже по летному полю — но при этом истребительный полк практически бездействует, и на перехват самолетов противника в 5.35 не поднимается никто.

Лишь убедившись в том, что бомбардировка аэродрома Высоке-Мазовецк является не слишком опасным делом, немцы высылают (без прикрытия истребителей!) крупную формацию бомбардировщиков, которые в 10.20, через 6 часов после начала войны, основательно «утюжат» аэродром. Командование (если таковое к тому моменту существовало) и летный состав 124-го ИАП терпеливо дожидаются завершения бомбежки, после чего *«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»*. Тут стоит напомнить, что МиГ-3 обладал, конечно же, многими недостатками, но это был самый скоростной серийный истребитель в мире, и для того, чтобы не догнать на «миге» тихоходный бомбардировщик, надо было дать тому возможность улететь достаточно далеко.

Час спустя прилетают 6 штурмовиков Me-110, на отражение которых в воздух поднимается одно-единственное звено «мигов» под командованием капитана Круглова (как будет показано ниже, он в этот момент взял на себя обязанности командира полка). Все остальные (а к тому моменту на аэродроме должно было оставаться не менее трех эскадрилий исправных МиГ-3) бездействуют, что позволяет немцам *«в течение 20 минут налета»* расстреливать стоящую на земле технику.

После этого в 124-м ИАП что-то происходит. Что именно — можно только догадываться, но когда в 15.30, пообедав и отдохнув, немцы снова прилетают бомбить аэродром Высоке-Мазовецк, они уже не встречают даже малейшего сопротивления *«ввиду отсутствия матчасти»*. А куда же она делась? Если верить составителям Оперсводки № 01, к

тому моменту все потери «мигов» полка, в воздухе и на земле, составляли лишь 28 машин из 70. И это если вовсе не считать «матчастью» две дюжины «ишаков». Даже со всеми оговорками о возможных технических неисправностях, о наличии поврежденных во время утренних налетов, но не вошедших в перечень уничтоженных истребителей, не трудно понять, что «отсутствие матчасти» может иметь только одно объяснение — матчасть сама не летает, а летчиков на аэродроме Высоке-Мазовецк к тому времени или уже не было вовсе, или они были окончательно парализованы паникой.

Такой вывод, по мнению некоторых — «сенсационный и скандальный», вполне согласуется с выводом, который 70 лет назад был зафиксирован в Спецсообщении 3-го Управления НКО № 37928 от 15 июля 1941 года:

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

*...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, оставшийся за командира полка на время его отпуски, 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 (не успела с февраля по июнь. — М.С.) отрегулировать их. Все это привело к тому, что все самолеты полка были уничтожены...» (215)*

Меньше всего информации мне удалось обнаружить по 41-му ИАП, а это был самый «старый» в составе 9-й САД кадровый авиаполк, принимавший участие еще в совет-

ско-финской войне. В упомянутом выше Спецсообщении читаем:

*«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, так как все они были рассредоточены и замаскированы (подчеркнуто мной. — М.С.), 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 (подчеркнуто мной. — М.С.) с аэродрома Себурчин, так как на этом аэродроме имелось все для ведения боя, принял решение перебросить полк на аэродром Курьяны (7 км юго-восточнее Белостока. — М.С.), 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 (снова компрессор, бессмысленный и беспощадный. — М.С.) и патронов к пулемету БС, оказавшись небоеспособным». (215)*

На первый взгляд — все в 41-м ИАП «было как у всех», но есть, однако же, и одно существенное отличие. Открывая составленную в г. Орел Оперативную сводку (б/н) штаба 9-й САД к 22.00 30 июня (это первая с начала войны сводка, которая напечатана на машинке, на нормальной бумаге), мы видим круглую цифру «0» в строке количества летчиков 41-го ИАП. (234) Где же они? А они (не все, правда) воюют, и именно поэтому добежавший аж до Орла штаб 9-й САД ничего не знает про их местонахождение. Воюют летчики 41-го ИАП, причем вместе со своим ко-

мандиром майором Ершовым, в составе 43-й ИАД — единственного истребительного соединения, оставшегося в составе ВВС Западного фронта после разгрома первых дней.

Судя по отчету «О боевой работе 43-й авиадивизии за 6 месяцев Великой Отечественной войны», 41-й ИАП был 26 июня 1941 г. вполне официально включен в состав 43-й ИАД. На тот момент на вооружении полка числилось 12 МиГ-3. (235) К 29 июня в 41-й ИАП в строю все те же 12 «мигов» и 52 летчика (перед началом войны их было 79). (236) Судя по потерям (а это едва ли не единственный для ситуации лета 41-го года объективный критерий), полк воюет весьма активно: до момента вывода на переформирование (3 июля) 2 самолета сбиты в воздушном бою, 2 «не вернулись с задания», 4 истребителя повреждены в авариях. В строке «уничтожено на аэродроме», как и следовало ожидать, стоит прочерк. (237)

Так выглядит очень короткая история боевых действий 41-го ИАП в сухом изложении штабных документов. В мемуарах генерала Г.Н. Захарова (на тот момент — командира 43-й ИАД) появляются и заслуживающие упоминания детали: *«Под Могилевом в состав 43-й авиадивизии влились 41-й и 170-й истребительные полки. 41 ИАП командовал майор Ершов, 170 ИАП — майор Мищенко. Эти полки пробыли в составе дивизии всего семь-девять дней, но и за столь короткий срок летчики полков успели себя зарекомендовать как отличные воздушные бойцы. За неделю боев истребители майора Ершова сбили более двадцати самолетов противника! Летчики дрались без оглядки — так, словно каждый их бой был единственным...»* (238)

В завершение рассказа о действиях и бездействии истребительных частей 9-й САД попытаемся хотя бы ориентировочно оценить количество потерь противника. Всего 22 июня 1941 г. 2-й Воздушный флот Люфтваффе потерял от воздействия противника 25 самолетов безвозвратно, еще 21 машина получила повреждения разной степени тяжести. (241) Топонимика «белостокского выступления» в каче-

стве указания места воздушного боя (потери самолета) в явном виде встречается пять раз: бомбардировщик Do-17 из состава KG-2 стопроцентно сбит в районе Ломжа, два Me-110 из эскадры SKG-210 также стопроцентно сбиты в районе Замбрув (между Тарново и Высоке-Мазовецком), один «Мессершмитт» эскадры JG-27 сбит в районе Кнышина (30 км к северу от Белостока) и еще один «мессер» 51-й эскадры получил небольшое повреждение (10%) в районе Бельска. Правду сказать, в качестве причины потери двух Me-110 указан обстрел ЗА, но немцы могли в этом вопросе и ошибиться.

Важнее другое — из 46 случаев потери и/или повреждения самолета место боя указано только в 18 случаях. С некоторой натяжкой можно распространить эту пропорцию и на число самолетов, сбитых в районе базирования 9-й САД. При таких допущениях можно предположить, что истребители дивизии сбили (повредили) порядка 8—10 немецких самолетов. Как видим, итоговая цифра вполне укладывается в рамки нормального 2-кратного завышения числа заявленных побед в сравнении с реальными (если под «заявленными» понимать цитаты из документов, а не «охотничьи рассказы» из послевоенных духоподъемных мемуаров).

В странной, запутанной и все еще не разгаданной до конца истории разгрома 9-й САД остается открытым самый главный вопрос: кто же все-таки принимал решение об «истребительном перебазировании» авиаполков, перебазировании поспешном, «без патронов к пулемету БС» и с брошенным аэродромным оборудованием? Что конкретно с утра до вечера 22 июня делало командование 9-й САД? Нашлось ли у него 10—15 минут полетного времени для того, чтобы побывать на передовых аэродромах? Или генерал Черных ограничился одной лишь констатацией несуществующего факта («все истребители уничтожены»)?

Очень странный «ответ» на эти вопросы обнаружился в совершенно неожиданном месте — в архивном фонде 1-й танковой дивизии Ленинградского военного округа. Нача-



15

# ПРИГОВОР

Именем Союза Советских Социалистических Республик  
Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР

в составе:

Председательствующего ДВУВООБОРИСТА ОРЕЛОВА

Членов: ДВУВООБОРИСТА КАНДЫБИНА и ВОЕННОГО ПРАСТА I Р. ЧЕЩОВА

При секретаре военном юристе \_\_\_\_\_ ранга МАЗУРОВИЧ

В открытом \_\_\_\_\_ судебном заседании, в гор. \_\_\_\_\_ Москве

\_\_\_\_\_ 28 - июля \_\_\_\_\_ 1941 года, рассмотрела дело по обвинению:

ЧЕРНЫХ Сергея Александровича; 1912 г.р., уроженца Нижнего  
Тягина, по национальности русского, героя Советского Союза,  
члена ВКП/б/ с 1932 г., до ареста - командир 9-ой САД, высшего  
военного звания - генерал-майор авиации, - в преступлении, пред-  
усмотренном ст. 198-21 п. б УК РСФСР.

Предварительным и судебным следствием установлено, что подсудимый Черных,  
будучи командиром 9-ой авиационной дивизии, в начале войны  
действительный германский солдат в составе 9-ой САД, высшего  
военного звания - генерал-майор авиации, в результате его действий французской  
авиации на аэродроме дивизии было уничтожено около 70%  
материальной части этой дивизии.  
Кроме того, подсудимый Черных, находясь в плену с 24-го на 25-ое  
июня на территории аэродрома и, приняв участие на этой  
аэродроме при советских самолетах за французские, пытался  
перелететь, абы <sup>лететь</sup> в Германию, а затем бросил руководство дивизии,  
составив дивизию в панисекском самолете на узловой станции,  
бы главным образом, оружия и боевого имущества, бегая с фронта в  
1. Бундес, где был задержан органами милиции и доставлен  
к командованию дивизии.

Приговор Военной коллегии Верховного суда СССР  
по делу генерал-майора Черных

ло войны эта дивизия встретила в эшелонах, перебазирова-  
ясь 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 и иметь не могла, однако именно в архивном фонде

этого соединения мне удалось обнаружить<sup>1</sup> копию приказа командующего войсками 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...» (239)*

Странно. И процитированное выше Спецсообщение 3-го Управления НКО (военная контрразведка), и известные ныне факты свидетельствуют о том, что в поспешном «перебазировании» не было необходимости, и именно оно-то и послужило толчком к развалу дивизии...

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. Единственное, что известно и сомнений не вызывает, так это приговор Военной коллегии Верховного суда СССР, вынесенный 28 июля 1941 года:

*«...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,*

---

<sup>1</sup> Командующим Западным фронтом на тот момент был сам нарком обороны СССР маршал Тимошенко. Вероятно, именно поэтому последовало указание («приказ разъяснить всему командному составу до командиров полков включительно»), и копии документа были разосланы в штабы соединений других фронтов.

*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». (240)*

30 июля 1941 г. комиссия Политбюро ЦК ВКП(б) по судебным делам решила (Протокол № 50 за подписями Калинина, Шкирятова и Меркулова) «согласиться с применением расстрела к Черных С.А.». И по существовавшим тогда законам/понятиям, и по сложившейся многолетней практике после этого оставалось только передать осужденного в распоряжение расстрельной команды НКВД. Однако прошел весь август, сентябрь, а Черных оставался в живых. Расстреляли его только 16 октября 1941 г., когда к поспешному «перебазированию» из Москвы на восток при-

ступил уже сам центральный аппарат НКВД. Что это было, зачем и для каких «оперативных разработок» бывшему генералу сохраняли жизнь — ответ на эти вопросы по сей день не знает никто.

## 2.4. В полосе главного удара

*«Несмотря на количественное превосходство ВВС противника и внезапное нападение, летный состав частей дивизии смело и самоотверженно отражал все налеты противника на аэродромы и базы дивизии. Командование дивизии, учитывая сложившуюся обстановку, при отсутствии связи со штабом ЗапОВО, маневрируя аэродромами, своевременно вывело из под удара 18 самолетов истребителей и 17 бомбардировщиков. 26 и 27.6.41 части и управление дивизии вышли окончательно из боя, сохранив 95% летно-технического состава, который был отправлен на завод за получением и для переуличивания на новой матчасти». (242)*

Вот так, уверенно и бодро, докладывало командование 10-й САД о своих достижениях 17 октября 1941 года. Всего два месяца назад давались и другие оценки; в частности, в справке «Изменения в составе и дислокации ВВС Запфронта за период с 22.6 по 10.8 41» изменения, произошедшие в 10-й САД, описывались следующим образом: «С 24.6.41 распалась, часть летного состава направлена в Бобруйск, и дальше ничего не известно. Штаб АД под № 10 АД работает в составе ВВС фронта». (247) Но то — летом, а к середине октября дивизия была воссоздана и уже снова выводилась в тыл на переформирование, командному составу «за успешную работу и умелое руководство боевой работой частей» была объявлена благодарность, а самое главное — все к тому моменту уже знали, что «гроза миновала». Кому суждено было быть расстрелянным — расстреляны, оставленные в живых могут уже безбоязненно докладывать про то, как в «сложившейся обстановке» они «своевременно вывели из-под удара» 95% летного состава, потеряв (во всех значениях этого слова) 85% боевых самолетов.

А шершавая стена расстрельного подвала была так близко! 10-я САД находилась в оперативном подчинении у командующего 4-й армией генерал-майора Коробкова. Генерала арестовали, судили (вместе с командующим и начальником штаба Западного фронта) и 22 июля 1941 г. приговорили к расстрелу; в ту же ночь приговор был приведен в исполнение. И еще был в составе 4-й армии 14-й мехкорпус, сгоревший в сражении с отборными частями 2-й танковой группы Гудериана. Командира 14-го МК генерал-майора Оборина также арестовали и 13 августа 1941 г. приговорили к расстрелу. Ни прежние заслуги, ни бесспорный факт количественного и качественного превосходства танков противника, ни ранение командира мехкорпуса в бою — ничто не было принято во внимание. Расстреляли. У командира 10-й САД был серьезный «шанс» оказаться в этом же перечне, но судьба оказалась к нему милостива.

Худшая участь ждала вверенную ему дивизию. 10-я САД базировалась в районе Брест, Кобрин, Пружаны, т.е. точно в полосе главного удара 2-й танковой группы вермахта. Для того чтобы обеспечить танкистов Гудериана надежным прикрытием с воздуха, немецкое командование сосредоточило к западу от Бреста мощную группировку Люфтваффе. К утру 22 июня там находилась самая крупная (четыре авигруппы) истребительная эскадра JG-51 под командованием лучшего на тот момент аса Люфтваффе В.Мёльдерса, еще одна, пятая по счету, истребительная группа (I/JG-53) базировалась вместе с истребителями 51-й эскадры на аэродроме Кржевица (см. Карту № 4). Все пять групп были полностью перевооружены на «мессера» последней модификации Bf-109F, каковых в исправном состоянии числилось 156 единиц. В 20—30 км от границы разворачивались три группы пикировщиков эскадры StG-77 (всего 87 исправных Ju-87), чуть далее в глубине оперативного построения находились две группы многоцелевых Me-110 (всего 74 исправные машины).

Что могла противопоставить этому 10-я САД? В составе дивизии было четыре авиаполка: два истребительных (33-й ИАП и 123-й ИАП), один штурмовой (74-й ШАП) и один

бомбардировочный (39-й БАП). Истребительные полки предполагалось в период март—май 1941 г. перевооружить на Як-1 (всего дивизия по плану должна была получить 126 этих самолетов, которым предстояло стать самым массовым типом истребителей советских ВВС периода войны). (243) Планы, однако же, выполнены не были, и к началу войны один только 123-й ИАП успел получить 20 «яков»; новые самолеты поступили в часть буквально за несколько дней до 22 июня, и к первым воздушным боям их еще не успели ввести в строй (есть данные, что они еще находились в процессе сборки). (244)

В результате воевать летчикам 10-й САД пришлось на самолетах «старых типов», причем «типы» эти оказались очень разными: 123-й ИАП был полностью укомплектован «чайками» И-153 выпуска 1940 года, в хорошем техническом состоянии, с самыми мощными моторами (М-63), в то время как 33-й ИАП вырабатывал последние моторесурсы допотопных И-16 тип 5 (вариант с двумя пулеметами винтовочного калибра и мотором М-25) выпуска 1936—1937 гг.<sup>1</sup>. (245)

Штурмовой полк дивизии, как и все прочие штурмовые полки советских ВВС кануна войны, был вооружен бипланами И-15/И-153, но, в отличие от многих других полков, укомплектован он был по полной штатной норме (47 И-15бис и 15 И-153); в дополнение к тому 74-й ШАП одним из самых первых получил новейшие на тот момент штурмовики Ил-2 в количестве 8 единиц. (246) Бомбардировочный полк (39-й БАП) был «старым», кадровым, с боевым опытом «зимней войны» против Финляндии. Накануне 22 июня в полку было 5 (по другим источникам — 9) новых пикирующих бомбардировщиков Пе-2, но основным вооружением 39-го БАП оставались ветераны СБ в количестве 43 единиц. (246)

Характерной особенностью 10-й САД был сверхштатный избыток летного состава — по 70 и более летчиков в истре-

---

<sup>1</sup> Судя по документам полка, непосредственно перед началом боевых действий в его состав было передано 6 «чаек» и два новых МиГ-1.

бительных и штурмовом полку. Другой особенностью (хотя правильнее будет сказать — достоинством) дивизии была весьма активная, по меркам ВВС Западного ОВО, летная и тактическая подготовка пилотов. За зимний период (до 1 мая) 1941 года дивизия налетала 4091 час (в среднем по 14 часов на каждый экипаж, летающий самостоятельно на боевом самолете), в том числе — 117 часов ночных полетов (для сравнения отметим, что в значительно большей по составу 9-й САД, ночной налет составил всего 41 час). Дивизия выполнила 875 воздушных стрельб (больше, чем 11-я САД и 9-я САД, вместе взятые), а единственный бомбардировочный полк 9-й САД произвел 241 учебное бомбометание — немногим меньше, чем целая бомбардировочная дивизия (12-я БАД — 285 бомбометаний). (248) В июне 39-й БАП начал подготовку экипажей к переходу на новые пикирующие бомбардировщики, для чего со 2 по 15 июня было выполнено 80 учебных пикирований под углом 30—40 град. на имеющихся самолетах СБ. (249)

Разумеется, не следует забывать о том, что главным критерием оценки является отнюдь не сравнение с соседями по округу. Воевать предстояло с сильным противником, в среднем 5 учебных бомбометаний и 3 воздушные стрельбы на экипаж едва ли могли считаться достаточным уровнем подготовки для встречи с пилотами Люфтваффе, накопившими к тому времени значительный опыт реальных боевых действий. Оставалось уповать лишь на то, что часть летного и большая часть командного состава 10-й САД тоже успела изрядно повоевать в небе Испании, Китая и Финляндии.

Аэродромная сеть в полосе развертывания 10-й САД насчитывала 21 площадку: 4 постоянных и 17 оперативных аэродромов, из которых 9 требовали расширения в связи с ожидаемым поступлением новых самолетов. (250) 17 мая 1941 г. авиаполки 10-й САД, так же как и других дивизий ВВС Западного ОВО, были выведены на полевые оперативные аэродромы: 33-й ИАП из Пружаны в Куплин, 74-й ШАП из Пружаны в Малые Зводы, 123-й ИАП из Стригово в Огородники, Именин. (251) Кроме того, 123-й ИАП

на аэродромах Брест и Лыщицы *«в течение полутора месяцев держал одну эскадрилью в засаде для перехвата немецких самолетов, перелетавших на нашу территорию»*. (244) Таким образом, перед началом войны истребители 10-й САД оказались в полосе 20—50 км от границы — значительно ближе, нежели истребительные полки всех прочих соединений авиации западных округов (за единственным исключением 9-й САД). Лишь 39-й БАП оставался на своем постоянном аэродроме Пинск (150 км восточнее Бреста).

Как было уже выше отмечено, 20 июня 1941 г. командир 10-й САД получил от командующего ВВС Западного ОВО приказ привести части в боевую готовность, отпуска командному составу запретить, находящихся в отпусках — отозвать в части. Судя по отчету *«О работе 33-го истребительного авиаполка в период 22—28.6.41 г.»*, приказ этот — по крайней мере, в части, касающейся 33-го ИАП и отзыва из отпусков, — был выполнен: из 291 человека личного состава *«не прибыло из отпусков, командировок и находилось в госпиталях округа»* всего 23 человека, в том числе один летчик. (252) Кроме того, как пишет в своих мемуарах полковник Белов, *«командиры полков получили и мой приказ: самолеты рассредоточить за границы аэродрома, личный состав из расположения лагеря не отпускать»*. (216)

В ночь на 22 июня в Кобрине никто не спал — ни в штабе 10-й САД, ни в штабе 4-й армии. После полуночи Белова вызвали к командующему 4-й армией генерал-майору Коробкову. Состоявшийся разговор в мемуарах Белова описан так:

- «Генерал Коробков был один.*
- Получен приказ привести штабы в боевую готовность, — сказал он.*
- В таком случае я подниму дивизию по тревоге.*
- Не паникуйте, — остановил меня командующий. — Я уже хотел поднять одну дивизию, но командующий округом запретил это делать*
- Я командую авиадивизией, да еще пограничной, и не*



*собираюсь спрашивать ни у кого разрешения. Имею право в любое время части дивизии поднять по боевой тревоге...*

*Около 2 часов ночи даю приказ «Боевая тревога». Он передается по телефону, дублируется по радио. Через несколько минут получено подтверждение от трех полков о получении сигнала и его исполнении (подчеркнуто мной. — М.С.)...»*

Это — мемуары. В документах 123-го ИАП мы находим четкое подтверждение и получения, и исполнения приказа: *«В 2.00 22.6.41 полку, базирующемуся на аэродромах Стригово, Именин, Брест и Лыщицы, объявлена боевая тревога и предварительным распоряжением поставлена задача — быть в готовности к боевым действиям».* (253) В документах 33-го ИАП обстоятельства объявления боевой тревоги описаны самым удивительным образом: *«1. В 3.10 22 июня 1941 г. на аэродроме Куплин была объявлена боевая тревога. Причиной объявления тревоги являлось то, что неизвестный самолет произвел налет на аэродром Куплин и открыл стрельбу по новостроящемуся аэродрому Пружаны и по северной окраине города Пружаны».* (254)

Что за «буревестник» носился в предрассветной мгле над Пружанами и аэродромом Куплин (4 км северо-восточнее Пружан) — на этот вопрос у меня нет даже предположительного ответа. В любом случае потерь на земле не было, и 33-й ИАП был своевременно разбужен: *«2. Полк в составе 31 самолет (из них 25 И-16 и 6 И-153) был подготовлен для боевых действий и рассредоточен по-эскадрильно на аэродроме Куплин. Личный состав полка находился до объявления тревоги в расположении лагеря, а после объявления — у самолетов, ожидая сигнала вылета для отражения налета бомбардировщиков и истребителей противника».* (254)

Телефонная связь с аэродромом Малые Зводы оказалась нарушена (аэродром находился в 15 км от границы, и там уже вполне могли «поработать» немецкие диверсанты), и Белов отправил в 74-й ШАП своего заместителя: *«Не будучи уверен, что 74-й штурмовой полк принял сигнал боевой тревоги, посылаю туда полковника Бондаренко... Полковник Бондаренко вылетел в 74-й ШАП на самолете По-2 (труд-*

но «лишить связи» авиадивизию, самолеты которой сами по себе являются прекрасным средством связи. — М.С.) *в 3 часа ночи и по прибытии объявил боевую тревогу». (216)*

Так по-разному, но во всех случаях — до первого налета авиации противника, — была объявлена боевая тревога в частях 10-й САД. Боевые действия дивизии в районе передового базирования продолжались очень недолго — это видно не только из документов полков и дивизии, но и из отчетов немецких истребительных эскадр, где сообщения о сбитых в районе Брест—Кобрин советских истребителях заканчиваются примерно в 10—11 часов утра 22 июня. Провели же эти первые 6—7 часов войны авиаполки дивизии еще более различным образом.

Заметные следы боевых действий 74-го ШАП обнаружить не удалось. Боевое донесение № 1 штаба 10-й САД к 14.45 22.6.41 г. (написано черным карандашом на листке школьной тетради в клеточку) коротко констатирует: *«74 ШАП, дислоцированный на аэродроме Малые Зводы, мат-часть от штурмовых атак и бомбардировки выведена на 100%. Потерь летного состава не имеет, выехали в направлении г. Пружаны (т.е. к месту постоянного базирования полка и проживания семей комсостава. — М.С.)».* (255) В послевоенных мемуарах полковника Белова этот эпизод описан чуть более подробно:

*«4 часа 15 минут. Аэродром 74-го штурмового полка подвергся налету авиации. Средств ПВО на аэродроме совершенно не было. 10 «мессершмиттов» в течение нескольких минут расстреливали самолеты. В результате все пятнадцать И-15 и два Ил-2 были уничтожены. Летчики, находившиеся в самолетах, взлететь не успели. Оставшийся без самолетов (подчеркнуто мной. — М.С.) личный состав забрал документы, знамя и под командованием начальника штаба майора Мищенко убыл на восток...»*

Полковник Белов ушел из жизни в 1972 году. Спросить его — что значит «все пятнадцать», если их всех было

62, — уже невозможно<sup>1</sup>. Некому объяснить, каким образом уцелели *«летчики, находившиеся в самолетах»*, если самолеты при этом оказались полностью выведены из строя. Настолько «полностью», что ни чинить, ни эвакуировать стало нечего. При существующей по сей день ситуации с закрытостью архивных фондов военной прокуратуры мы даже не знаем, спросил ли кто-нибудь командира 10-й САД о том, почему на аэродроме в 15 км от границы *«совершенно не было средств ПВО»*. Если их и вправду не было. Известно лишь донесение уполномоченного 3-го отдела (контрразведка) по 10-й САД товарища Леонова от 27 июня 1941 года, где та же мысль выражена несколько иначе: *«Зенитные пулеметы на аэродромах бездействовали»*. (53)

Самое удивительное в истории исчезновения 74-го ШАП — это судьба 8 бронированных штурмовиков Ил-2, из числа которых «все два» были якобы уничтожены пулеметно-пушечным огнем на земле (что само по себе не слишком правдоподобно). Дело в том, что Ил-2 на тот момент считался совершенно секретным вооружением Красной Армии. В.Б. Емельяненко в своих мемуарах пишет, как в середине июня 1941 г. его 4-й ШАП перевооружался на Ил-2. Сначала летчики изучали гидро- и электросхемы некоего загадочного «самолета Н», который им не показали даже на картинке! Когда же из Воронежа, с завода № 18, пригнали несколько первых «илов», то *«военные с красными петлицами»* (т.е. энкавэдэшники) зачехлили самолеты, опечатали завязки чехлов и выставили свою (!) охрану. (256)

Как оставление таких самолетов противнику могло «сойти с рук» командирам дивизии и полка (кстати, а где был командир 74-го ШАП, если знамя и документы вывез на восток начальник штаба?) — понять трудно. Еще труднее согласовать заявленное в Боевом донесении № 1 (и повто-

---

<sup>1</sup> М.Тимин со ссылкой на материалы архивного дела ЦАМО ф. 35, оп. 11285, д. 318 сообщает, что незадолго до начала войны 74-й ШАП передал 13 И-15бис в состав 215-го БАП (12-я БАД), но из-за запаздывания в прохождении информации по инстанциям в большинстве других документов этот факт не отражен; если это сообщение соответствует действительности, то «их всех» было не 62, а 49 (34 И-15бис и 15 И-153).

ренное в послевоенных мемуарах) стопроцентное уничтожение матчасти 74-го ШАП с представленным в архивном деле полка сообщением о том, что в период с 22 по 28 июня полк произвел 15 боевых вылетов и потерял 4 летчиков... (272)

Боевые действия 33-го ИАП продолжались шесть часов, с 4 до 10 утра. В составленном 29 июня 1941 г. за подписью начальника штаба полка майора Шевякова докладе «О работе 33-го истребительного авиаполка в период 22—28.6.41 г.» события этих часов распадаются на следующие четыре эпизода:

*«...а) В период 4.41 до 5.20 подразделения полка произвели вылеты на перехват самолетов противника в районе Куплин, Брест, Кобрин (сопоставляя эту запись с другими свидетельствами, можно предположить, что именно во время этих вылетов командир эскадрильи ст. лейтенант Нюнин сбил в районе Бреста один самолет-разведчик противника. — М.С.).*

*б) С 5.55 по 6.55 полк в составе эскадрильи произвел вылет навстречу 18 самолетам Хе-111, шедшим под прикрытием 3-х самолетов Ме-109 с кобринского направления на Пружаны. Ввиду превосходства сил противника в воздухе, бомбардировщикам удалось сбросить бомбы на юго-восточную окраину аэродрома Куплин и северную часть г. Пружаны и уйти курсом на Брест. В результате бомбардировки сгорели на земле: 1 МиГ-1, 1 И-16, 1 УТИ-4, 1 Ут-1, выведены из строя 1 МиГ-1 и 1 У-2 (т.е. фактически полк потерял единственный боевой самолет, «миги» в этом полку освоены не были и практической ценности утром 22 июня не представляли. — М.С.). Убитых 7 человек (в т.ч. 1 летчик), ранено 6 человек (в т.ч. 1 летчик). Не вернулся после воздушного боя один самолет И-153, пилотируемый лейтенантом Гудимовым (далее в докладе сказано, что Гудимов в этом бою сбил два «Хейнкеля-111»; в мемуарах Белова и других послевоенных публикациях сообщается, что Гудимов совершил воздушный таран и погиб. — М.С.) После воздушного боя с бомбардировщиками полк произвел посадку на свой аэродром и готовился к боевому вылету.*

в) В 8 час. 50 мин. 22.6.41 г. на аэродром неожиданно бреющим полетом произвели налет 18 самолетов Me-109. Взлететь нашим самолетам не удалось ввиду несообщения постами ВНОС и позднего обнаружения их. В результате штурмового налета, длившегося около 40 минут (цифра абсолютно нереальная как по запасу бензина, так и по боекомплекту «Мессершмитта». — М.С.), было подожжено и сгорело на земле: 10 И-16, 2 И-153, повреждено 11 И-16, 3 И-153. В людском составе потерь не было. Остались неповрежденными: 3 И-16, 1 У-2, 1 Ут-1.

г) В 10.00 при появлении бомбардировщиков Хе-111 в районе Кобрин, Стригово было поднято в воздух оставшееся звено И-16, которое произвело воздушный бой. В результате боя не вернулся на свой аэродром один самолет И-16, пилотируемый ст. лейтенантом Лысенко, и два самолета И-16 были выведены из строя<sup>1</sup>. Бомбардировщики противника ушли с курсом на Барановичи...

Ввиду уничтожения материальной части, для сохранения личного состава и боевых экипажей полка, весь летно-технический состав был посажен на автомашины и отправлен в 21.00 22.6.41 г. в гор. Пинск, куда начал прибывать к 12—14 часам 23.6.41 г...» (254)

Как видим, история боевых действий 33-го ИАП в первые часы войны весьма схожа с описанной выше историей разгрома 124-го ИАП (9-я САД). Полк не только не был «мирно спящим», но и успел выполнить несколько групповых вылетов на перехват немецких самолетов в приграничной полосе. Первый налет вражеской авиации на аэродром 33-го ИАП происходит лишь через два часа после фактического начала боевых действий — достаточно красноречивая иллюстрация того, что хилых сил Люфтваффе не хватило для одномоментного удара даже по ближайшим к границе аэродромам советских ВВС.

Как и во многих других случаях, немецкие бомбарди-

---

<sup>1</sup> В период 9.23—9.30 по берлинскому времени 4-я эскадрилья истребительной эскадры JG-51 заявила сбитыми 2 И-16; еще один И-16 был сбит (заявлен) в 9.45 по берлинскому времени 1-й эскадрилей эскадры JG-53.

ровщики идут на задание с минимальным истребительным прикрытием. *«Ввиду превосходства сил противника в воздухе бомбардировщикам удалось сбросить бомбы на юго-восточную окраину аэродрома»*, — пишет начальник штаба 33-го ИАП. С позиций нашего сегодняшнего знания о событиях 22 июня уместнее было бы подчеркнуть, что, ввиду оказанного советскими истребителями сопротивления, немцы поспешили сбросить бомбы на окраину аэродрома и, не достигнув сколь-нибудь значительного успеха, *«уйти курсом на Брест»*. Тут еще стоит отметить, что, согласно составленному по горячим следам Боевом донесению штаба 10-й САД № 1 от 14.45 22 июня, бомбардировщиков было 15, а про наличие истребительного эскорта вообще ничего не сказано. (257)

Разгром 33-го ИАП состоялся на три часа позже и лишь потому, что во время штурмового налета немецких истребителей никакого сопротивления им оказано не было. Примечательно, что в Боевом донесении № 1 «Мессершмиттов» только 9, а удвоились они позднее, в докладе штаба полка от 29 июня. Оценивать факт беспрепятственного расстрела боевых самолетов можно по-разному, но не приходится спорить с тем, что на И-16 тип 5 вступить в бой с блокировавшими аэродром новейшими «мессерами» было равносильно героическому подвигу (или самоубийству). Как бы то ни было, безвозвратно уничтожено на аэродроме Куплин было всего 13 самолетов (11 И-16 и 2 И-153), а 14 поврежденных теоретически могли быть восстановлены, если бы обстановка не вынуждала покинуть аэродром, к которому (в данном случае — вполне реально!) приближались немецкие танковые колонны.

Покинул свой аэродром 33-й ИАП в большом беспорядке. Располагая значительным резервом времени (с 10 утра до 9 вечера — если сообщение о том, что перебазирование в Пинск началось лишь поздно вечером 22 июня, соответствует действительности) и немалым числом автомобилей (*«весь летно-технический состав был посажен на автомашины»*), полк бросил на опустевшем аэродроме гору дефицитного в условиях войны имущества. В докладе началь-

ника штаба 33-го ИАП майора Шевякова (составлен не ранее 6 июля) читаем:

*«...4. Учебные пособия — как в лагсборе на аэродроме Куплин, так и в гор. Пружаны, оставлены в местах базирования.*

*5. Запасные части и оборудование к самолетам (стремянки, колодки, (неразборчиво. — М.С.), запчасти для текущего ремонта), находящиеся в каптерках, — оставлены на месте.*

*6. Из вооружения оставлены: один учебный пулемет БС, 500 патронов к ШКАС, станковый пулемет «Максим» и 46 фотокинопулеметов (!), из которых часть была уничтожена при бомбардировке, а часть оставлена.*

*7. Командиру 197 БАО батальонному комиссару Карпухину было приказано при отходе частей КА уничтожить или взорвать все штабное имущество, склады, бензо- и бомбохранилище». (258)*

Непонятно, почему майор Шевяков решил, что батальонный комиссар Карпухин задержится на аэродроме Куплин хоть на минуту дольше, чем сам майор. И что уже совсем странно, так это способ, которым штаб 33-го ИАП распорядился своими секретными документами: *«Секретная документация за 1941 год (личные дела, списки личного состава, штампы и печати), находящиеся в расположении лагсбора аэродрома Куплин, были сданы под расписку Пружанскому райвоенкомату 22.6.41 г.»*. (258) Отдадим должное товарищу Леонову (уполномоченный 3-го отдела по 10-й САД), он именно такое развитие событий и предвидел: *«С наступлением противника на авиагарнизон 123-го и 33-го ИАП запасы, видимо, не будут уничтожены, так как совершенно не организована эвакуация, бегут в беспорядке, то основное внимание этих гарнизонов будет сосредоточено на спасении жизней семей...»* (53)

Разумеется, следы пружанского военкомата затерялись (немецкие танки вошли в город вечером 23 июня), вместе с военкоматом пропали и личные дела летчиков. И вот уже 28 сентября 1941 г. новый начальник штаба 33-го ИАП подполковник Боркус пишет депешу начальнику отдела кадров Главного управления ВВС Красной Армии: *«При убытии из гор. Пружаны, Зап. Белоруссия, нами райвоенкомату*

*гор. Пружаны были сданы под расписку личные дела на личный состав полка, а также все секретные документы, которые нам в настоящий момент крайне необходимы...» (259)*

В завершение печальной истории разгрома 33-го ИАП отметим один курьез из новейшей истории. В статье, посвященной эскадре JG-51 и ее командиру, знаменитому немецкому асу В. Мельдерсу, Дмитрий Хазанов пишет:

*«Находившийся в районе Пружан 33-й ИАП подвергся четырем ударам: в 06.17, в 21.20, затем в 21.31 и 21.38 — всего около 120 немецких бомбардировщиков и истребителей атаковали советский аэродром. Именно три последних налета нанесли наибольший урон. Появившаяся на закате девятка Bf-109F из состава 4/JG51, возглавляемая обер-лейтенантом Э.Хохагеном, блокировала авиабазу, одновременно атаковала стоянки, а затем с небольшими интервалами подошли еще две группы «мессеров». По возвращении немецкие летчики доложили об уничтожении на земле 17 советских самолетов». (260)*

Если на этот раз, переписывая с неуказанного немецкого источника, г-н Хазанов не ошибся и не перепутал 9 вечера и 9 утра, то перед нами наглядный пример того, как совместными усилиями «востока» и «запада» поддерживается миф про «уничтожающий удар по советским аэродромам» — в реальности к 22.20 (по местному «советскому» времени) на аэродроме Куплин давно уже не было ни исправных самолетов, ни летчиков, и немцы бездарно израсходовали полцистерны авиационного бензина ради того, чтобы асы Мельдерса могли доложить про очередное «уничтожение на земле советских самолетов»...

Настоящий отпор (и с весьма ощутимыми для них последствиями) немцы получили только от **123-го ИАП**. Этот полк (относительно молодой — сформирован в марте 1940 г.) еще в довоенное время стал одним из лучших по боевой подготовке в составе ВВС Западного ОВО. Высокую оценку командиру полка майору Б.Сурину дает в докладе от 15 мая 1941 г. и командующий ВВС округа генерал-майор И.Ко-



пец<sup>1</sup>. К моменту начала боевых действий совокупный налет летчиков 123-го ИАП составлял 7600 часов, в полку было подготовлено 30 «ночников» — весьма высокий показатель для авиации той эпохи. Из 87 летчиков полка только 10 человек были первого года службы, 47 — второго и 30 — третьего. (261) На исходе ночи 22 июня полк был организованно поднят по боевой тревоге и с первыми лучами рассвета вступил в воздушные бои.

На первый взгляд (особенно если этот взгляд сформировался в процессе игры в компьютерные «леталки-стрелялки» и болтовни на соответствующих интернет-форумах) бой между бесспорно устаревшими бипланами И-153 и новейшими «мессерами» серии F был невозможен в принципе. Похоже на то, что подобное мнение имели утром 22 июня и немецкие летчики, у которых архаичный внешний вид «чайки» вызывал предвкушение легкой добычи, и они с готовностью устремлялись в атаку, решая тем самым главную проблему «чайки» — догнать немецкий истребитель, уклоняющийся от боя, она бы не смогла (разница в максимальных скоростях полета порядка 160 км/час).

Доживший до конца войны и заслуживший в ней орден Рыцарского креста Ф.Шиесс (Schiess), в начале войны на Восточном фронте — летчик штабного звена эскадры JG-53, так вспоминал о воздушном бое в районе г. Кобрин с «чайками» 123 ИАП: *«Мы повстречались с группой из 20 истребителей «Кертисс» (принятое в Люфтваффе обозначение бипланов Поликарпова), летчики которых отлично представляли, что нужно делать. Они стали пытаться зайти нам в хвост и смогли занять выгодное положение для открытия огня. Русские быстро разворачивались на 180 град. и выходили нам в лоб. В таком бою победу мог одержать лишь большой везунчик...»*

---

<sup>1</sup> К сожалению, я не могу подтвердить это сообщение точной цитатой, т.к. с архивным делом (ф. 117, оп. 12915, д. 352) я знакомился в тот самый момент, когда руководство ЦАМО начало борьбу с распространением «порочащих сведений»; в результате снять ксерокопию с той страницы дела, где давалась высокая оценка летного и командирского мастерства Бориса Николаевича Сурина, мне не удалось.

Спору нет — таких «везунчиков», т.е. прекрасно подготовленных летчиков с огромным опытом войны в воздухе, в истребительных группах 2-го авиакорпуса Люфтваффе было немало; обе эскадры (JG-51 и JG-53) прошли суровую «школу» воздушных боев над Францией и Британскими островами, и тот, кто после этого дожил до 22 июня 1941 г., знал свое дело твердо. С 3.47 по 10.10 (по берлинскому времени) немецкие летчики заявили о 15 «чайках», сбитых в районе Брест, Кобрин. (262) Цифра эта преувеличена, но на удивление скромно.

В донесениях штаба 10-й САД, составленных после полудня 22 июня, говорится о 4 сбитых и 5 пропавших без вести летчиках 123-го ИАП. (255) В журнале боевых действий полка (написан, скорее всего, задним числом) читаем: *«До 13.00 в воздушных боях уничтожено 30 самолетов противника. Свои потери составили 9 самолетов сбитыми и 18 поврежденными. Последние подвергались немедленному восстановительному ремонту»*. (263) Не вполне понятно — относится ли цифра поврежденных только к результатам воздушных боев или же она включает и самолеты, поврежденные противником при бомбардировке аэродромов полка. В составленной не ранее 25 января 1942 г. «Краткой боевой истории 123-го ИАП» упоминание про 18 поврежденных исчезает, но все остальные цифры остаются без изменения: *«За первый день войны летчики полка сбивли 30 фашистских самолетов, потеряв при этом 9 своих самолетов»*. (264)

Число заявленных побед летчиков 123-го ИАП также преувеличено, преувеличено сильнее, чем у немцев (что психологически вполне понятно), но и реальные потери противника были вполне ощутимыми. Истребители эскадры JG-51 от воздействия противника безвозвратно (повреждения 60 и более процентов) потеряли 5 «Мессершмиттов», еще 4 получили повреждения различной тяжести. За исключением одного «мессера», получившего незначительные (10%) повреждения в районе г. Бельск (предположительно в бою с истребителями 126-го ИАП 9-й САД), все остальные потери понесены в районе Бреста, и 123-й ИАП является их наиболее вероятным «виновником».

И это только начало перечня реальных побед летчиков 123-го ИАП. Два пикирующих «Юнкерса-87» стопроцентно сбиты в районе Брест, Кобрин. В районе Пинска, куда после полудня перебазировались остатки 123-го ИАП (о чем будет сказано ниже), также стопроцентно сбит один Ме-110. Там же, в небе над Пинском, был обстрелян «Юнкерс-88» командира авиагруппы I/KG-3; сам майор Хейнце и еще один член экипажа были ранены, но самолет смог дотянуть до контролируемой немцами территории и совершить вынужденную посадку. Кроме этих потерь, с высокой долей вероятности связанных с действиями 123-го ИАП, немецкие авиачасти, воевавшие 22 июня 1941 г. на южном фланге «белостокского выступа», потеряли безвозвратно два «Юнкерса» из эскадры KG-3, еще четыре бомбардировщика этой эскадры и один «Хейнкель-111» из эскадры KG-53 получили повреждения различной степени.

Принимая во внимание, что истребители 33-го ИАП — даже по их собственным докладам — претендовали лишь на 3 сбитых «Хейнкеля», можно предположить, что если и не 30, так 10—12 вражеских самолетов были реально сбиты или повреждены летчиками 123-го ИАП. С учетом того, на каких самолетах и с каким противником им пришлось вступить в бой, цифра получается совершенно ошеломляющая. За такой успех пришлось заплатить дорогой ценой. Первый день войны стал последним в жизни командира 123-го ИАП майора Сурина; он провел четыре воздушных боя, в пятом боевом вылете был тяжело ранен и погиб при попытке посадить самолет на аэродроме Именин.

К началу боевых действий на вооружении 123-го ИАП было 58 И-153 и 20 Як-1, которые числились «в сборке». (261) Далее всякая арифметика перестает действовать — даже в таком, отнюдь не заурядном полку. *«20 Як-1, находившихся в состоянии сборки, и 18 И-153, находившихся после воздушного боя в ремонте, 22.6.41 г. были сожжены при штурмовках аэродрома Именин».* (265) Через три страницы того же документа («Краткая боевая история 123-го ИАП») сообщается, что *«к исходу первого дня войны силами техсовета и ПАРМ-1 было восстановлено 10 самолетов».* (266)

Так что же все-таки произошло с 18 поврежденными «чайками»? Их уничтожил противник при штурмовке аэродрома, их сожгли при отходе или частично восстановили? Для простоты будем считать, что все 18 были безвозвратно потеряны. 9 истребителей, как было уже сказано, сбиты в воздушном бою. Арифметический остаток — 31 И-153.

*«В 13.00 принят приказ от командира 10 САД о перебазировании полка в г. Пинск».* (263) В Пинск (по другим сообщениям — на аэродром Жабчицы в 10 км северо-западнее Пинска) перелетело самое большее 18 «чаек» полка. Судьба еще 13 истребителей И-153 внятного объяснения не имеет: *«Аэродром Именин, 123 ИАП — подвергся пяти налетам. Основной удар нанесен непрерывными атаками с 13.55 до 14.42 (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.) девятью самолетами Хе-111 и двенадцатью Ме-110. Из-под удара выведено 18 самолетов, до налета перелетели в Пинск. На земле не уничтоженными остались восемь Як-1».* (255) Примечательно и то, что все сводки и боевые донесения относятся только к событиям на аэродроме Именин (а были еще аэродромы Стригово и Огородники, не считая двух площадок у Бреста и Лыщиц).

Назвать «поспешным» перебазирование 123-го ИАП никак нельзя — вечером 22 июня немцы уже были в нескольких километрах от Стригово и Кобрина. К сожалению, «организованным» это перебазирование тоже не назовешь.

*«Во второй половине дня 22 июня на Пинский аэродром перебазировалось около эскадрильи истребителей (из 33-го и 123-го авиационных полков). Командир 10-й смешанной авиационной дивизии, не имевшей к тому времени технической связи с Пинском, убыл со своим штабом в Пинск. В дальнейшем штаб армии со штабом авиационной дивизии связи не имел. Остатки этой дивизии совместных действий с войсками армии больше не вели»,* — пишет в своей монографии о боевых действиях 4-й армии (выпущена в 1961 г. под грифом «Секретно») генерал-полковник Сандалов, в начале войны — полковник, начальник штаба 4-й армии. (267) Правда, далее он указывает, что перебазирование дивизии

Ком. ВВС ЗапОВО 23.6.41г.

10

~~Штаб 10 САД эвакуировался не знаю куда  
сиджу в Пинске возглавляю группу истребителей  
сборных. Сурин убит, вчера 22.6.41г. провели  
восемь воздушных боев, сбил 7 бомбардировщиков ЗМе-10  
и разведчик. Сам я участвовал в бою над Пинском,  
сбил я 2-х сам невредим. Сегодня группа сделала 3 боевых  
вылета, жду указаний, как быть дальше.~~

За Ком. 123 ИАП капитан Савченко

Донесение командира эскадрильи 123-го ИАП капитана Савченко,  
23 июня 1941 г.

было санкционировано свыше: «Командир 10-й смешанной авиационной дивизии со штабом и остатками авиационных полков по разрешению штаба фронта перешел 22 июня в Пинск».

В архивном деле «Боевые приказы и донесения штаба 10-й САД» в качестве листа 7 подшит серый телеграфный бланк, на котором черным карандашом неразборчиво написано: «...собрал остатки летного состава на опушке леса в одном км юго-восточнее Жабчицы и сидит в лесу. На аэродроме Жабчицы сидит 10 СБ, 2 «чайки» 123 ИАП. Все. Горючее и бомбы есть, но нет самолетов». (268) Кто кому докладывает — не ясно. Лист 10 гораздо более отчетлив — и по форме (написан чернилами, бисерным стремительным почерком), и по содержанию:

«Командующему ВВС ЗапОВО 23.6.41 г.

Штаб 10 САД эвакуировался не знаю куда. Сиджу в Пинске, возглавляю группу истребителей сборных (еще одно косвенное подтверждение того, что не все самолеты 33-го ИАП, а возможно и 74-го ШАП, были уничтожены. — М.С.). Сурин убит. Вчера, 22.6.41 г., провели восемь воздушных боев, сбил 7 бомбардировщиков, 3 Ме-109 и 1 разведчик. Сам я участвовал в бою над Пинском, сбил я 2-х, сам невредим. Сегодня группа сделала 3 боевых вылета, жду указаний, как быть дальше.

За командира 123 ИАП капитан Савченко». (269)

Если верить ЖБД 123-го ИАП, полк (точнее говоря, то, что от него осталось) 23 июня «совершил несколько десятков боевых вылетов на прикрытие г. Пинск. При отражении налета противника на аэродром сбито три бомбардировщика «Юнкерс-88», два из них уничтожил капитан Савченко<sup>1</sup> и один — ст. политрук Сиротин». (263) После этого темп перебазирования стремительно нарастает. «К исходу дня (23 июня) полк получил приказ перебазироваться в г. Бобруйск, что и было осуществлено в тот же день». Бобруйск — это уже 360 км к востоку от Бреста.

25 июня истребители 123-го ИАП еще воюют; в Оперсводке № 4 штаба 13-й бомбардировочной дивизии читаем: «Приданные 9 И-153 продолжали прикрывать аэродром и гор. Бобруйск, в воздушных боях сбит 1 Ю-88». (270) Тем временем, еще 24 июня, штаб 10-й САД переместился в Гомель, т.е. в глубокий тыл (см. Карту № 3). 26 июня на аэродром Зябровка (15 км юго-восточнее Гомеля) перелетает и 123-й ИАП. Вечером того же дня 52 летчика полка и 28 человек техсостава поездом убыли в подмосковное Момино. (271) В дальнейшем полк воевал в небе Москвы, прикрывал с воздуха ледовую Дорогу жизни у Ленинграда, стал 27-м Гвардейским и одним из лучших истребительных полков советских ВВС.

## 2.5. В небе над Гродно

11-я САД и 3-я общевойсковая армия, которой она была придана, находились в полосе, которой по предвоенным планам советского командования предстояло стать пассивным участком фронта.

«Упорной обороной прочно прикрыть Гродно и направления на Белосток и Волковыск» — вот и все задачи, которые были поставлены перед правым (северным) флангом Западного фронта. Война началась по планам германского командования, но и в этих планах направление Гродно — Лида не было главным (3-я танковая группа Г. Гота

---

<sup>1</sup> Через несколько дней капитан Савченко погибнет при штурмовке немецкой мехколонны в районе Бобруйска.

наносила удар севернее, от Сувалок на Вильнюс, т.е. на левом фланге соседнего Северо-Западного фронта). И тем не менее в небе над Гродно разгорелись ожесточенные бои, а 127-му ИАП 11-й авиадивизии суждено было понести самые большие боевые потери и нанести врагу весьма заметный урон.

В составе 11-й САД было всего три авиаполка: два истребительных (122-й ИАП и 127-й ИАП) и один бомбардировочный (16-й БАП). Бомбардировочный полк был «старым» и, как и большинство его «сверстников», участвовал в войне против Финляндии. 17 экипажей в полку были подготовлены к ночным полетам — весьма высокий показатель для того времени. (275) 16-й БАП перевооружался на новейшие для того момента пикирующие бомбардировщики Пе-2; к началу войны они были получены в количестве 37 единиц, и на них уже самостоятельно летали 39 экипажей, кроме того, в полку еще оставалось 23 СБ. (246) Если эти цифры соответствуют действительности, то тогда 16-й БАП оказывается на первом месте среди всех бомбардировочных полков ВВС Красной Армии по числу Пе-2, полученных до начала войны<sup>1</sup>.

Истребительные полки, как это видно даже по номерам, были «молодыми», сформированными в 1940 году. В «очереди» на получение истребителей «новых типов» они были далеко не первыми — перевооружение 122-го ИАП на ЛаГГ-3 ожидалось только в 4-м квартале 1941 г. Парадоксальным образом именно это и пошло на пользу дела — к началу боевых действий истребители 11-й САД летали на «ишаках» и «чайках» последних модификаций, с мощными моторами М-62 и М-63, в хорошем техническом состоянии. (273) В 122-м ИАП большая часть «ишаков» была с пушечным вооружением (И-16 тип 27/28). (274)

Летная подготовка экипажей дивизии за первые четыре месяца 1941 года была достаточно средней (во всех смыс-

---

<sup>1</sup> Утром 22 июня на аэродроме Бобруйска находились 21 Пе-2, предназначенные для 16-го БАП; по мнению М.Тимина, они уже формально были зачислены в состав 16-го БАП, фактически же в полку было не 37, а всего 16 «пешек».

лах этого слова) — примерно одна тысяча часов налета на полк, 18 часов на экипаж. Но в одном аспекте истребительные полки 11-й САД заметно отличались в лучшую сторону — если верить (без этого «если» обсуждать документы 41-го года становится все труднее) докладу штаба ВВС Западного ОВО от 15 мая, число проведенных в 11-й САД учебных воздушных боев (327) было больше, чем в 9-й и 10-й дивизиях, вместе взятых (соответственно 68 и 205). (211) Если верить воспоминаниям Героя Советского Союза С.Ф. Долгушина (в начале войны — лейтенант, летчик 122-го ИАП, с осени 1943 г. — командир 156-го ИАП, в конце своей военной карьеры — генерал-лейтенант, начальник кафедры тактики в ВВИА им. Н.Е. Жуковского), летная подготовка была весьма интенсивной: *«Полеты четыре дня в неделю: два дня летаем — день отдыха, и опять два дня летаем... В тот день я сделал 16 посадок и очень хорошо машину свою освоил... Я начал войну, имея налет 240 часов, и это — за 1940—1941 гг.»*. (274)

Есть и другие оценки положения дел в 11-й САД. В документе со странным названием «Справочный материал по ВВС Западного ОВО за 1940—1941 гг.» (подписали 15 мая 1941 г. командующий ВВС округа генерал-майор Копец и заместитель командующего бригадный комиссар Листров) читаем: *«За 4 месяца в 11 САД отмечено 68 случаев пьянства, 14 самовольных отлучек и 1 случай дезертирства... Особенно большое количество летных происшествий и аморальных поступков падает на 122 ИАП и 285 авиабазу. В этих частях приказы НКО, Уставы, внутренний распорядок нарушаются на каждом шагу»*. (275) К слову сказать, тема пьянки и «морального разложения» отражена в воспоминаниях Долгушина вполне отчетливо...

Аэродромная сеть 11-й САД была достаточно широкой: на три полка приходилось 6 постоянных и 13 оперативных аэродромов (в том числе 3 требующих расширения), *«кроме того, в дивизии имеется 5 посадочных площадок размером от 800 на 800 до 1000 на 1000 метров»*, т.е. вполне пригодных для эксплуатации «чаек» и «ишаков». (276) В отличие от ситуации в 9-й и 10-й авиадивизиях, оперативные аэро-



дромы которых оказались в 20—50 км от границы, аэродромы 11-й САД были существенно дальше (см. Карту № 4), только аэродром Новый Двор, на который по приказу от 17 мая был выведен из Лиды 122-й ИАП, находился в непосредственной близости (порядка 25 км) от границы. Тогда же 127-й ИАП перелетел с базового аэродрома Скидель в Лесище, а 16-й БАП — на аэродром Черлена. Там они и встретили начало войны.

*«Бледнеющее предрассветное небо над полевым аэродромом Лесище 22 июня 1941 г. неожиданно разрезала короткая дуга ракеты. Тревога! Командир 127-го истребительного авиаполка подполковник А.В. Гордиенко, проверявший посты на стоянках самолетов, немедленно направился на командный пункт части. Оперативный дежурный по телефону доложил, что получено сообщение о бомбардировке немецкими самолетами города Гродно. Уточнив причину тревоги, подполковник Л.В. Гордиенко приказал дежурному звену вылететь в район нападения и выяснить обстановку. Один за другим самолеты, пилотируемые летчиками лейтенантом И.Е. Комаровым, младшими лейтенантами А.Н. Данилиным и К.М. Трещевым, в 3 час. 30 мин. (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.) ушли в разведывательный полет...*

*Первый воздушный бой провела в пятом часу утра пятерка истребителей, возглавляемая замполитом 1-й эскадрильи старшим политруком А.С. Даниловым. Севернее Гродно на высоте полутора тысяч метров летчики увидели на встречном курсе три двухмоторных бомбардировщика и пошли в лобовую атаку. Два гитлеровца, не выдержав натиска, со снижением стали уходить обратно, но ведущий «юнкерс» продолжал полет. С третьей атаки А.С. Данилов уничтожил его, а удиравшие самолеты сбили командиры звеньев С.С. Дерюгин и И.Ф. Дружков со своими напарниками летчиками С.А. Гаринным и К.М. Трещевым.*

*Это был большой успех. Проведенный бой показал, что и на «чайках» можно эффективно драться с немецкими самолетами. Вернувшиеся с заданий лейтенанты Р.И. Варакин, С.Я. Жуковский, старший политрук А.А. Артемов также до-*

*ложжили о новых победах... Вскоре высокое мастерство вновь показал летчик старший политрук А.С. Данилов. Возглавляемая им восьмерка истребителей рассеяла группу вражеских самолетов над Гродно, а западнее города Данилов сбили самолет, второй за утро, который упал на окраине деревни Крапивно.*

*Возвращаясь в зону патрулирования, летчики увидели, что более 40 фашистских самолетов готовятся штурмовать аэродром Черлена, на котором базировался 16-й БАП. С востока к вражеским бомбардировщикам стремительно приближались в боевом строю советские истребители — две эскадрильи 127-го авиационного полка. Поднятые в 10 час. 10 мин. по тревоге, они с ходу врезались во вражескую группу и завязали бой... Схватка продолжалась свыше 30 мин. С обеих сторон участвовало до 70 самолетов. У противника было не только количественное, но и качественное превосходство. Советские авиаторы сбили 4 самолета, но и сами потеряли 5 истребителей. Три летчика в разное время добрались до своих, а двое — лейтенанты П.А. Кузьмин и Н.Н. Михайлов — погибли...*

*В сложившейся обстановке командование полка стремилось обеспечить своевременную подготовку самолетов к повторным боевым вылетам, бесперебойное поступление горючего и особенно боеприпасов, потребность в которых резко возросла. Возникло много и других вопросов, которые надо было быстро решать. И они решались. Активно включился в дело политсостав части...*

*Во второй половине дня отличилась группа летчиков, возглавляемая лейтенантом С.Я. Жуковским. Вылетев для поддержки наземных войск в районе Гродно, Скидель, они встретили немецкие бомбардировщики, которые под прикрытием истребителей перестраивались для штурмовки. В скоротечном бою С.Я. Жуковский и младший лейтенант Б.А. Фокин сбили по одному самолету противника, а третий стал жертвой всей группы. Сорвав штурмовку, летчики без потерь вернулись на свой аэродром...*

*До позднего вечера летчики 127-го ИАП сражались с фашистскими захватчиками, не жалея сил и жизни. В не-*

*равных воздушных схватках пали смертью героев лейтенанты А.В. Грибакин, И.Г. Марков, А.Д. Петькун, А.И. Пачин, М.Д. Разумцев, М.С. Филиппов и младший лейтенант Н.В. Сушкин.*

*Несмотря на тяжесть боев, летчики буквально рвались в воздух. Командир эскадрильи И.Н. Дроздов совершил пять боевых вылетов и сбил два самолета, девять раз поднимался в воздух старший политрук А.А. Артемов и уничтожил три вражеские машины.*

*Противник в течение почти всего дня искал, но не мог обнаружить наш аэродром. Командование полка придало большое значение маскировке. Рано утром после тревоги техники и механики рассредоточили материальную часть и оборудовали стоянки самолетов на опушке большого леса. Этими работами руководил коммунист инженер-капитан В.С. Кубарев. Летчики получили приказание применять тактические приемы маскировки аэродрома. Возвращаясь с заданий, они подходили к базе на бреющем полете. После посадки самолеты сразу же укрывались. При взлете требуемая высота набиралась не сразу, а после ухода на малой высоте из района аэродрома.*

*Только после 19 часов противник обнаружил аэродром, и вскоре около 30 бомбардировщиков Ю-87 в сопровождении истребителей Ме-109 прилетели на его штурмовку. Завязался воздушный бой. Несмотря на явное преимущество, противнику все же не удалось уничтожить наши «чайки» на земле. Бомбардировщики, атакуемые советскими летчиками, вели не прицельный огонь, а били по площадям, их бомбы не достигали цели. В этой схватке потери были с обеих сторон.*

*На глазах у личного состава полка совершил подвиг командир звена лейтенант Н.П. Ерошин<sup>1</sup>. Он прямо со взлета пошел в лобовую атаку. Немецкий летчик на Ме-109 имел явное преимущество в скорости и маневренности, мог без труда сбить взлетающий самолет. Однако Ерошин не дрогнул и не свернул с курса. При сближении одновременно прозвучали*

---

<sup>1</sup> 9 июля 1941 г. лейтенант Ерошин посмертно награжден орденом Красного Знамени.

*две длинные пулеметные очереди. Ценой своей жизни советский летчик сбил фашистского стервятника. Товарищи похоронили лейтенанта Ерошина рядом с аэродромом... Советское правительство высоко оценило успехи 127-го ИАП, совершившего в первый день войны 180 боевых вылетов...» (277)*

Этот текст (опубликован «Военно-историческим журналом» в 1971 году) написал подполковник А.П. Проскурин, в первые дни войны — заместитель командира 127-го ИАП по политчасти. Я столь же подробно процитировал его еще в самой первой версии книги «На мирно спящих аэродромах», сопроводив следующим комментарием: «Если бы не упоминание про «первый день войны» и географические названия, то воспитанный советскими писателями советский читатель категорически не поверит в то, что речь идет о событиях 22 июня 1941 года».

Впечатление и вправду создается такое, что события эти происходят в другой стране, в другой армии, не в том году... Командир полка на своем месте, дежурное звено — на взлете, телефон — на связи, аэродром замаскирован так, что немцы его еле нашли к вечеру, на удар по аэродрому истребительный полк отвечает огнем, и даже слова про «сложившуюся обстановку» служат вовсе не прелюдией к сообщению о «перебазировании» километров на 300 в тыл (*«в сложившейся обстановке командование полка стремилось обеспечить своевременную подготовку самолетов к повторным боевым вылетам...»*).

Выглядит это все красиво, вот только правдиво ли? Год публикации — «застойный», автор — политработник, что по нынешним временам звучит не слишком убедительно... Я включил этот текст в «Мирно спящие аэродромы», поскольку — в отличие от сотен других статей подобного жанра — подполковник Проскурин дает шесть ссылок на архивные фонды ЦАМО. Но признаюсь, «червячок сомнения» шевелился. И вот теперь у нас появляется возможность сопоставить публицистику с уникальным первичным документом.

Документ действительно совершенно уникален. Ниче-

го подобного мне не удалось обнаружить в архивных делах других авиаполков. Речь идет о «Журнале учета боевой работы 127-го ИАП». (278) События первого дня войны описаны на 7 больших (в разворот) листах стандартной учетной формы. 31 эпизод «боевой работы» полка зафиксирован с точностью до минут (время взлета, посадки, общий налет группы, задание, отчет о его выполнении и потерях). О том, что «Журнал» составлен по горячим следам событий, можно судить не только по обилию мельчайших подробностей (что едва ли возможно было восстановить задним числом), но и по очевидному незнанию составителем «Журнала» некоторых важных обстоятельств. Например, история с тараном, совершенным старшим политруком А.С. Даниловым, — прогремевшая на всю страну и отмеченная 9 июля 1941 г. Указом Президиума ВС СССР и передовой статьей в газете «Красная Звезда», — в «Журнале» представлена так: *«Один самолет И-153 (ст. п-к Данилов) не вернулся на свой аэродром»*. На полях приписка простым карандашом: *«Летчик ранен»*. (279) И никаких таранов...

Уже один только факт наличия такого документа подтверждает главное: с рассвета до заката 22 июня 1941 года 127-й ИАП оставался воинской частью, управляемой и дееспособной. Подтверждается и основная канва событий, описанная в статье замполита Проскурина. Число вылетов истребителей, пересчитанное с помощью современного калькулятора, оказалось равно 179. Правду сказать, в это число (179 вылетов) входят и 35 перелетов с аэродрома на аэродром, но учитывая, с какой плотностью висели немецкие самолеты в небе над районом базирования 11-й САД, «прогулочными» эти полеты тоже не назовешь. Некоторые летчики 127-го ИАП действовали в тот день с огромным напряжением: 6 вылетов выполнил мл. лейтенант Дерюгин, по 5 вылетов — лейтенант Купча и старший политрук Артемов, по 2—3 вылета совершили Данилин, Данилов, Дроздов, Дружков, Жуковский (будущий генерал-полковник авиации), Федоров.

Полк действительно до самого вечера находился в «исходной точке», на аэродроме Лесище. Перебазирование — причем перебазирование на соседние аэродромы дивизи-

онного района, а не в глубокий тыл — началось только в 20 час. 08 мин. Именно в этот момент (т.е. даже позднее, чем пишет Проскурин) и произошел первый за весь день налет авиации противника. Едва ли кто-то сможет сейчас ответить на вопрос — было ли это случайным совпадением или у немцев хорошо поработала воздушная разведка. Состав ударной группы был, конечно же, меньшим: никаких «30 бомбардировщиков Ю-87» в документе не видно, но и одни только «мессера», подловившие истребители 127-го ИАП в момент взлета, нанесли полку серьезные потери:

*«При взлете было нападение группы Ме-109 на аэродром Лесище. Летный состав, сделав несколько атак по самолетам противника, ушел на посадку (так в тексте. — М.С.) группами и в одиночку на аэродромы Щучин, Желудок, Лида (карандашом приписано: «Слоним»). В результате воздушного боя сбит 1 Ме-109. Потери: убитых 2 (л-т Ерошин, ст. л-т. Кузьмин), не вернулось 1 (л-т Петькун), сел вынужденно 1 (ст. политрук Артемов получил легкие ушибы при капотировании самолета, самолет разбит). (280)*

Налет продолжался не «40 минут» (как в докладе начальника штаба 33-го ИАП) и не полтора часа, как это принято в позднейших рассказах про «сокрушительный удар по аэродромам», а не более 7 минут (что гораздо более правдоподобно — исходя хотя бы из боезапаса Ме-109). Поднявшиеся в 20.15 с аэродрома Лесище 3-я и 1-я эскадрильи уже не встречают в воздухе немецкие истребители.

Большой групповой бой над аэродромом Черлена действительно был, причем в то самое время, которое и указывает Проскурин: с 10.10 до 10.30. Первыми в него вступили 8 «чаек» под командованием мл. лейтенанта Дерюгина, которые возвращались с патрулирования над Гродно, затем к ним на помощь было поднято в общей сложности еще 23 истребителя 127-го ИАП. Силы противника оценены как 27 (в другом сообщении — 30) бомбардировщиков «Дорнье-215»<sup>1</sup> с истребительным прикрытием неуказан-

---

<sup>1</sup> Под обозначение «Дорнье-215» выпускался экспортный вариант Do-17Z, технические различия между ними были минимальными; в дальнейшем все подготовленные к экспорту машины были переданы в Люфтваффе.

ной численности. Потери полка в этом бою были даже меньше, чем указывает Проскурин, хотя также весьма тяжелыми: две «чайки» были сбиты, летчики Марков и Михайлов погибли, лейтенант Варакин был ранен, посадил самолет вынужденно вне аэродрома, старший политрук Данилов был ранен, самолет разбит (будем считать, что при таране). Летчики 127-го ИАП заявили после этого боя о 2 сбитых «Дорнье» и 2 истребителях эскорта, идентифицированных как Me-110.

Всего 22 июня полк потерял 12 истребителей И-153 и один связной У-2 (все потери в воздухе, ни одного на земле!). Безвозвратно потеряно (убиты или пропали без вести) 10 летчиков, 3 летчика получили ранения. Это самые большие боевые (если понимать под этим словом потери в воздушном бою) потери первого дня войны **среди всех истребительных полков западных округов**. Реальное число побед 127-го ИАП, как и всегда, установить достаточно сложно. Описание сплошной череды сбитых немецких самолетов, представленное в статье Проскурина, комментировать не станем. Судя по «Журналу учета боевой работы», летчики полка заявили про 11 сбитых самолетов противника: 3 Me-109, 2 Me-110, 2 Do-215, 1 Ju-88, 1 Ju-87, 1 Hs-126, 1 FW-189.

«Ежедневные сводки 6-го отдела службы генерал-квартирмейстера Люфтваффе» (собранные и опубликованные Р.Ларинцевым и А.Валяевым-Зайцевым), информация из которых была уже многократно приведена в этой книге со словами «по данным противника», также не могут считаться «истиной в последней инстанции». И у аккуратных немцев возможны ошибки, неизбежно запаздывание при прохождении докладов по командным инстанциям (и таким образом какие-то потери 22 июня могли стать известными в Берлине лишь через неделю). Сплошь и рядом вместо указания места боя стоит название аэродрома, до которого дотянул подбитый самолет. Далеко не всегда удается «расшифровать» топонимику региона (польско-пруско-литовское порубежье), многократно переходившего из страны в страну. Большие возможности для манипуляций от-

крывает и принятая в Люфтваффе система «избыточного многообразия» в классификации причин потерь самолетов; например, «неконтролируемое столкновение с землей» — это о чем? Это ошибка пилота, отказ техники или последствие воздушного боя?

Единственным неоспоримым достоинством «Ежедневных сводок» является то, что никаких других достоверных источников по воздушным боям июня 1941 года нет вообще — территория, над которой проходили бои, осталась за наступающим противником, наземные части и соединения Красной Армии исчезали, как туман на рассвете, соответственно, найти правильные подтверждения побед советских истребителей (а «правильным» может считаться только шильдик с заводским номером самолета, найденный и свинченный на земле) не представляется возможным.

Что же касается способа интерпретации данных «Сводок», то я руководствуюсь следующим правилом: все, кроме явных случаев технических отказов или грубых ошибок немецких летчиков (например, весьма многочисленные случаи столкновения самолетов на взлете), считать результатом «воздействия противника», т.е. советской авиации. Такая методика приводит к некоторому завышению числа побед советских истребителей, каковое завышение, хотелось бы надеяться, компенсирует неизбежное занижение, связанное с запаздыванием поступления сводок из боевых частей в главный штаб Люфтваффе. Разумеется, на большее, чем ориентировочную оценку, доступные источники претендовать не могут.

Так вот, Grodno встречается в «Сводках» за 22 июня 1941 г. семь раз. Причем всякий раз рядом с указанием серийного номера самолета, сбитого над Гродно, стоят полновесные 100%. Сбиты: один разведчик FW-189 (второй был обстрелян в воздухе, ранен один член экипажа), один двухмоторный Me-110 и пять 109-х «мессеров». Причем один из них был сбит вместе с командиром JG-27, майором В.Шельманном (ветеран войны в Испании, 14 личных побед). Кроме того, без указания места воздушного боя без-



возвратно потеряны два Me-109 и один Me-110 из состава авиагрупп 2-го В.ф. Люфтваффе, базировавшихся в «сувалкском выступе». Еще два Me-109 и два Me-110 получили незначительные повреждения (от 12 до 40%), а один Do-215 вернулся на базу с тремя ранеными членами экипажа. Итого: 10 уничтоженных и 5 поврежденных самолетов противника.

Разумеется, все эти потери врага нельзя твердо и однозначно отнести на счет побед летчиков 127-го ИАП — рядом с Гродно воевал (правда, очень недолго и не слишком успешно) еще один истребительный авиаполк (122-й ИАП), о событиях в котором пойдет речь далее; не бездействовали советские зенитчики и бортовые стрелки советских бомбардировщиков. Как бы то ни было, заявленные летчиками 127-го полка 11 сбитых немецких самолетов, скорее всего, не выходят за рамки очень скромного 1,5-кратного завышения числа побед. Весьма условная «точность» этих оценок не позволяет ответить на вопрос — какой из истребительных полков, 123-й или 127-й, может быть назван самым результативным по итогам первого дня войны (но в любом случае следует принять во внимание, что если аэродром 127-го ИАП находился достаточно далеко от основных операционных направлений, то в полосе Брест — Кобрин на аэродромы 10-й САД обрушился концентрированный удар отборных частей Люфтваффе). Примечательно, что и 123-й, и 127-й полки вступили в войну на «чайках», т.е. на самом морально устаревшем типе советских самолетов-истребителей.

Мужество, стойкость и мастерство, проявленные летчиками 127-го ИАП в обстановке всеобщего хаоса и развала, не могут не вызывать глубочайшего уважения. И мне бы очень хотелось поставить на этом месте точку — или даже восклицательный знак. К сожалению, придется ставить другой знак, вопросительный.

Самое минимальное из встречающихся в документах количество самолетов в 127-м ИАП определяется в 70 И-153. В первый день войны потеряно 12 (включая вынужденные посадки вне аэродрома, что в обстановке 22 июня

означало фактически безвозвратную потерю самолета). Вопрос для первоклассника — сколько самолетов осталось? Однако вечером 22 июня на аэродромы Щучин, Желудок, Лида, Слоним перелетело всего 33 «чайки». Про остальные 25 боевых самолета в «Журнале учета» не сказано ничего. Абсолютно ничего — нет ни упоминания о том, что они к началу боевых действий были неисправны, или что они были повреждены при единственном налете противника на аэродром Лесище, или переданы в другие части, или уничтожены при отходе...

Как известно, один и тот же стакан можно с полным основанием назвать и «наполовину пустым», и «наполовину полным». Конечно, 58 самолетов больше, чем 33. Но и 33 истребителя в полку — это совсем не мало, далеко не каждая авиагруппа Люфтваффе имела такое количество исправных боевых самолетов. Казалось бы, об «уничтожении» 127-го ИАП говорить еще очень рано. Однако следующая (после 22 июня) запись в «Журнале учета боевой работы» появляется лишь... 17 июля. И происходит эта условно-боевая работа («*задание выполнено, самолеты противника не встречены*») с аэродрома подмосковного Серпухова, в глубоком тылу. (281)

Документов, позволяющих воссоздать историю боевых действий 122-го ИАП в первые дни войны, несравненно меньше. В архивном фонде полка сохранился «Отчет о боевой работе 122-го ИАП с 22.6 по 15.12.41 г.», в котором событиям 22 июня уделено всего несколько строк: «*22 июня 1941 г. в 3.30 полк был поднят по боевой тревоге и изготовился к вылету в течение 20-ти минут...*» Далее в этих строках идет достаточно стандартное описание ожесточенных воздушных схваток, сбитых вражеских самолетов, однако после этих успехов второй день войны уложился в одну фразу: «*23 июня по приказу Командующего ВВС Красной Армии личный состав выехал на переформирование (т.е. самолеты уже закончились. — М.С.) в г. Рязань, аэродром Дяги-лево*». (282)

Некоторые обрывки информации можно найти в боевых донесениях штаба 11-й САД. В 11.00 22 июня началь-

ник штаба 11-й САД полковник Воробьев и начальник оперативного отдела штаба ВВС фронта полковник Свиридов обмениваются по телеграфу следующими сообщениями:

— *«Конец (командующий ВВС Западного фронта) разрешил маневрировать аэродромами вашей авиации в районе Скидель, Мосты, Лида по усмотрению командира дивизии.*

— *С Новый Двор (аэродром 122-й ИАП) отсутствует связь. Имею данные, что противник находится на линии (неразборчиво). Прошу распоряжения к перебазированию 122 ИАП. У меня все.*

— *Отвечаю. Немедленно перебазировать 122 ИАП...»* (283)

Через полчаса, в 11.30, на телеграфной ленте появляются следующие слова:

— *«У аппарата майор Бескаравайный. Немедленно перебазировать 122 ИАП.*

— *Уже перебазировали на аэродром Лида...»* (284)

Если верить этим сообщениям, то по меньшей мере до 10 часов утра 122-й ИАП, никуда не перебазировавшись, оставался на своем аэродроме. В донесении штаба 11-й САД (не позднее 14.00) есть косвенное сообщение о налете авиации противника на аэродром Новый Двор, при этом известные штабу потери относительно малы: *«122 ИАП сожжено 4 и выведено из строя несколько. Сколько точно — не могу сказать».* (285) Схожие цифры потерь указаны и в Боевом донесении № 02 штаба.

3-й армии (в оперативном подчинении которой была 11-я САД): *«С 4 часов 30 минут до 7 часов произведено 4 налета на аэродром Новый Двор группами 13—15 самолетов. Потери: 2 самолета сгорели, 6 выведены из строя. 2 человека тяжело ранено, 6 — легко».* (286) В вечерней (скорее даже «ночной») Оперсводке № 02 штаба ВВС Западного фронта потери 122-го ИАП на аэродроме Новый Двор вырастают до 15 самолетов. (287)

Удивительно, но ни в одном из выявленных документов нет никаких упоминаний о сбитых в бою истребителях 122-го ИАП. Единственным, хотя и весьма зыбким, подтверждением того, что боевые потери все же были, может служить информация о том, что немецкие летчики из

III/JG-53 заявили 6 сбитых в районе Гродно И-16. (262) Если немцы не ошиблись в определении типа самолетов и района воздушной схватки и не завысили число побед сильнее обычного, то можно предположить, что 122-й ИАП реально потерял в воздухе 3—4 «ишака».

Вечером в 18.30 телеграфом отправлено боевое донесение (б/н) штаба 11-й САД в штаб ВВС фронта. К этому моменту *«7 экипажей 122 ИАП и командир полка на аэродроме Лида, 10 экипажей 122 ИАП на аэродроме Лесище»*. (288) Где остальные? Об этом штаб дивизии, видимо, уже не знал. Известно лишь то, что к началу боевых действий в полку было 69 истребителей И-16, не менее 59 летчиков, 97 техников и авиамехаников, 88 младших авиаспециалистов. (289) На следующий день, 23 июня, утреннее (к 11.50) боевое донесение про 122-й ИАП уже не упоминает...

За недостатком документальных свидетельств обратимся к такому, не слишком надежному, источнику, как мемуарная литература<sup>1</sup>. В выше уже упомянутых воспоминаниях генерал-лейтенанта С.Ф. Долгушина события первых дней и часов войны описаны так:

*«...В 2.30 — тревога... Первыми подготовились мы, затем 1-я эскадрилья, которая стояла около палаток. Они выбежали из палаток, и уже через 5—10 метров их самолеты стоят. Смотрим: идет «шестерка» самолетов — три идут, и сзади еще три. Что это такое? Учения, что ли? Опять мы ничего не поймем... И тут они развернулись и начали нас бить. Причем сначала из пулеметов, а когда проходят на малой высоте, бросают «ракушки» (мелкие осколочные бомбы. — М.С.). Один осколок попал в самолет, пробил обшивку и бак пробил. Правда, у нас в баках были протекторы, и они сразу же «заплавил» пробоину, мы даже баки не меняли... Особенных потерь не было — одну машину побили.*

---

<sup>1</sup> В документах 122-го ИАП, 11-й САД и ВВС 3Ф мне не удалось найти никаких следов рассказанной С.Ф. Долгушиным истории про снятое с истребителей вечером 21 июня вооружение. Более того, в списках летного состава 122-го ИАП мне не удалось найти лейтенанта Долгушина, а в «Отчете о боевой работе полка» — какие-либо упоминания о нем. Может быть, это свидетельствует о моей невнимательности, может быть — о невнимательности составителей «Отчета».

*Сережка Макаров никак не заводится, а я пошел на взлет... Пошел на Гродно, посмотреть, что там. Наши войска через Неман переправляются на восток, в город. Прошел по границе... Сел, докладываю: «Границу перешли, идут к нам. Войска вот тут, танки вот тут». Наших-то войск не было: только одни пограничники, и все (кроме пограничников направление Сувалки, Августов, Гродно прикрывали две стрелковые дивизии: 27-я и 56-я, а в непосредственной близости от аэродрома 122-го ИАП, у местечка Ружанысток, развертывалась 7-я артиллерийская противотанковая бригада. — М.С.) Только мы начали запраиваться, ко мне подошел командир эскадрильи и говорит: «Сергей, мы улетаем в Черлены (явная ошибка, судя по контексту, речь идет про аэродром 127-го ИАП, т.е. Лесище или Скидель. — М.С.), там, где 127-й полк нашей дивизии»... Пока я машину заправил, полк уже улетел. Передо мной взлетел заместитель командира полка... И вот уходит «четверка», он — и тут пришла «восьмерка» (немецких самолетов. — М.С.) — садится фактически на аэродром. Я пошел на взлет, а они даже не обратили внимания на меня. Я взлетел — танки уже видны... Они уже километрах в 5—10, а над аэродромом висят восемь самолетов...»*

Итак, если верить рассказчику, полк был поднят по тревоге даже не в 3.30, а на час раньше. Ранний утренний налет на аэродром Новый Двор был. Потери от него — минимальные. Полк покинул аэродром не в 11 и не в 10 часов утра, а гораздо раньше. Кто отдал такой приказ — непонятно. Утром 22 июня никаких немецких танков западнее Гродно не было — ближайшая к месту событий 12-я танковая дивизия вермахта продвигалась от Сувалок к Меркине, т.е. находилась в 70 км севернее.

За «танки» с высоты полета можно было принять т.н. «штурмовые орудия», одна-две батареи которых (т.е. от 6 до 12 единиц) были приданы 256-й пехотной дивизии вермахта, наступавшей на Новый Двор. История боевого пути 256-й пд подробно описана, в частности, отмечено, что 22 июня 1941 года «передовые части 481-го пехотного полка достигли в 12.30 полевого аэропорта в 4 км к северу от Ново-

10 САД 4.

123 и др. истребитель не только  
разно подвержены бомбардировкам  
роботом и истребителям атак  
находящим Гейсбад и Гейсбад  
Венской 29-й и 14-й  
с 13.55 до 14.42. Действительность  
состояла в том, что 11 и 12 июля  
разбито

Командир полка майор  
Судин Иосиф

Сбил Гейсбад III-4 самолет  
и 3.

123 и др. полковник И, пропал  
без вести - 5.

Моторы о 74 не имели.

Связь с 39 САД не имела.

Донесение командира 10-й САД от 22 июня 1941 г.

го Двора и расстреляли 19 самолетов, которые застали уже на старте». 2 июля 1941 г. нацистский официоз, газета «Фёлкишер беобахтер» посвятила свершениям командира 481-го полка целую статью (правда, к тому моменту эти свершения уже вышли под заголовком «Блестящая героическая смерть»). В статье было сказано, что «передовое подразделение полка взяло штурмом полевой аэродром большевистских ВВС и уничтожило при этом 19 самолетов». Судя по воспоминаниям Долгушина, с рассказом про «штурм» геббельсовские пропагандисты погорячились...

*«Прихожу на новый аэродром — там лежит крест, и воронки еще дымятся, сесть невозможно. Я прошел КП аэродрома, сел, заруливаю, смотрю — там уже три самолета есть. Это ребята передо мной вернулись с задания... Потом пришла восьмерка «110-х» и начала нас бить. Из-под них не взлетишь! Они отштурмовали — но самое главное: Ганичев (командир 11-й САД) и полковник Захаров, его заместитель, стоят на аэродроме и руководят разравниванием. По ним ударили. Захарову в лоб попали, а Ганичеву в живот — он через два часа умер (судя по документам, эта трагедия произошла в 12.30, но на аэродроме Лида, а фамилия заместителя — Юзеев; вечером 22 июня в обязанности командира 11-й САД вступил командир 127-го ИАП подполковник Гордиенко. — М.С.). И на аэродроме никого из начальства не осталось...»*

*На этом аэродроме полк на И-153, вооружение у них только ШКАС, так что для пушек там снарядов не было. А у нас был боекомплект. Потом с этого аэродрома мы уже летали, начали драться. Летали. Пушки не работают, стоят, потому что без снарядов. Только ШКАС. Но я сбил один Ю-88.*

*Мы, холостяки, решили улететь<sup>1</sup>. Пушки пустые. Смеркается, и нам команда — «перелететь в Лиду». Наш полк первым взлетает. А в Лиде от аэродрома лишь половина осталась. Прилетели, сели. Горючего нет, боеприпасов нет... Летчики по 3—4 вылета сделали, не жравши, температура высокая, все грязные, потные... Горючее в цистерне, под землей. Чем доставать? (в дивизии числилось 22 бензозаправщика и 14 водо-маслозаправщиков. — М.С.) Даже ведер нет — а у нас баки почти пустые. Техсостав нас еще догоняет...*

*В общем, перелетели. Поужинали и легли спать... Только заснули — тревога. Говорят, что в районе аэродрома с восточной стороны выбросили десант. Мы побежали на аэродром, подбегаем к аэродрому, в кюветах такая хорошая чистая трава, и мы туда все попадали. Попадать попадали, но*

---

<sup>1</sup> В другом варианте записи воспоминаний С.Ф. Долгушина эта странная фраза про «холостяков» имеет объяснение: «Но откровенно скажу: у которых жены были — пошли к женам, а мы, холостяки, улетели. Дивизией после гибели Ганичева никто не командовал...»

*все равно вставать-то надо! Поднялись, пришли — а у самолетов пустые баки. Что делать? Никто ничего не знает. Чем заправлять машины? Нечем.*

*Недалеко от аэродрома стояло здание, где располагался штаб полка и медики. Только мы в подвал зашли — одна за другой пошли «шестерки», «восьмерки» Me-110 и оба полка разбомбили совершенно. А мы ничего сделать не можем! Исправных самолетов было очень много, но без горючего, без оружия... Никто не стал этим интересоваться... Просто поступила команда — уезжать».*

В оперативной сводке № 03 штаба ВВС фронта это «разбомбили совершенно» описано следующими словами: «В 4.45 12 самолетов Do-17 бомбили аэродром Лида. Повреждений нет» (ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 19).

*В общем, нам поступила команда — «в машины!» Мы зашли в гостиницу, взяли с собой чемоданчики — и нас увезли в Москву... Дорога особо не запомнилась. Иногда встречали танковые колонны. 24-го мы добрались до Можайска. Нас разместили в гостинице, девушки почистили наше обмундирование, привели нас в порядок. На следующий день (это уже 25-го) мы прибыли в Москву. Разместили нас в помещениях, где сейчас Академия Жуковского, кстати, на 2-м этаже. Мы попали в комнату, где, когда я кафедрой командовал, был методический класс — мы, 4 человека, спали в моем будущем кабинете. Отпросились, сходили в Москву. Зашли в ресторан «Метрополь», а деньги у нас были, потому что мы аванс получили. Посидели, но в Москве уже комендантский час, поэтому до 12 часов мы успели вернуться от «Метрополя» до метро «Динамо»... Через несколько дней мы переехали в Рязань...» (274)*

Комментарии, надеюсь, уже излишни. Следует только обратить внимание на то, что 24 июня, на следующий день после отъезда летного состава 122-го ИАП в Рязань через Москву и «Метрополь», командующий ВВС 3-й армии (была в составе общевойсковых армий такая странная командная структура) комбриг Зайцев все еще не знал, куда делись его истребительные полки:

*«...22.6.41 г. в ночь на 23.6.41 г. мною был послан начальник штаба ВВС 3-й Армии полковник Теремов на аэродромы*



*Черлена, Лесище с задачей, в случае угрозы со стороны наземного противника, перебазировать полки [на] новые аэродромы — по его усмотрению. Полки перебазированы, но неизвестно куда, т. к. полковник Теремов не возвратился и, по видимому, не сумел донести... Прошу сообщить, куда перебазированы 122-й и 127-й истребительные полки, и дать нам их позывные и номера волн...» (290)*

Еще одно сообщение о том, как происходило «перебазирование» истребительных полков 11-й САД из г. Лида, обнаруживается в Оперативных сводках № 2 и № 3 штаба ПВО пункта Лида за 23 и 24 июня 1941 г. Этот документ ценен тем, что представляет собой беспристрастный «взгляд со стороны» — за действия (и бездействие) истребительной авиации капитан Сумаров, командир 229-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона ПВО, ответственности не нес:

*«1. 23.6.41 в 4.40 противник группой в 15 самолетов «Дорнье-17» произвел налет на город и военные объекты пункта Лида, подверг бомбардировке аэродром, город. ОП 1-й батареи обстрелял из пулеметов... В 5.25 23.6.41 противник силой в 32 двухмоторных бомбардировщика «Хейнкель-111» (тип самолетов определен, скорее всего, ошибочно; про ошибки в количестве можно только догадываться. — М.С.) производил эшелонированные налеты на аэродром и ОП 1-й батареи, сбрасывал с пикирования бомбы и ОП 1-й батареи обстреливал из пулеметов. При бомбардировке аэродрома уничтожено на земле 10 самолетов (здесь и далее подчеркнуто мной. — М.С.).*

*Зенитная артиллерия вела интенсивный огонь. Взаимодействия с авиацией никакого нет — с аэродрома не поднимается и подвергается уничтожению на земле. За период боев сбито 10 самолетов противника, выпущено 880 снарядов.*

*2. После бомбардировки города все управление, как то: горсовет, РК и горком ВКП(б), директора предприятий, милиция и НКВД побросали посты и сбежали. Город остался без всякого управления, а также и районы. Враждебные элементы начали растаскивать военные склады, оставленные воинскими частями безо всякой охраны, а также население растаскивает все из разных баз снабжения. Тюрьма была*

*распущена. Политзаключенные были также распущены... Ввиду того, что в городе остались неповрежденными склад ГСМ и головной продсклад, одна батарея была поставлена на охрану названных складов. Две другие батареи находились в походном положении из-за опасности попасть в плен и недостатка снарядов. Никакой информации со стороны общевойскового командования дивизион абсолютно не имеет, а пользуется случайными слухами, которые не дают никакого, хотя бы примерного, представления об обстановке...» (291)*

## **2.6. На крепко спящих аэродромах**

Внимательный читатель, должно быть, заметил, что из описания событий первого дня войны в 9, 10 и 11-й авиадивизиях выпали бомбардировочные полки, которые в количестве одного были в каждом из этих соединений: 13-й БАП в 9-й САД (аэродром Борисовщина), 16-й БАП в 11-й САД (аэродром Черлена), 39-й БАП в 10-й САД (аэродромы Пинск и Жабчицы). Первые два находились буквально рядом, на аэродромах, разделенных Неманом и расстоянием в 12—15 км (см. Карту № 4). Как и следовало ожидать, бомбардировочные полки располагались в глубине оперативного построения, отделенные от границы расстоянием в 80—150 км и «частоколом» аэродромов истребительных полков. И это единственное, что произошло в реальности и того, чего «следовало ожидать». Во всем остальном несостоявшиеся боевые действия 13-го и 16-го БАП заставляют вспомнить советский пропагандистский слоган про «мирно спящие аэродромы», причем в самом худшем его виде.

Документальных свидетельств разгрома, видимо, не осталось вовсе. В оперативных сводках дивизий и ВВС фронта про 13-й БАП нет ни слова; про аэродром 16-го БАП уже начиная с 11.00 (Боевое донесение № 4 штаба 11-й САД) сказано: *«Аэродром Черлена. Самолеты горят. Подробности выясняем»*. В 15.40 боевое донесение № 6 кратко сообщает подробность: *«Вся матчасть 16 БАП уничтожена»*. (292) В 18.30 телеграфный аппарат отстучал такие слова: *«Аэродром Черлена. Матчасть уничтожена. 11 экипажей 16 БАП*

*уехали в Бобруйск на автомашине за самолетами». (293) Последняя фраза на первый взгляд может показаться едва ли не образцом черного юмора, однако все тут вполне серьезно: на аэродроме Бобруйска находилось более 20 Пе-2, предназначенных для перегона на запад, в бомбардировочные полки приграничных дивизий, а в 16-м БАП к началу войны уже 39 экипажей было подготовлено к самостоятельным полетам на этом новом типе бомбардировщика.*

За неимением лучшего придется опять же обратиться к свидетельствам очевидцев. Свидетельствам, записанным, увы, через десятки лет после события, с неизбежными в подобной ситуации ошибками памяти и «идейным» ретушированием. Начнем с воспоминаний техника, который встретил войну в составе наземного персонала 13-го БАП.

*«Наш полк стоял на самой границе в районе Белостока, местечко Россь (базовый аэродром 13-го БАП был именно там, а на аэродром Борисовщина полк был перебазируется после 17 мая. — М.С.), Волковысского района. Мы были в лагерях.*

*— А аэродром замаскирован был? Или стояли как по линейке?*

*По линейке стояли, а персонал в палатках жил на другой стороне аэродрома. И чтобы попасть на стоянку, надо было пересечь взлетное поле. Немецкие самолеты налетели, сбросили на аэродром бомбы и обстреливать начали... Стоянка была как по линейке, и у кого прострелили мотор, у кого шасси. Вывели из строя две или три эскадрильи. А четвертая была на опушке леса, и она сохранилась, немцы, наверно, не видели ее — четыре часа было (так в записи, вероятно, имелось в виду «четвертый час утра». — М.С.), еще темновато, заходили они со стороны леса...*

*— А какие самолеты?*

*— Одномоторные истребители. А потом, часов в одиннадцать или чуть раньше, прилетели двухмоторные... К этому времени наши самолеты уже рассредоточили, закрыли маскировочными сетками... Но все равно белый самолет видно. С большой высоты, может быть, маскировка и подейство-*

*вала бы. Но он заходил на низкой высоте, нагло, ведь сопротивления никакого не было.*

*— А самолеты по окраске были только белого цвета?*

*— Ну, разве мы успели бы покрасить, времени-то было несколько часов. Да и все были в состоянии паники...*

*— А как же приказы командования еще весной 1941-го о маскировке аэродромов и техники?*

*Мы про них ничего не знали.*

*— 21 июня уже под вечер Жуковым и Тимошенко был подписан приказ о приведении в боевую готовность. До вас он успел дойти?*

*— Нам непосредственно не объявляли.*

*— А более ранний приказ о том, чтобы не поддаваться на провокации, был?*

*— Да, был...*

Этот рассказ может считаться образцовым примером того, как в условиях тоталитарного режима реальные события и факты вытесняются из сознания пропагандистскими мифами. От местечка Россь до ближайшей точки границы 41-го года не менее 100 км; если это называется «на самой границе», то тогда надо признать, что в сентябре 1939 г. Варшава была «на самой границе» с Восточной Пруссией, а Прага в марте 1939 г. была и вовсе «за границей» Чехии. Однако уважаемый ветеран провел на войне 4 года, а перед репродуктором советского радио — 45 послевоенных лет, и поэтому он «точно помнит», что аэродромы были на самой границе, всей череды предвоенных приказов о маскировке аэродромов — не было, а не существующий в природе «более ранний приказ не поддаваться на провокации» — был...

*...И вот полетели они на нас. Было видно: немцы каждый самолет расстреливали, а на наших самолетах уже все было подготовлено, бомбы были подвешены. И бомбы наши же взрывались, и по аэродрому обломки, бомбы катились. Эскадрилья, про которую я говорил, что она осталась после первого налета неповрежденной, взлетела, ресурс бензина выработала (странное боевое задание. — М.С.) и как раз перед этим вторым налетом вернулась и села. Но теперь только*

*один самолет успел взлететь. Улетел, в Орле посадку сделал, но разбился.*

*В этот момент у нас погибших еще не было. У нас одна задача осталась — охрана аэродрома. Оружие выдали всем, пулеметы взяли. Потом вечером, часов в одиннадцать, решили сниматься и отходить пешком, взяв с собой минимум — шинель, противогаз...*

*— В итоге 22 июня полк был уничтожен фактически полностью?*

*— Полностью.*

*— Сколько самолетов удалось сохранить?*

*— Ни одного. Один почти...*

*— Сопротивление оказывали?*

*— А некому было, самолеты были не готовы...*

*— Теоретически, если самолет стоит на аэродроме, он должен быть заправлен и на нем должно быть вооружение. Можно залезть в кабину [стрелка], стрелять...*

*— Предварительно, перед тем как заправить самолет, бензин отправляли на экспертизу. Проверяли качество. А емкости с бензином были опечатаны.*

*— Вооружения тоже не было?*

*— А вооружение на складах... Оружие только личное — винтовки, и они выдавались только...*

*— Когда вы уходили со своего аэродрома, вы технику поврежденную бросили как есть или жгли?*

*— Оставили все, как было. Самолеты одни уже были сожжены, другие выведены из строя так, что до ночи отремонтировать не успели бы. А сжечь самолеты — команды не было.*

*— А вы слышали о том, чтобы кто-то погиб или был ранен утром 22 июня?*

*— Не слышал... Нам не объявляли, что кто-то погиб. Лично я не знаю.*

*— А где были летчики в момент нападения?*

*— 22 июня выходной день был. Вся срочная служба была на территории лагеря. А где офицеры находились, не могу сказать. К обеду все собрались (подчеркнуто мной. — М.С.). И одна эскадрилья, я упоминал, даже поднялась в воздух.*

*— Вы знали, что происходит на соседних аэродромах?*

*Там за двенадцать километров по прямой, за Неманом, был еще один полк бомбардировщиков?*

*— Да, там был мой зять Николай Яковлевич Куракин, сестры муж, 16-й полк, в одной дивизии были (дивизии, конечно, разные. — М.С.). А истребителей у нас не было.*

*— Что он рассказывал, как война для их полка началась?*

*— Он при штабе был, начальник аэродрома. Но он не рассказывал. Сестра рассказывала, что муж пришел и сказал: «Собирай все самое необходимое, уезжаете в тыл». А у них уже двое ребят было, два сына. Он отправил их. Видимо, он знал, как дела обстоят...» (294)*

*«Дела обстоят». Для военнослужащих — от рядового техника до «начальника аэродрома» — война представляется неожиданно случившимся «форс-мажором». И все это происходит в полку, успешно повоевавшем в небе над Финляндией, одним из самых первых в советских ВВС получившем пикирующие бомбардировщики (сначала Ар-2, затем и Пе-2). Оказать сопротивление оказалось «некому», после того как — если верить мемуарам летчика 13-го БАП подполковника П. Цупко — «с рассвета до темна эскадрильи замаскированных самолетов с подвешенными бомбами и вооружением, с экипажами стояли наготове». (217) Правда, в одном пункте воспоминания двух участников событий полностью совпадают, как пишет Цупко, «вечером в субботу, оставив за старшего начальника оператора штаба капитана Власова, командование авиаполка, многие летчики и техники уехали к семьям в Россь... Весь авиагарнизон остался на попечении внутренней службы, которую возглавил дежурный по лагерному сбору младший лейтенант Усенко». Ну, если полком в первые часы войны командует младший лейтенант, а старшие командиры «собрались к обеду», то чего же лучшего можно было ожидать?*

*Почти по такому же сценарию развивались и события на аэродроме 16-го БАП в Черлена. Историк из Гродно Д. Киенко записал рассказ А.Б. Федоровой, которая накануне войны работала продавцом в военторге 16-го БАП. Судя по ее воспоминаниям, дела обстояли так: «Первый налет на Черлену был совершен примерно в 4 часа утра, вто-*

*рой в 8 утра. После второго налета самолетов, годных ко взлету, не осталось... Первый налет был непосредственно на стоянки самолетов, а потом на палаточный городок. Его к этому времени успели покинуть и скрыться в лесу...»*

И еще один рассказ, на этот раз — от сына участника событий:

*«Я, Сальников Георгий Георгиевич, сын Сальникова Георгия Ивановича, стрелка-радиста 16-го БАП. Где-то в 52—53-х годах он мне, мальчишке, рассказал трагическую историю начала войны.... Проснулся он от грохота и стрельбы (но не от сигнала боевой тревоги. — М.С.). На его глазах взлетел его комэск Протасов и пошел на таран. Как понимаю, он служил в его эскадрилье. Затем через час появились немецкие мотоциклисты, с которыми они вступили в бой, но вскоре появились немецкие бронетранспортеры с пехотой и пришлось отступить. Где-то в 10—11 утра (подчеркнуто мной. — М.С.) нашли брошенную «полуторку», отец вытер мокрый трамблер и завел ее. На ней человек 20—25 из 16-го полка добрались до Лиды, при них было знамя полка и штабные документы. Их всех арестовали, но вскоре выпустили...»*

На мой взгляд, самые достоверные сведения изложены в рассказе продавщицы: личный состав полка успел покинуть аэродром и скрыться в лесу. Что же касается «немецких бронетранспортеров с пехотой» (по одной такой роте было лишь в танковых дивизиях вермахта, да и то не во всех), то в районе Черлены их не было вовсе; пешая же пехота вермахта появилась в тех местах не в 11 утра 22 июня, а через три-четыре дня. Почему бежавших с аэродрома летчиков 16-го БАП арестовали в Лиде — понятно. Почему «вскоре выпустили»? Приведенный выше доклад командира 229-го ОЗАД ПВО дает вполне убедительный ответ и на этот вопрос.

Еще на один вопрос упомянутый выше историк Д. Киенко дает весьма нетривиальный ответ:

*«Полк до 10 часов утра оставался в неведении о начавшихся боевых действиях. Жители местечка Лунно, что находилось в 2 км от аэродрома (Черлена), услышали и увидели*

*бомбардировки соседнего аэродрома Борисовщина (13-й БАП из состава 9-й САД) еще в 4 часа утра. Два соседних аэродрома разделяли какие-то 12 км. Но аэродром Черлена отделен от местечка Лунно рекой Неман и лесным массивом на возвышенности, который, с одной стороны, приглушил звуки взрывов, а с другой — скрыл черный дым, поднимающийся от разбомбленных стоянок соседнего аэродрома...» (295)*

Сильно сказано. Горящие самолеты одного полка, увы, не удалось использовать в качестве сигнальных костров для оповещения другого авиаполка. Иного способа передать информацию за 6 часов на 12 км при наличии полусотни самолетов не нашлось. Про то, что никаких средств радиосвязи в Красной Армии не было, «знают» все, и спорить с этим «знанием» бесполезно. Ограничусь лишь короткой справкой — по состоянию на 1 апреля 1941 г. в ВВС РККА (не считая бортовых раций!) числилось:

— 32 радиостанции РАТ (мощность 1,2 кВт, дальность действия от 600 до 2000 км);

— 404 радиостанции РАФ и 11 АК (мощность 400—500 Вт, дальность действия до 300 км);

— 460 радиостанций РСБ и 5 АК (мощность 50 Вт, дальность действия от 50 до 100 км). (296)

В крайнем случае разбудить экипажи и командование 13-го и 16-го БАП должен был бы первый по счету и весьма слабый по последствиям налет «одномоторных истребителей» (вероятно, речь идет об одном-двух звеньях «Мессершмиттов» из JG-27, которые весь первый день войны работали в качестве легких бомбардировщиков и штурмовиков). Первые налеты на оба аэродрома состоялись рано утром, предположительно между 4 и 5 часами. Разгром же произошел значительно позднее, через 5—6 часов, когда штурмовой удар большой группы немецких самолетов (по данным М.Тимина, это были Me-110 из 2-й группы эскадры ZG-26, в ЖБД 127-го ИАП сообщается про налет на Черлену большой формации бомбардировщиков Do-215)



не подвел черту под существованием двух советских бомбардировочных авиаполков<sup>1</sup>.

Разумеется, укрылись в лесу не все. Несколько разведывательных вылетов совершили экипажи 13-го БАП (в мемуарах Цупко есть и невнятное упоминание о то ли запланированном, то ли даже реально выполненном налете силами одной эскадрильи на немецкий аэродром у Седльце), по меньшей мере три самолета 16-го БАП поднялись в воздух в момент вражеского налета. В последние лет 10 неоднократно упоминался воздушный таран, совершенный экипажем капитана Анатолия Протасова — взлетая с аэродрома Черлена, он направил свой СБ на немецкий Me-110. Подтвердить эту версию сводками потерь Люфтваффе пока не удалось: в эскадре тяжелых истребителей ZG-26 (а никакого другого соединения Me-110 на северном фланге Западного фронта просто не было) лишь два Me-110 получили 22 июня незначительные повреждения (20% и 30%, что по немецкой системе учета означает «повреждения, которые могут быть устранены ремонтными подразделениями авиачастей»). Понятно, что лобовое столкновение в воздухе двух 7-тонных машин имело бы совсем другие последствия...

Успели принять участие в боевых действиях первого дня войны и две эскадрильи 39-го БАП. Ранним утром командир 10-й САД полковник Белов отдал приказ инспектору дивизии по технике пилотирования капитану Щербакову и штурману дивизии капитану Зарукину провести воздушную разведку над р. Буг в полосе 4-й армии. (216) Затем, после того как места переправ были установлены, в Пинск самолетом связи (проводная связь была уже прервана) отправлен приказ командиру 39-го БАП о нанесении бомбового удара по переправляющимся войскам против-

---

<sup>1</sup> Строго говоря, 16-й БАП не исчез; 6 июля он снова появляется в составе 11-й САД (к тому моменту сменившей и командира, и состав), имея в наличии 14 Пе-2, которые до конца месяца выполнили 80 боевых вылетов; можно предположить, что это «пешки», находившиеся 22 июня на аэродроме Бобруйска, и летчики, которые не стали «перебазироваться» слишком глубоко в тыл (ЦАМО, ф. 20054-А, д. 1, оп. 20, лл.15, 17, 19).

ника. В 7 часов утра две девятки СБ (одну из них повел капитан Щербаков) отправились в первый (и последний в тот день) боевой вылет. Беспечность и самонадеянность немцев были настолько велики, что у переправ через Буг в районе Мельник и Янов — Подляска (30 км северо-западнее Бреста) советские бомбардировщики не встретили ни зенитного, ни истребительного противодействия. (40) Если верить позднему отчету (а верить ему можно с очень большими оговорками), в этом вылете была уничтожена переправа, *«а также до батальона пехоты противника»*. (242) Как бы то ни было, но это был первый в полосе Западного фронта авиаудар по наземным войскам противника.

На этом активные действия 39-го БАП в первый день войны завершились. По данным М.Тимина, ударная группа, не потеряв ни одного самолета, сразу же отправилась в дальний путь, на аэродром Бобруйск, после посадки на котором решением командования 13-й БАД их перебазируют еще дальше, на аэродром Новая Серебрянка (за Днепром в районе Рогачева). Оттуда уже ранним утром 23 июня одна девятка бомбардировщиков 39-го БАП совершила боевой вылет в район г. Сопецкин (северо-западнее Гродно), где с высоты 4300 м сбросила на скопление немецких войск 90 ФАБ-100 (необычайно высокая бомбовая загрузка по устоявшимся меркам использования СБ в советских ВВС). (299) В дальнейшем эти 18 (по другим сообщениям — 17 или 16) СБ были включены в состав 24-го БАП (13-й БАД) и до конца июня сражались в составе 13-й авиадивизии...

А на аэродромах Пинск и Жабчицы (10 км северо-западнее Пинска) на протяжении всего дня 22 июня происходило методичное уничтожение самолетов 39-го БАП. Первый массированный налет (Белов в своих мемуарах оценивает состав ударной группы противника в 25—30 бомбардировщиков) немцы произвели в 7.45, при этом на аэродроме Жабчицы было сожжено 9 самолетов СБ. В 12.00 начальник штаба 39-го БАП майор Альтович отправляет в штаб ВВС фронта телеграмму следующего содержания: *«При двух налетах было сожжено 14 самолетов. Несколько*

*машин имеют пробоины в баках. Пе-2 все целы. Людей убитых два, ранено около десяти». (297) В 13.50 майор Альтович сообщает об очередном налете на аэродром полка. В 17.00 в штабе ВВС фронта принято очередное сообщение из Пинска (записано карандашом на телеграфном бланке), но на этот раз передал его не начштаба полка, а ст. лейтенант Куликов: «Матчасть выведена из строя на 50 процентов. Часть перелетела в Бобруйск, 18 самолетов. Личный состав полка и базы подготавливает оборону аэродрома. Ждем ваших указаний и подкреплений, главным образом противозенитными (так в тексте. — М.С.) средствами. Руководства от вышестоящего штаба не имеем». (298)*

Возможно, что окончательное уничтожение матчасти 39-го БАП было предотвращено истребителями 123-го ИАП, которые во второй половине дня 22 июня были перебазированы с аэродрома Стригово в Пинск. Утром 23 июня на аэродроме Жабчицы еще оставались 10 СБ. Их дальнейшая судьба неясна. Столь же неясна и судьба 5 (по другим данным — 9) новейших Пе-2. Если майор Альтович сообщает, что к 12 часам дня «Пе-2 все целы», то генерал-полковник Сандалов (на тот момент — полковник, начальник штаба 4-й армии) в своей монографии о боевых действиях армии пишет: «Около 10 часов утра немецкая авиация разгромила и бомбардировочный полк 10 САД на аэродроме в Пинске, уничтожив почти все самолеты, в том числе и новые бомбардировщики Пе-2, которые не были даже запущены (через 6 часов после объявления боевой тревоги. — М.С.) горючим». (267)

Как всегда, важные штрихи в картину разгрома вносит донесение уполномоченного 3-го отдела по 10-й САД товарища Леонова от 27 июня 1941 года:

*«...В результате рассеянности (так в тексте. — М.С.) командования и отсутствия приказа действовать матчасть самолетов в 39 БАП была уничтожена. Во время последнего налета вылетевший самолет СБ сбил самолет противника «Юнкерс-88». Зенитные пулеметы на аэродромах бездействовали. Пулеметы на уцелевших самолетах не были приведены в действие. Между перерывами налетов мер к спасению матчасти самолетов не предпринималось... Весь летный со-*

*став был на аэродромах, ничего не делал, то есть не уходил в тыл и был в растерянности, в результате того, что нечем было воевать (что же тут является причиной, а что — следствием?). На аэродромах в основном велась подготовка к отражению предполагаемой высадки десантов. Запасы бомб, продовольствия, обмундирования в тыл не вывозились, бомбы не рассредоточивались...» (53)*

## **2.7. 22 июня. Ответный удар**

Незавершенность развертывания группировок советских ВВС (в последние годы эта красивая формулировка все активнее вытесняет старомодное «внезапное нападение») имела и свои позитивные последствия. В частности, практически весь второй эшелон ВВС Западного ОВО (две бомбардировочные и одна истребительная дивизии), базировавшийся утром 22 июня 1941 г. на аэродромах восточнее Березины и Днепра, оказался вне зоны поражения авиации противника.

12-я БАД и 43-я ИАД не понесли даже малейших потерь от «уничтожающего первого удара Люфтваффе». Что касается 13-й БАД, то на аэродром Бобруйск (там 22 июня базировалось управление дивизии и многочисленные подразделения различных авиачастей) лишь поздним вечером (в 22.40) совершила налет небольшая группа немецких бомбардировщиков, как и следовало ожидать — без истребительного прикрытия. В Оперсводке № 02 штаба ВВС Западного фронта это описано так: *«Аэродром Бобруйск подвергся бомбометанию четырех двухмоторных самолетов противника неустановленного типа, в результате повреждено летное поле и здание штаба. Зенитной артиллерией сбит один бомбардировщик противника, остальные ушли».* (300) Скорее всего, именно этот эпизод нашел свое отражение и в мемуарах бывшего командира 13-й авиадивизии: *«Аэродром атаковали семь «юнкерсов». Два из них сбили огнем с земли из турельных установок [самолетов], два поджег какой-то наш летчик-истребитель, оказавшийся в воздухе на И-153. Все четыре бомбардировщика упали недалеко от аэродрома».* (301)

Глубокой ночью (в 1.15) на аэродром Бобруйск был совершен еще один налет, в результате которого на земле был уничтожен легкий бомбардировщик Су-2. (302) По данным М.Тимина, еще один СБ был потерян на аэродроме в 24-м БАП (13-я БАД). Как бы то ни было, но наземные потери авиачастей «второго эшелона» оказались ничтожно малы и на боеспособности частей практически не отразились. Тем более не понес каких-либо потерь от удара с воздуха 3-й авиакорпус Дальней авиации, аэродромы которого находились юго-восточнее Смоленска. Таким образом, силы для нанесения ответного удара по аэродромам противника теоретически имелись.

Разумеется, были и составленные еще до войны планы нанесения такого удара. План действий авиации Западного ОВО в период прикрытия мобилизации и развертывания, так же как и планы прикрытия всех прочих приграничных округов, предполагал *«последовательными ударами боевой авиации по установленным базам и аэродромам противника, а также боевыми действиями в воздухе уничтожить авиацию противника и с первых же дней войны завоевать господство в воздухе»*. Отличие Западного ОВО заключается лишь в том, что в рассекреченном и доступном историкам тексте «Плана использования ВВС округа» указан и запланированный наряд сил:

*«Исходя из поставленных задач и наличия бомбардировочной авиации, части ВВС округа могут решать следующие задачи:*

*а) нанести одновременный удар по установленным аэродромам и базам противника, расположенным в первой зоне, до рубежа Инстербург (ныне Черняховск), Алленштайн (ныне Ольштын), Млава, Варшава, Демблин, прикрыв действия бомбардировочной авиации истребительной авиацией. Для выполнения этой задачи потребуется 138 звеньев, мы имеем 142 звена, т. е., используя всю наличную бомбардировочную авиацию, можем решить эту задачу одновременно;*

*б) вторым вылетом бомбардировочной авиации нанести удар по аэродромам и базам противника, расположенным во второй зоне до рубежа Кенигсберг, Мариенбург, Торн, Лодзь. Для этой цели могут быть использованы самолеты типа СБ,*

*ПЕ-2, АР-2, которых мы имеем 122 звена, для решения этой задачи требуется 132 звена, недостает 10 звеньев. Истребительная авиация сопроводить бомбардировщиков при выполнении этой задачи не может, не позволяет радиус их действия...» (303)*

К сожалению, приложения к Плану и конкретные задания для авиадивизий все еще недоступны, и мы не знаем, какое количество аэродромов и баз было «установлено» и из какого расчета получилась цифра в 138 звеньев (т.е. чуть более 400 самолетов), одновременный удар которых посчитали достаточным для разгрома авиации противника в 100-км полосе к западу от границы. Если же руководствоваться нашим сегодняшним знанием, то удар 400 самолетов по 20 основным аэродромам базирования 2-го Воздушного флота Люфтваффе мог бы стать весьма ощутимым — разумеется, если ударить в «немецком стиле», т.е. с высоты бреющего полета, заход за заходом, налет за налетом...

22 июня 1941 года, уже через несколько часов после начала боевых действий, в довоенные планы использования бомбардировочной авиации Западного фронта потребовалось внести радикальные изменения. Прежде всего потому, что «прикрыть действия бомбардировочной авиации истребительной авиацией» стало невозможно — истребительные полки 11, 9 и 10-й авиадивизий, даже в самом лучшем случае, отчаянно боролись за самосохранение. В худшем — уже перестали существовать как управляемая, дееспособная боевая единица. Во-вторых, война началась совсем не по планам советского руководства, наземные войска противника наводили переправы через пограничный Буг (или просто переезжали его по невзорванным мостам), и перед командованием Западного фронта встал очень непростой вопрос о приоритетах в расстановке задач ВВС фронта: стоит ли проводить задуманную ранее операцию по подавлению авиации противника на «установленных аэродромах и базах» или же надо немедленно переключаться на непосредственную огневую поддержку своих наземных войск?

Однозначный ответ на такой вопрос едва ли удастся сформулировать даже сегодня, даже военным специали-

стам высокого уровня, ибо все упирается в оценку потенциальных и реальных возможностей войск Красной Армии. Теоретически для уничтожения паромной переправы, находящейся практически на линии соприкосновения войск, вовсе незачем «гонять» дорогой и дефицитный бомбардировщик на расстояние в 400 км от Бобруйска до Буга — эту задачу может и должна решить полевая артиллерия, причем самого массового, дивизионного звена. В конце концов, военную авиацию придумали не для замены дешевой пушки на что-то очень дорогое, а для решения таких задач, которые артиллерия не может решить в принципе. Например, для бомбардировки аэродромов, находящихся на удалении более 20—30 км от линии фронта.

Все меняется, если от абстрактных схем перейти к трагической реальности 22 июня: волна безумного хаоса уже катилась от линии пограничных столбов на восток, вслед за ней катилась пока еще вооруженная толпа бывших красноармейцев. В такой ситуации вполне разумным представляется намерение командования фронта использовать находящуюся в глубоком тылу, т.е. сохраняющую управляемость и боеспособность, авиацию для решения сугубо тактических задач, превратить ее в некое подобие «неотложной помощи». На практике же все произошло следующим образом.

В 9.00 22 июня командующий ВВС Западного фронта генерал-майор Иван Копец расписался в получении текста Директивы наркома обороны № 2 (*«удары авиации нанести на глубину германской территории до 100—150 км»*), и в 9.30 утра, через 5 часов после фактического начала войны, в штабе ВВС фронта был подписан Боевой приказ № 01:

*«1. Немецкие войска и авиация нарушили нашу границу и произвели налеты на наши наземные части и мирные города. Его ВВС произвели налеты на Гродно, Волковыск, Лида и другие пункты.*

*Погода в районе действий — облачность 3—4 балла.*

*2. Справа действует авиация ПрибОВО, слева — КОВО.*

*3. ВВС Западного фронта имеют задачей в период 22—23.6.41 г. уничтожить авиацию противника районах Сувал-*

*ки и Тересполь (западнее Бреста. — М.С.), колонны и сосредоточение войск противника в районе Сувалкского выступа.*

*1) 9, 10, 11 САД действовать по заданию командующих ВВС армий.*

*2) 13 БАД в период 22.6.41 г. уничтожить прорвавшуюся танковую колонну на участке Цехановец (приграничный поселок в 45 км юго-западнее Бельска). Одним полком уничтожить группировку противника районе: Рыгол, Микашувка, Горчица<sup>1</sup> (все пункты у границы в Сувалкском выступе).*

*3) 97 БАП (этот полк 13-й авиадивизии был вооружен ближними бомбардировщиками Су-2) предать командиру 9 САД, посадив его [на аэродром] Курьяны (7 км юго-восточнее Белостока).*

*4) 3-й ДБАК в течение 22—23.6.41 г. уничтожить скопление войск Сувалки, Пшасныш (75 км западнее Ломжа). Ночными налетами разрушить авиазаводы Варшава, Кенигсберг.*

*5) 212 ДБАП в течение 22—23.6.41 г. ночными налетами уничтожить авиационные заводы Кенигсберг.*

*6) 12 БАД двумя полками в течение дня 22.6.41 г. уничтожить танковую группировку противника в районе Сувалкского выступа.*

*7) 3 ТБАП одиночными ночными налетами разрушить склады в районе Сувалки и Сувалкского выступа.*

*8) 1 ТБАП одиночными ночными налетами уничтожить матчасть самолетов на аэродромах Соколув (30 км севернее Седльце), Седлец, Лукув (30 км южнее Седльце), Бяла-Подляска.*

*4. Мой КП — штаб ВВС ЗФ, Минск.*

*Командующий ВВС Запфронта генерал-майор Копец.*

*Зам. нач. штаба ВВС Запфронта полковник Тараненко».*

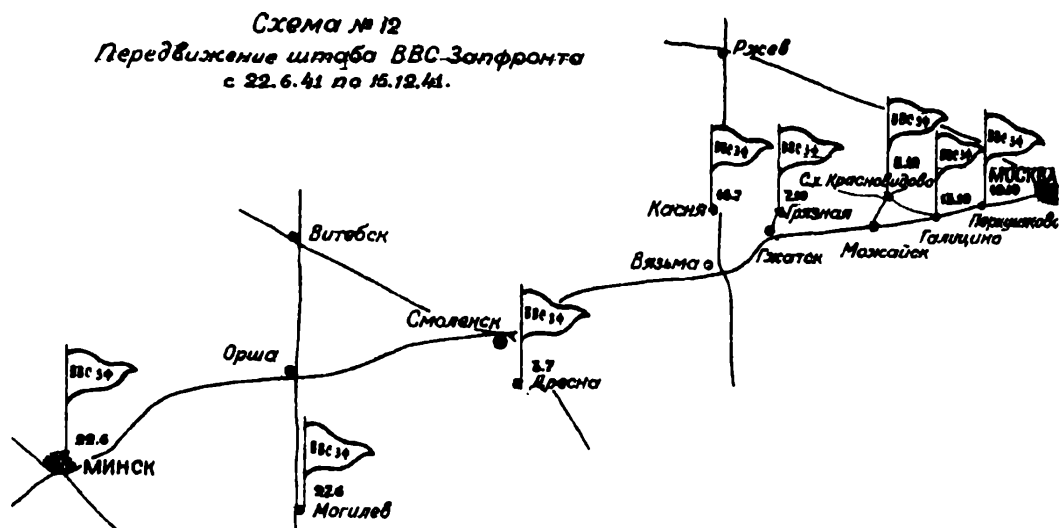
(304)

Как видим, предполагалась весьма активная боевая работа по всем направлениям и с разнообразными задачами. Едва ли в тот момент генерал Копец думал о самоубийст-

---

<sup>1</sup> Здесь и далее в этом параграфе транскрипция названий приведена в соответствии с современными польскими топонимами; в оригинальных текстах документов использованы самые разные варианты написания.





Карта-схема перебазирования штаба ВВС Западного фронта  
(приложение к докладу штаба ВВС Западного фронта за 1941 год)

ве... Четкое обозначение главной задачи в приказе, увы, не просматривается, предполагалось «раздать всем сестрам по серьгам». В 9 часов утра составители приказа оставались в плену тех же ошибочных представлений о группировке и планах противника, каковые представления предопределили и содержание Директивы № 3 наркома обороны СССР, подписанной в 9 вечера 22 июня, а именно: на фронте от болот Полесья до Балтики главной считалась сувалкская группировка, а вполне обозначившийся к вечеру прорыв 2-й танковой группы Гудериана от Бреста на Кобрин все еще воспринимался как вспомогательный, отвлекающий удар. Соответственно с этим главной точкой приложения усилий ВВС Западного фронта должен был стать «сувалкский выступ».

Еще одной ошибкой разведки стала несуществующая «танковая колонна на участке Цехановец», для борьбы с которой предполагалось задействовать самую крупную в составе ВВС фронта бомбардировочную дивизию (а к вечеру 22 июня для борьбы с «немецкой танковой дивизией, прорвавшейся на Бельск», привлекли и самый мощный в составе фронта 6-й мехкорпус). Удар по аэродромам базирования Люфтваффе предполагалось нанести только в ночь на 23 июня (т.е. заведомо неприцельно), силами лишь одного тяжелого бомбардировочного полка. Едва ли мож-

но было ожидать от этого значительных результатов, особенно принимая во внимание, что из четырех указанных в приказе пунктов в двух (Соколув и Лукув) немецких авиачастей не было.

Примечательно и странно, что из подробного приказа, детализирующего задачи до уровня отдельных полков, совершенно «выпала» целая дивизия — 43-я ИАД. Конечно же, про существование дивизии, т.е. четырех полностью укомплектованных самолетами и летчиками истребительных полков, в штабе ВВС фронта не забыли. Сам бывший командир 43-й ИАД в своих мемуарах описывает обстоятельства получения приказа следующим образом:

*«...Уже давно рассвело, когда раздался звонок из штаба авиации округа. Это было, по памяти, между пятью и шестью часами утра. Звонил командующий ВВС округа:*

*— Нас бомбят. С Черных и Ганичевым связи нет...*

*Это было первое сообщение о начале войны, которое я услышал. Копец говорил ровным голосом, и мне казалось, что говорит он слишком неторопливо. Я молчал.*

*— Прикрой двумя полками Минск. Одним — Барановичи. Еще одним — Пуховичи.*

*Это был приказ. Я ответил как полагается, когда приказ понят и принят. Вопросов не задавал. Копец помолчал, хотя, мне казалось, он должен сказать еще что-то. Но он произнес только одно слово:*

*— Действуй». (238)*

Оперативная сводка № 01 штаба ВВС фронта от 12.00 22 июня подтверждает, что память генерала Захарова не подвела: «43 ИАД перебазировалась на аэродромы — 160 ИАП, 39 самолетов, Лошица, 161 ИАП, 40 самолетов, Слепянка (это два аэродрома в пригородах Минска. — М.С.), 163 ИАП, Пуховичи (ж/д станция в 65 км к юго-востоку от Минска), 162 ИАП, 36 самолетов, Барановичи; задача — прикрытие Барановичи, Минск»<sup>1</sup>. (305) Судя по указанному количеству

---

<sup>1</sup> В документе указано, что в Барановичах был 163-й ИАП, а 162-й ИАП перебазировался в Пуховичи, однако, судя по всем прочим документам, это всего лишь опечатка.

самолетов, перебазирование к полудню еще не завершилось полностью. Вечерняя Оперсводка № 02 констатирует: *«43 ИАД двумя полками прикрывала Минск и двумя полками Барановичи. Встреч с противником не имела, потерь не имеет»*. (300) Фактически получилось так, что четыре истребительных полка бездействовали в первый, самый горячий день борьбы в воздухе. С позиций этого послезнания решение командующего ВВС фронта может показаться грубой ошибкой, но с точки зрения довоенных представлений об огромной ожидаемой численности авиации противника намерение прикрыть крупными силами истребительной авиации Минск и Барановичи, т.е. настоящее и будущее место дислокации штаба фронта, представляется вполне оправданным.

Как бы то ни было, но теперь бомбардировочным полкам предстояло действовать без всякого истребительного прикрытия: истребители «первого эшелона» оказались привязаны к своим аэродромам неприятелем, а истребители 43-й ИАД — приказом командующего. В сложившейся ситуации бомбардировщикам оставалось рассчитывать лишь на слепое везение. Впрочем, шансы на него были не столь уж малы. Напомним, что на огромном пространстве полосы наступления Группы армий «Центр» немцы имели всего 315 одномоторных истребителей в исправном состоянии, и обеспечить такими силами непрерывное патрулирование в воздухе, с рассвета до заката самого длинного дня в году, они не могли. Кроме того, значительная часть боеспособных истребителей 2-го Воздушного флота Люфтваффе была многократно задействована в штурмовых ударах по советским аэродромам, что еще более снижало вероятность встречи краснозвездных бомбардировщиков с истребителями противника.

Увы, повезло в этой «русской рулетке» далеко не всем.

*«Боевое донесение № 1, штаб 13 БАД, Бобруйск.*

*1. Курсы командиров звеньев 13 БАД составом 19 СБ в 10.45 22.6 бомбардировали гор. Косув. Н=900 метров. Задача выполнена. Отмечены прямые попадания. Сброшено 114 ФАБ-100.*

2. При отваливании от цели в 10.55 Н=900 метров в районе Стердынь атакованы 20 Ме-109. Трофеи (так в тексте) 4 Ме-109.

3. В 10.45 с Н=900 замечено движение танков из Косува на Нур (количество не установлено).

4. Потери: 18 СБ, из них 4 СБ произвели посадку на своей территории в районе Кобыла восточнее Косува 22 километра. 1 экипаж вернулся.

5. Погода...

*Начальник штаба 13 БАД подполковник Тельнов». (300)*

Так описан этот трагический эпизод бесстрастным языком оперативного документа. В воспоминаниях командира 13-й БАД генерала Полынина сохранились более яркие картины:

*«...Из кабины медленно вылез майор Никифоров (начальник дивизионных курсов командиров звеньев. — М.С.). Вид у него был ужасный: глаза налиты кровью, лицо бледное, губы посиневшие. Он был так потрясен, что несколько минут не мог произнести ни слова.*

*— Что произошло, рассказывайте, — спрашиваю его, предчувствуя, что случилась большая беда.*

*— Побили... Всех побили, — тупо уставился он взглядом в землю.*

*Мне редко изменяло присутствие духа, но тут и меня взяла оторопь.*

*— Как всех? — переспрашиваю летчика. Подошел штурман экипажа, пригладил мокрые от пота пряди волос и добавил:*

*— Не всех, конечно, но многих. Сели где попало. Кто в поле, а кто и за линией фронта...» (301)*

В том же побоище, которое произошло в небе над Косувом, были сбиты и 8 бомбардировщиков 24-го Краснознаменного БАП. Две эскадрильи этого полка (всего 21 СБ) примерно в то же время, что и две девятки майора Никифорова, пытались обнаружить в районе г. Цехановец несуществующую танковую колонну противника, а поскольку найти ее не удалось, они с высоты 1800 м отбомбились по скоплению немецких войск в районе местечек

Каменчик и Малкиня-Гурна (оба на берегу Буга, в 20 км к востоку и в 15 км к северу от Косува). (40)

Немецких танков там не было, но всего в 20 км к юго-западу от Косува находился аэродром Старавесь, на котором базировалась 1-я истребительная группа эскадры JG-51. Судя по перечню заявленных немецкими истребителями побед, в побоище приняли участие две эскадрильи «мессеров» этой группы и одна эскадрилья 2-й группы (аэродром Седлец). Немцы заявили 31 сбитый бомбардировщик, что, к сожалению, было не слишком сильным преувеличением (всего с задания не вернулось, включая севшие на вынужденную посадку, 26 СБ из состава 24-го БАП и ККЗ). Многоопытные асы 51-й эскадры успешно приумножили свои личные списки побед, в частности Г.Хофмайер отчитался о четырех сбитых самолетах; он же оказался и единственным истребителем, самолет которого получил в том бою повреждения.

В соответствии с приказом командира 13-й БАД бомбардировщики 24-го БАП после выполнения задания должны были произвести посадку на аэродром Жабчицы у Пинска (т.е. перебазироваться ближе к линии фронта), однако шесть уцелевших СБ под командой капитана Лозенко предпочли вернуться на аэродром Тейкичи (15 км северовосточнее Бобруйска), и только 7 самолетов приземлились на аэродроме Жабчицы. Сразу же отметим, что именно эта семерка оказалась единственным подразделением бомбардировочной авиации Западного фронта, которое 22 июня 1941 г. выполнило два боевых вылета. Справившись с вполне понятным шоком от первой встречи с немецкими истребителями, бомбардировщики во главе с заместителем командира 24-го БАП по политчасти батальонным комиссаром Калининым снова отправились в район Цехановец, где с высоты 1400 м отбомбились по скоплению пехоты вермахта, переправившейся через Буг. Как известно, «смелого пуля боится», и этот вылет обошелся без встреч с истребителями противника.

Один СБ был подбит зенитным огнем и совершил вынужденную посадку на пока еще советской территории.

Три других бомбардировочных полка 13-й БАД (121, 125 и 130-й) к боевым действиям приступили с заметным опозданием. Ближе к полудню поднялись в воздух три девятки 121-го БАП. В соответствии с заданием они отбомбились по скоплению наземных войск противника в треугольнике Лосице, Сарнаки, Константинув (50 км к востоку от Седльце). С большой высоты (от 4000 до 4700 метров), т.е. не слишком прицельно, было сброшено 60 ФАБ-100 и 102 ФАБ-50. Одна из трех эскадрилий, не встретив истребителей противника, без потерь вернулась на аэродром Бобруйск. (307) Двум другим подразделениям повезло меньше.

2-я авиаэскадрилья 121-го БАП в районе цели была атакована (по докладам экипажей) четырьмя истребителями Me-109. Один бомбардировщик загорелся в воздухе, остальные смогли выйти из боя и в 14.10 вернуться на аэродром Новая Серебрянка. 5-я авиаэскадрилья была атакована и почти полностью уничтожена большой группой немецких истребителей (по докладам экипажей — 9 самолетов Me-109 и Me-110, фактически это были истребители двух эскадрилий 4-й группы эскадры JG-51 с аэродрома Кржевица). Результат этой встречи в Оперсводке № 01 штаба 121-го БАП описан следующим образом: *«Два самолета СБ, загоревшись над территорией противника, планировали на свою территорию, и пять самолетов, которые стали отставать, тянули на свою территорию за реку Буг. Из-за атак истребителей противника наблюдать за своими самолетами не было возможности...»* (307)

С горечью приходится констатировать, что тяжелые потери, понесенные упомянутыми выше авиачастями 13-й БАД, оказались в значительной мере бессмысленными — бомбовые удары были нанесены по третьестепенным целям (если не по чистому полю), в то время как колонны танковых и моторизованных дивизий 2-й ТГр вермахта, именно в эти часы сгрудившиеся у переправ через Буг в районе Бреста, избежали воздействия с воздуха. И на этом фоне, казалось бы, серьезным успехом могли увенчаться действия 130-го БАП.

Этот полк получил от командира 13-й БАД задание

*«уничтожить материальную часть, склады, боеприпасы на аэродромах Бяла-Подляска».* Таковой аэродром действительно существовал, и на нем базировались штаб и 1-я авиагруппа эскадры пикирующих бомбардировщиков StG-77. Неуклюжий «лаптежник» Ju-87 даже внешне не был похож на истребитель, еще менее был он способен в реальности противостоять налету бомбардировщиков. Для удара по аэродрому Бяла — Подляска были подняты три девятки СБ, причем одну из них вел сам командир 130-го БАП майор Кривошапка, другую — его заместитель капитан Коломийченко. (40) 162 фугасные бомбы ФАБ-100 полетели на встречу со своими потенциальными жертвами. То, что произошло затем в районе цели, может послужить еще одним наглядным примером, опровергающим тщательно слепленный миф про якобы неотвратимую эффективность удара по аэродромам.

В 13.15 советские бомбардировщики появились в небе над Бяла-Подляска, появились на высоте 5 км, что уже делало невозможным сколь-нибудь прицельное бомбометание (сомнительно, что с такой высоты возможно было хотя бы заметить замаскированные на краю летного поля самолеты). Немецкий аэродром не спал и встретил атакующих плотным зенитным огнем — и это при том, что эскадра StG-77 «обживала» Бяла-Подляску не полтора года, а порядка полутора недель. Сбить бомбардировщики немецким зенитчикам не удалось, но строй самолетов был нарушен, а точность бомбового удара еще более снизилась. В результате «гора родила мышь», и налет 27 СБ закончился для немцев потерей одного учебно-тренировочного Fw-58 (еще одна машина этого типа была повреждена)<sup>1</sup>.

При отходе ударной группы от цели началось самое главное. Не вполне понятно, как немецкие истребители смогли появиться над Бяла-Подляска в таком темпе — какими бы великолепными для своего времени ГТХ не обла-

---

<sup>1</sup> Двухмоторный многоместный самолет был спроектирован как учебная машина для подготовки экипажей бомбардировщиков, в дальнейшем Fw-58 использовался также в качестве транспортного, связного, санитарного самолета.

дал «Мессершмитт-109F», и ему для набора высоты в 5 км требовалось чуть более 5 минут. 5 минут — это 300 секунд, и за такое время СБ могли, отнюдь не насилуя моторы, удалиться от объекта бомбометания на 30—35 км; кроме того, немцам (а в побоище приняли участие истребители из состава II/JG-51 с аэродрома Седлец и I/JG-53 с аэродрома Кржевица) нужно было еще преодолеть 40—60 км от места взлета до Бяла-Подляска. Скорее всего, немецкие наземные посты ВНОС обнаружили самолеты 130-го БАП еще над Бугом и незамедлительно вызвали истребители.

Конечный итог — 20 сбитых СБ (в отчете пилотов Люфтваффе их набралось аж 32). Приняли участие в том злополучном бою и старшие немецкие командиры: сам Вернер Мёлдерс отчитался о трех сбитых бомбардировщиках (кстати, для командира эскадры это был уже не первый вылет 22 июня), а командир III/JG-51 Рихард Леппла заявил о двух победах. Вернувшиеся на свой аэродром семь уцелевших экипажей 130-го БАП (командир полка оказался в числе погибших) доложили о 9 сбитых истребителях противника, что, к сожалению, не имело ничего общего с действительностью. (40)

А вот пилотам 125-го БАП в тот день удивительно повезло. В соответствии с заданием они отправились в дальний рейд с аэродрома Миньки (в междуречье Березины и Днепра) к объектам в «сувалкском выступе», который был буквально нашпигован истребительными частями Люфтваффе. Как и в остальных полках 13-й БАД, в первый вылет отправились 27 СБ, и повел их в бой сам командир полка; как и во всех прочих случаях, истребительное прикрытие отсутствовало вовсе. Бомбардировщики 125-го БАП загрузились тяжелее других (по 8 бомб на каждую боевую машину) и нанесли удар с высоты 1200 метров (как уже мог заметить внимательный читатель, такая низкая высота бомбометания встречается в описании событий советской авиации не часто). По докладам экипажей, в районе цели возникли многочисленные очаги пожаров. (40)

Осталось только разобраться — куда именно были



сброшены эти 162 ФАБ-100 и 54 ФАБ-50. Задание требовало «уничтожить войска противника в районе Рыгол, озеро Сервы» (30 км юго-восточнее Сувалок, почти у самой границы). Противник там, несомненно, был — в тот день трудно было найти в полосе между Сувалками и границей свободное от скопления немецких войск место. Однако в отчете командира полка констатируется удар по аэродрому (!) противника, а сами немцы отмечают состоявшуюся в 13.10 (по берлинскому времени) бомбардировку аэродрома Бержники, который находился примерно в 20 км от полосы «Рыгол, озеро Сервы».

Что это было? Навигационная ошибка, в результате которой бомбардировщики 125-го БАП оказались над немецким аэродромом? Или удар по Бержникам нанесла какая-то другая группа советских самолетов? Как бы то ни было, обе стороны понесли лишь минимальные потери. На аэродроме Бержники был уничтожен один учебно-тренировочный самолет, но и немецкие истребители из состава базировавшейся там группы II/JG-27 смогли поднять на отражение налета всего два звена, действия которых оказались малоэффективными (возможно, сказалась относительно низкая — в сравнении с элитной эскадрой Мельдеса — квалификация пилотов группы, которую готовили для нанесения штурмовых ударов по наземным целям). Два СБ, поврежденные предположительно зенитным огнем, совершили вынужденную посадку к востоку от линии фронта. Один стрелок-радист был убит в воздухе, двое ранены.

Пятый по счету бомбардировочный полк 13-й авиадивизии (97-й БАП) перевооружался на «новейший» недобомбардировщик Су-2, каковых к началу войны в полку насчитывалось 35 единиц. (199) Приказ командира 13-й БАД («97 ББАП производить на аэродроме Бобруйск тренировочные полеты. Быть в готовности к 18.00. 22.6.41 г. к перебазированию на аэродром Курьяны») выполнен не был (или же был своевременно отменен), и полк остался в прежнем районе базирования (аэродромы Бобруйского аэроузла).

12-я бомбардировочная дивизия (управление и штаб на аэродроме Витебск) также имела в своем составе пять авиаполков, но с точки зрения реальной боеспособности они были, как говорится, «один другого краше». 6-й БАП (судя по номеру, «старый» кадровый авиаполк) находился в стадии подготовки — то ли к переформированию, то ли к расформированию<sup>1</sup>. В полку числились 72 летчика, 62 штурмана и 73 стрелка-радиста, но при этом боеготовыми считались только 25 экипажей, а боевых самолетов и вовсе было 18 единиц (все СБ). (199)

43-й БАП и 209-й БАП находились в процессе перевооружения на Су-2, которые к 22 июня были получены в количестве соответственно 25 и 15 единиц. Кроме того, в 43-м БАП все еще числились 46 РЗЕТ (безнадёжно устаревший разведчик-биплан, использование которого в качестве легкого бомбардировщика, если и было возможно, то только с надежным истребительным прикрытием). 215-й БАП, хотя и был, судя по названию, «бомбардировочным», имел на вооружении 15 бипланов И-15бис и по довоенным планам командования ВВС КА должен был в 4-м квартале 1941 г. перевооружиться на штурмовик Ил-2. Во всех этих полках наблюдался значительный переизбыток летного состава, которому было не на чем летать. Единственным относительно нормально укомплектованным полком в 12-й БАД мог считаться 128-й БАП, на вооружении которого числился 41 бомбардировщик СБ (экипажей было значительно больше — 68, из которых «боеспособными», однако, числились лишь 31). (199)

В 7.55 22 июня в штаб дивизии поступило т.н. Предварительное распоряжение № 01 штаба ВВС фронта, в соответствии с которым предполагалось *«двумя полками 128-м и 43-м уничтожить скопление войск в районе Рудавка, Микашувка (что 20 км с/в Августов). Разрушить склады на восточной окраине Сувалки. Посадка после удара 128 БАП — Головск, 43 БАП — Курополье (оба пункта в районе Поста-*

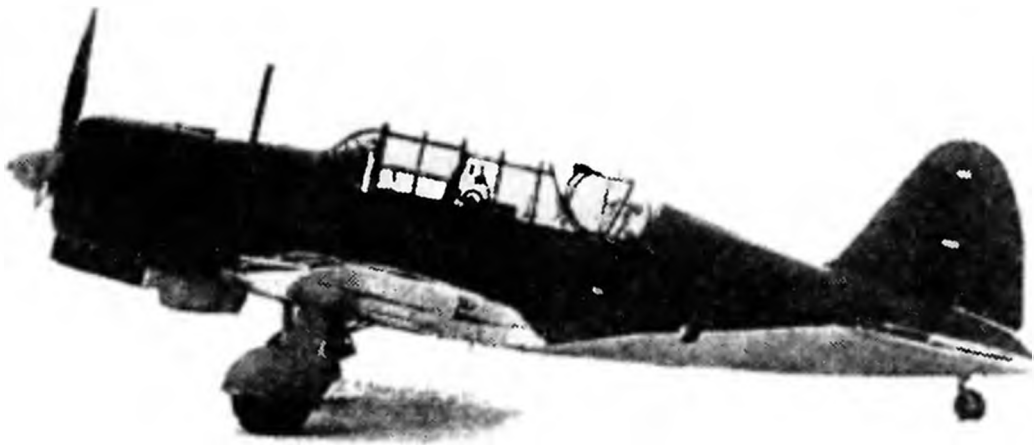
---

<sup>1</sup> В плане 1941 года по перевооружению авиаполков ВВС Красной Армии новой матчастью 6-й БАП не упомянут вовсе.

вы — М.С.). 209 БАП быть в готовности к перебазированию район Теклинополь. 215 БАП быть в готовности к перебазированию на аэродром Лесище (т.е. на аэродром 127-го ИАП 11-й САД. — М.С.)». (308) Полтора часа позднее упомянутый выше Боевой приказ № 01 командующего ВВС Западного фронта подтвердил задачу дивизии: *«Двумя полками в течение дня 22.6.41 г. уничтожить танковую группировку противника в районе Сувалкского выступа».*

Фактически в боевых действиях первого дня войны принял участие 128-й БАП и т.н. «сводная группа» 6-го БАП. Первая эскадрилья 128-го полка поднялась в воздух в 12.00 с аэродрома Улла и, преодолев расстояние в 400 км, с высоты 1500 м сбросила 54 ФАБ-100 на поселок Кживе (восточный пригород Сувалок). По данным разведки, там находился крупный немецкий склад, а вот буквально в 3—4 км южнее Кживе был аэродром Соболево, на котором базировались три (!) истребительные группы Люфтваффе (III/JG-53, II/JG-52 и III/JG-27). По невероятному стечению обстоятельств ни советские бомбардировщики не заметили с высоты 1,5 км летное поле, битком забитое самолетами, ни немецкие истребители не успели отреагировать на появление девятки СБ (предоставляю читателю возможность самостоятельно подобрать наиболее правдоподобную версию, объясняющую этот казус).

Также без встреч с истребителями противника завершился вылет в тот же район 3-й эскадрильи полка, лишь один самолет был поврежден зенитным огнем, но смог дотянуть до аэродрома Курополье (12 км севернее Поставы), где произвел вынужденную посадку с убраным шасси. И это была единственная боевая потеря полка — остальные эскадрильи вернулись на базу в полном составе, сбросив бомбовый груз (в частности — 18 тяжелых ФАБ-250) на скопление немецких войск у поселка Микашувка. Точное число вылетов полка назвать трудно — в документах штаба дивизии можно прочесть и про 27, и про 39, а суммирование данных, приведенных М.Тиминым на основании отчета штаба 128-го БАП, дает сумму в 45 боевых вылетов —



Советский легкий бомбардировщик Су-2

больше, чем в каком-либо другом бомбардировочном полку ВВС Западного фронта. К 4 часам дня полк сосредоточился на аэродромах Поставского узла (Головск и Курополье), потеряв кроме упомянутого выше еще один СБ, получивший незначительные повреждения при посадке.

Феноменальное везение экипажей 128-го БАП не распространилось, увы, на «сводную группу» 6-го БАП. Собиралась эта группа долго, и в результате над целью — немецкой мехколонной в районе Сопоткин (22 км севернее Гродно) — девятка СБ появилась лишь в 17.24. Стандартная загрузка (6 ФАБ-100 на каждый самолет) была сброшена с высоты 2 км, по отчету экипажей были отмечены прямые попадания. Видимо, к тому моменту командование Люфтваффе обеспокоилось многократными налетами советских бомбардировщиков и организовало плотное патрулирование истребителей в воздухе. При отходе от цели самолеты 6-го БАП были атакованы группой «мессеров» из состава II/JG-27. После боя немецкие летчики заявили один сбитый СБ, но фактически потери были еще больше: второй бомбардировщик рухнул на землю в районе Гродно, экипаж сумел спастись на парашютах. (40)

Последний всплеск боевой активности 12-й БАД произошел на закате дня. Из штаба ВВС фронта поступило сообщение о «парашютном десанте» противника, высадившемся в 16.20 в 50 км к северу от г. Лида. В отличие от сотен других подобных «десантов», высадившихся на стра-

нищах оперативных донесений тех дней, этот оказался на редкость крупным — 1000 человек! Перед командованием 12-й БАД была поставлена задача уничтожить десант силами 128-го полка, да еще и с привлечением 163-го истребительного полка из 43-й ИАД. Все, однако же, ограничилось вылетом в 20.00 четырех РЗЕТ из состава 43-го БАП в район предполагаемого «десанта». Бездействие 128-го БАП в боевом донесении штаба 12-й БАД было объяснено тем, что полк *«производит дозарядку и приводит боеготовность»*. (309)

Во второй половине дня 22 июня к действиям фронтовой авиации присоединился 3-й ДБАК. Это была серьезная сила: «три с половиной» полка (96, 98, 212-й и формирующийся 207-й), полторы сотни исправных дальних бомбардировщиков ДБ-3ф, высокий уровень подготовки летных экипажей. К сожалению, времени на тщательную подготовку вылетов, разведку целей, организацию взаимодействия с истребительной авиацией не было. На телеграмме, отправленной в 15.20 начальником штаба 3-го ДБАК в штаб ВВС фронта (*«прикрывается ли район действия авиакорпуса вашей истребительной авиацией, на каких высотах полков будут находиться в районе целей от 16.30 до 18.30»*), черным карандашом наискось написано: *«Истребителями прикрыть не можем»*. (310)

К тому же в полдень 22 июня в Смоленске, за 600 км от границы, еще не представляли масштаб того разгрома, который произошел в авиачастях «первого эшелона» ВВС Западного фронта, и поэтому сохраняли некоторые надежды на возможную помощь со стороны своей истребительной авиации. Командир корпуса полковник Н.Скрипко (доживший до Победы и ставший маршалом авиации) в своих весьма информативных (и в рамках известных ограничений эпохи — правдивых) мемуарах пишет: *«В приграничной зоне маршрут полета проходил через аэродромы нашей истребительной авиации, что облегчало встречу с истребителями, на тот случай, если они все-таки будут со-*

*провождать нас к цели; одновременно это представляло возможность отсечь истребители противника во время возвращения наших самолетов после бомбометания». (311) Увы, к тому моменту, когда бомбардировщики 98-го ДБАП поднимались в воздух с аэродрома Шаталово, никаких краснорезных истребителей в полосе Пружаны, Бяла-Подляска уже не осталось...*

31 экипаж 98-го ДБАП отдельными мелкими группами (и даже одиночными самолетами!) в период с 16.50 до 18.17 нанес серию ударов по скоплению наземных войск противника в районе Луков, Седлец, Янув, Бяла-Подляска. Бомбардировке подвергся и участок железной дороги от Бяла-Подляска на Демблин. Многочисленные аэродромы Люфтваффе, находившиеся в том же районе, в перечень целей не вошли — что, однако же, не избавило бомбардировщики 98-го ДБАП от превращения их в мишень для атаки истребителей из состава JG-51 и JG-53. Злосчастная тактика «полета мелкими группами» (в надежде на то, что таким образом удастся снизить вероятность обнаружения и встречи с вражескими истребителями) если и могла дать какой-то положительный эффект, то уж никак не в случае дневного вылета в район базирования пяти истребительных полков противника.

В общей сложности с 16.10 до 17.45 по берлинскому времени немецкие летчики заявили о 13 сбитых бомбардировщиках (на 8 побед претендовали истребители штаба эскадры и 1-й группы JG-53, пять сбитых самолетов заявили подчиненные В.Мёльдерса). Реальные потери были несколько меньшими. Всего на аэродром Шаталово не вернулось 12 самолетов, однако не все они были сбиты. В частности, три самолета получили незначительные повреждения и смогли благополучно дотянуть до аэродрома Бобруйск (их посадка вечером 22 июня отмечена в документах штаба 13-й БАД). (40) И маршал Скрипко в своих мемуарах, не указывая, правда, конкретных цифр, также отмечает, что *«из самолетов, отнесенных штабами к боевым потерям, на следующий день часть их вернулась»*. Возвращались и

члены экипажей поврежденных в бою бомбардировщиков, которым удавалось перетянуть за линию фронта и сесть на вынужденную — не стоит забывать, что, несмотря на свое название, 3-й корпус Дальней авиации в первый день войны действовал по объектам, расположенным не далее 30—50 км от границы, и до спасительной посадки на своей территории подбитый самолет отделяло всего 5—10 минут.

Как и в случае с боевыми рейдами самолетов фронтовой авиации, у бомбардировщиков 3-го ДБАК, действовавших в районе «сувалкского выступа», встреч с истребителями противника и потерь было значительно меньше:

*«Оперативная сводка № 1 к 3.00 23.6. 41 г., штаб 3 АК, Смоленск.*

*...2. 207 ДБАП в период 15.40 до 15.44 в составе 9 экипажей по звеньям с Н 1000—1600 м бомбил мотоколонну противника, голова которой подходила к Меркине, хвост — Лейтуны (это, скорее всего, были продвигающиеся к Неману части 3-й танковой группы вермахта. — М.С.), отмечены прямые попадания в колонну. Потерь нет. Посадка на своем аэродроме (Боровское).*

*3. 96 ДБАП с 16.35 до 18.40 в составе 29 экипажей Н 1200—1500 м бомбил мехколонны противника, выдвигавшиеся по шоссе и большакам в районе Сейны, Сувалки, Августов, Квицемотис. Над целью все звенья обстреляны ЗА, одно звено атаковано звеном истребителей Ме-109, один истребитель сбит.*

*Потери полка: один самолет сгорел на аэродроме при вынужденной посадке после взлета, экипаж жив; один самолет, по докладу наблюдавших экипажей, сгорел 12 км западнее Гродно, один подбитый самолет вынужденно сел в районе Лейтуны, один самолет уходил со снижением в районе...» (далее — обрыв текста)<sup>1</sup>. (312)*

---

<sup>1</sup> Скрипко в своих мемуарах также пишет про три сбитых самолета в 96-м БАП, однако в составленном в конце года отчете 42-й авиадивизии по 96-му БАП числятся 10 самолетов, сбитых и/или совершивших вынужденные посадки вечером 22 июня.

Немецкие истребители из состава 8-го авиакорпуса, увлеченные очень успешной в тот день «охотой» за наземными целями, в очередной раз проморгали и эти налеты. Потери 96-го ДБАП, скорее всего, были связаны с действиями истребителей эскадры JG-54 из состава 1-го Воздушного флота люфтваффе. Летчики группы II/JG-54 трехкратно завысили свои успехи, заявив про 11 сбитых советских бомбардировщиков. Впрочем, кроме сбитых безвозвратно в 96-м ДБАП оказались и серьезно поврежденные машины. Как пишет Скрипко, *«много самолетов вернулось поврежденными, были ранены, убитые; одной штатной санитарной машины оказалось недостаточно, и для перевозки раненых пришлось применить бортовые грузовики...»* (311)

Всего за день 22 июня 1941 г. бомбардировщики 3-го ДБАК выполнили 69 боевых вылетов, на мехколонны и скопления войск противника было сброшено 51 ФАБ-250 и 510 ФАБ-100 (в среднем это дает 923 кг бомбовой нагрузки на самолет, что в 1,5 раза больше типовой загрузки самолетов СБ или Ар-2).

Арифметический итог действий советской бомбардировочной авиации 22 июня 1941 г. в полосе Западного фронта представлен в нижеследующей таблице:

**Таблица 10**

		Число самолетов	Число вылетов	Потери в воздухе
11-я САД	16-й БАП	60	0 (?)	3 (?)
9-я САД	13-й БАП	59	0 (?)	0 (?)
10-я САД	39-й БАП	48	18	0
12-я САД	6-й БАП	18	9	2
	128-й БАП	41	39 (?)	1
13-я САД	24-й БАП	41	28	9
	97-й БАП	35	0	0
	121-й БАП	56	27	8
	125-й БАП	38	27	2
	130-й БАП	38	27	20



		Число самолетов	Число вылетов	Потери в воздухе
	ККЗ	19 (?)	19	18
3-й ДБАК	96-й ДБАП	50	29	3—10 (?)
	98-й ДБАП	70	31	9
	207-й ДБАП	16	9	0
	212-й ДБАП	61	0	0
ВСЕГО :		650	263	72—82

**Примечания:**

— не учтены находившиеся в стадии перевооружения полки 12-й БАД (43, 209 и 215-й);

— в число самолетов включены все боевые машины, включая временно неисправные;

— в число потерь включены и все случаи вынужденных посадок, но не включены аварии и катастрофы, произошедшие без воздействия противника.

Первый же вывод, который можно сделать из этих данных, заключается в том, что интенсивность (про эффективность пока промолчим) использования наличных сил бомбардировочной авиации было весьма низкой. Даже с учетом того, что к утру 22 июня порядка 20% самолетов были неисправны, среднее напряжение боевой работы составило 1 вылет на 2 исправных самолета. Даже если исключить из общего списка четыре полка, по разным причинам вообще не принявшие участие в боевых действиях (разгромленные на земле 13-й и 16-й, не получившие соответствующего приказа 97-й и 212-й), то и при такой оценке напряжение составит порядка 3 вылетов на 5 исправных самолетов. Лишь в одном полку (128-й БАП) практически каждый исправный самолет сделал по одному боевому вылету. Два вылета в день выполнила лишь одна группа из 7 бомбардировщиков 24-го БАП. Противник в тот день действовал гораздо активнее...

У столь низкой интенсивности были и объективные причины. Первой и самой очевидной из них является сложившаяся к утру 22 июня (именно «сложившаяся», а не созданная в соответствии с замыслом и приказом) дисло-

кация частей: за исключением трех полков «первого эшелона», все бомбардировочные части находились на огромном (от 400 до 600 км) удалении от границы. Да, теоретически это не исключало возможность выполнения и двух, и трех вылетов (световой день в июне продолжается 17—18 часов), но к такой работе не были подготовлены ни летные экипажи, ни наземные службы (напомню, что в мирное время учебный налет в 15—18 часов в месяц мог считаться в бомбардировочных полках советских ВВС отличным показателем). Во-вторых, отказ от действий в строгом соответствии с предвоенными планами и поспешная импровизация в постановке задач привели к тому, что фактически боевые действия бомбардировочной авиации смогли начаться лишь после полудня.

И здесь мы переходим к вопросу об оценке эффективности 263 произведенных боевых вылетов. Задача номер один — уничтожение авиации противника на аэродромах — была выполнена на «двойку» (на земле уничтожены два учебных самолета противника и ни одного боевого). К решению задачи номер два — удару по механизированным колоннам немецких танковых дивизий — бомбардировщики ВВС фронта и ДБА, за редкими исключениями, даже не приступили; лишь 9 вылетов 207-го ДБАП увенчались бомбовым ударом по колоннам 3-й ТГр у Меркине, в остальных случаях бомбы были сброшены на скопления немецкой пехоты, случайные населенные пункты, переправы через Буг на второстепенных участках фронта. Танковая группа Гудериана, судя по географии действий советских бомбардировщиков, и вовсе оказалась избавлена от сколь-нибудь заметного воздействия с воздуха. Разумеется, во всем этом не было вины летных экипажей, которые по мере своих возможностей пытались выполнить поставленные перед ними поспешные и непродуманные задачи.

Заслуживает внимания и статистика потерь самолетов. Потери очень тяжелые (29% от числа вылетов), но ничего общего с многократно заявленным в псевдоисторической литературе «поголовным истреблением неуклюжих совет-

ских бомбовозов» в реальной картине событий первого дня войны не просматривается.

Почти все бомбардировщики были сбиты истребителями противника — вполне предсказуемый результат полетов в «осиное гнездо» без сопровождения собственными истребителями. Не столь очевидно другое — огромная разница в уровне потерь (т.е. эффективности действий немецких истребителей). На северном фланге фронта потеряно 8 (максимум — 15) бомбардировщиков на 119 вылетов, на южном фланге — 64 из 150. Потери двух подразделений (курсы командиров звеньев 13-й БАД и три эскадрильи 130-го БАП) оказались больше, чем потери всех остальных, вместе взятых. Напротив, 128-й БАП, выполнивший наибольшее число вылетов, понес минимальные боевые потери.

Эти парадоксальные на первый взгляд цифры являются лишь очередным проявлением общего правила: в «долокаторную эпоху» никакое «качество» истребителей (самолетов и летчиков) не могло компенсировать недостаток их количества. Встреча противников в небе была случайным событием, и вероятность этого события в самой минимальной степени зависела от скорости, скороподъемности, времени выполнения виража и прочих аэродинамических премудростей; все определялось тактикой применения, наличием большого числа истребителей, позволяющего обеспечить хотя бы периодическое патрулирование хотя бы наиболее вероятных районов появления бомбардировщиков противника и в немалой степени слепым везением. 22 июня, как и во все прочие дни войны, везение распределялось очень неравномерно...

## **5.8. Мрачные тайны**

Подвести итоги дня 22 июня применительно к истребительным полкам «первого эшелона» ВВС Западного фронта гораздо сложнее — документация частей и соединений в значительной мере утрачена, всегда крайне противоречива, часто составлена задним числом и с отчетливо видимой целью найти (или выдумать) «объективные причины» небывалого разгрома. Тем не менее, отнюдь не претендуя на

решение этой «квадратуры круга», постараемся систематизировать те крохи информации, которые были приведены в предыдущих параграфах. Результат представлен в следующей таблице:

**Таблица 11**

	Было к 22.6.41	Сбиты в воз- духе	Уничтоже- но и по- вреждено на земле	В т.ч. при первом налете	Оста- ток к утру 23.6	Судьба неиз- вестна
122-й ИАП	69	4 (?)	21	8	17	27
127-й ИАП	70	12	0	0	33	25
41-й ИАП	56+21	3	?	0	12	62
129-й ИАП	57+46	2	38 (?)	0	44	19
124-й ИАП	70+29	2	29	0	6 (?)	62
126-й ИАП	50+23	2	?	0	0 (?)	71
74-й ШАП	49	0	15	15	0 (?)	34
33-й ИАП	31	4	27	1	0	0
123-й ИАП	58	9	18	0 (?)	18	13
<b>ВСЕГО:</b>	<b>629</b>	<b>38</b>	<b>148</b>	<b>24</b>	<b>130</b>	<b>313</b>

**Примечание:**

— в исходную численность самолетов включены все боевые машины, включая временно неисправные;

— для истребителей 9-й САД первое слагаемое — самолеты МиГ-3, второе — истребители «старых типов» (И-16, И-153);

— не учтены 8 Ил-2 в составе 74-го ШАП, 20 Як-1 в составе 123-го ИАП, 2 МиГ-1 в составе 33-го ИАП;

— указана минимальная из известных численность самолетов «старых типов» в 129-м ИАП, 74-м ШАП и 33-м ИАП;

— указано «расчетное», основанное на докладах немецких летчиков, число сбитых в воздухе самолетов 122-го ИАП;

— в число сбитых в воздухе включены и все случаи вынужденных посадок вне аэродрома.

Логика (и задача) построения Таблицы 11 была следующей: отделить, разделить донесения о числе уничтоженных (поврежденных) на земле самолетов, составленные непо-

средственно по «горячим следам» в частях, от позднейших сочинений штаба ВВС фронта (о том, как эти «сочинения» писались, будет сказано ниже). Что же получается в итоге?

Самый ошеломляющий результат (несказанно удививший даже меня, хотя о чем-то подобном я пишу уже 10 лет) — это цепочка нулей в графе «уничтожены на земле при первом налете противника». Причем нули-то настоящие, основанные на документах, а две трети от совокупного числа 24 — это цитата из воспоминаний командира 10-й САД, напечатанных в 1977 году. Да и потеря 8 И-16 в 122-м ИАП — это, строго говоря, не результат первого налета, а боевое донесение о первых четырех налетах (*«произведено 4 налета на аэродром Новый Двор группами 13—15 самолетов; потери: 2 самолета сгорели, 6 выведены из строя»*). С точки зрения арифметики число 24 составляет всего 3,8% от числа 629, т.е. «сокрушительный первый удар» съезживается до пределов погрешности определения исходной численности самолетов. Даже со всеми оговорками по поводу неточности и неполноты приведенных в Таблице 11 цифр общая картина дня начинает вырисовываться уже вполне отчетливо.

Что же касается, 4, 6 и 7-го столбцов, то соотношение проставленных там цифр в значительной мере условно. Самые большие учтенные потери на земле вроде бы оказываются в 129-м ИАП, соответственно, цифра в 7-м столбце (т.е. «потери неизвестного происхождения») получается для этого полка не слишком большой («всего лишь» 19 боевых самолетов пропали неведомо куда). Однако учтенные потери (27 МиГ-3 и 11 И-153) появляются в ЖБД полка при полном отсутствии какого-либо упоминания о налете авиации противника на аэродром Тарново (подробнее об этом говорилось в параграфе 5.3).

Весьма зыбкие основания имеются и для данных в 6-м столбце («оставалось по состоянию на утро 23 июня»). Очень может быть, что исправных самолетов осталось больше, и даже значительно больше — просто документальных подтверждений этому нет, и они (подтверждения) были совсем лишними для командира дивизии, который еще

22 июня в 10.30 утра отправил донесение «*Истребители уничтожены все*». Самая большая цифра уцелевших (44 самолета) опять же относится к 129-му ИАП; получил же я ее простым суммированием количества самолетов, уничтоженных (как утверждается в ЖБД полка) 23 июня на аэродромах Кватеры и Барановичи (логика тут простая — если их уничтожили, значит, до уничтожения они существовали и были способны до этих аэродромов долететь). Другими словами, все эти цифры отражают главным образом меру порядочности командиров и фантазии штабного писаря...

Значительно более достоверными являются данные о потерях в воздухе. В большинстве случаев известны даже место и время боя, фамилии погибших летчиков. В целом, что еще раз показывает нам Таблица 11, главную тяжесть боев первого дня войны вынесли на себе 127-й ИАП и 123-й ИАП — двадцать одна «чайка», честно сгоревшая в небе войны. Имеет смысл сравнить приведенные цифры и с заявками на победы немецких истребителей. Применительно к южному флангу фронта сделать это несложно: эскадра JG-51 заявила 18 сбитых советских истребителей, штаб и 1-я группа эскадры JG-53 заявили 5, в сумме получается 23. (262) Неизвестное мне число истребителей сбили (заявили) бомбардировочные группы Люфтваффе, включая эскадру SKG-210, вооруженную многоцелевыми Me-110. Указанные в Таблице 11 потери истребителей 9-й САД и 10-й САД составляют 22 самолета.

Ситуация с северным флангом Западного фронта для историка значительно сложнее — там, на стыке двух советских фронтов, действовали истребители 8-го авиакорпуса Люфтваффе. Далекое не всегда удается однозначно соотнести заявки немецких истребителей с реальными районами базирования и боевых действий советских истребительных полков (не говоря уже о том, что самолет движется, и бой с истребителями ВВС СЗФ, начавшийся в районе Меркине, мог завершиться к северу от Гродно, т.е. в полосе ЗФ). В первом приближении можно условно поделить на две равные части заявленные победы истребителей JG-27 и

III/JG-53 (группа II/JG-52 и две группы эскадры LG-2 действовали как штурмовики и побед в воздухе 22 июня не имели). При таком подходе получается 24 советских самолета, заявленных сбитыми на северном фланге Западного фронта, в число которых должны войти и 3—5 бомбардировщиков. Таким образом, немцы (не считая две группы многоцелевых Me-110 из состава эскадры ZG-26) заявили порядка 20 сбитых истребителей 11-й САД, наши документы позволяют учесть 16 сбитых истребителей. Да, в первый день войны немцы завышали очень скромно...

Теперь попытаемся оценить реальные потери противника. В полосе действий ВВС Западного фронта немцы безвозвратно потеряли 15 истребителей Vf-109 (не считая явных случаев небоевых аварий)<sup>1</sup>. Еще 9 «мессеров» получили повреждения различной степени тяжести. (241) Чисто арифметически число 15 значительно меньше числа 38, даже число 24 (15+9) меньше, чем 38. Однако для Люфтваффе, вступивших в войну с советским колоссом, имея порядка 850 (включая временно неисправные!) одномоторных истребителей на фронте от Балтики до Черного моря, такие пропорции потерь были бы губительны. Надежду на успех немцам мог внушить только 7-й столбец; разумеется, они не видели этой книги, написанной в 2011 году, но сотни, а затем и тысячи брошенных на аэродромах самолетов были видны невооруженным глазом.

А теперь посмотрим на то, как итоги первого дня войны были отражены в докладах штаба ВВС Западного фронта. 4 июля за подписью начальника штаба ВВС фронта полковника Худякова в адрес начальника Главного управления ВВС Красной Армии отправляется «Сводка потерь самолетов ВВС Запфронта в период с 4.00 22.6 по 12.00 23.6.41 г.». (313) Фальсификация начинается с первых же

---

<sup>1</sup> Впрочем, и с потерями «без воздействия противника» не все просто; так, 2-я группа эскадры LG-2 ухитрилась за один день 22 июня разбить при взлете-посадке 9 самолетов (7 «мессеров» и 2 «хеншеля»), причем два из них — безвозвратно. Неужели весь этот «падёж» обошелся без воздействия противника, т.е. советских истребителей и зениток?

слов: *«Внезапной атакой передовых оперативных аэродромов, расположенных от госграницы на удалении 8—20 км, противником была атакована материальная часть...»* В распоряжении читателя этой книги есть Карта № 4, там нетрудно проверить, много ли аэродромов находилось на расстоянии 8—20 км от границы; неужели же подобной карты не было в ГУ ВВС? Заслуживают внимания и удивительные слова о том, что *«атакована была материальная часть»*. Не воинская часть, т.е. организованная группа людей, связанных Уставом и воинской дисциплиной, а нагромождение бездушной и беззащитной «матчасти». Фраза имеет такое продолжение: *«и полностью выведена [из строя] в 122 ИАП, 16 БАП, 74 ШАП, 39 БАП, частях 9 САД»*.

Для пущей убедительности рядом с номером полка (дивизии) стоят и цифры потерянных во время «внезапной атаки передовых аэродромов» самолетов. Цифры переписаны один в один с ведомости наличия самолетов в полках, не пропущена ни одна боевая машина, все списано в утиль — даже 16—17 бомбардировщиков 39-го БАП, которые не просто благополучно перелетели на аэродром Бобруйска, но и воевали в составе 13-й БАД до конца июня; списана со счетов и дюжина «мигов» 41-го ИАП (9-я САД), воевавшая в составе дивизии Захарова до 3 июля, и полсотни уцелевших после разгрома первого дня истребителей 129-го ИАП... Составители «Сводки» решили не мелочиться и, подобно проворовавшемуся завхозу, списать на последствия пожара весь склад, до последней пуговицы.

В том же стиле и темпе расправились авторы документа и с наиболее отличившимися в первый день войны истребительными полками: *«123, 33, 127 и частично 124 полк неоднократно подвергались атакам противника с воздуха в период посадки и дозаправки самолетов, в результате к исходу 22.6 и середине дня 23.6 в этих частях остались одиночные самолеты, которые к 14 часам (какая точность. — М.С.) 23.6.41 перелетели на аэродромы второй линии...»*

Через несколько дней кто-то, наверное, подсказал товарищам, что такая «Сводка» смотрится не слишком красиво: какое-то избиение младенцев получается, а не вой-



на. Где ожесточенные бои, где первые победы над врагом? В результате за подписью все того же полковника Худякова появляется «Донесение о потерях материальной части частей ВВС ЗФ за период с 22.6 по 5.7.41 года». (314) Документ украшен грифами высшей степени секретности («Особой важности. Сов. секретно»), а на первом месте в перечне рассылки указан нарком обороны СССР. Как нетрудно убедиться, именно цифры из этого архивного документа под названием «уточненные данные о потерях ВВС Западного фронта» переключивались в толстые монографии советских историков, а уже из них — дальше, на газетно-журнальные страницы, заложив фундамент для сакраментального «1200, в том числе 800 на земле».

Оказывается, по «уточненным данным», были схватки боевые, да, говорят, еще какие! Оказывается, в первый день войны 9-я САД потеряла в воздухе 74 (семьдесят четыре) самолета! И это при том, что сам генерал Черных в боевом донесении вечером 25 июня пишет: *«Наши потери в воздушных боях не более 5 самолетов»*, — суммирование донесений и отчетов полков позволяет увеличить эту цифру до 9, и даже немецкие истребители заявили в полосе Западного фронта всего восемь (!) сбитых «мигов». Потери в воздухе 10-й САД и 11-й САД завышены скромнее, примерно в два раза (до 23 и 34 самолетов соответственно). Однако самое примечательное в этих «уточненных данных» — это прочерк в графе «сбито в воздушных боях» в строке 13-й БАД. Той самой, 57 бомбардировщиков которой 22 июня сожгли немецкие истребители из JG-51 и I/JG-53.

К «уточненным данным» прилагалась и «Сводка о сбитых и уничтоженных на аэродромах самолетах противника за период 22.6—5.7.41 г.». (315) Оказывается, в течение дня 22 июня три истребительные дивизии ВВС фронта в ожесточенных воздушных боях сбили 133 самолета противника (что, заметьте, ровно на 2 самолета больше, чем они якобы потеряли в этих боях сами). Завышение числа побед в воздухе — дело вполне заурядное, тут-то удивляться нечему. Завысили — не сказать что уж очень сильно (судя по не-

мецким данным, 2-й Воздушный флот потерял от воздействия противника в первый день войны 25 боевых самолетов безвозвратно, еще 21 был поврежден). Важнее другое — кому именно завысили.

Можно было бы понять логику составителей «Сводки», если бы они раз в пять завысили реальные победы летчиков 123-го и 127-го полков, т.е. 10-й и 11-й дивизий. Однако в штабе ВВС фронта, похоже, не имели даже смутного представления о том, что же в действительности происходило 22 июня на передовых аэродромах. В результате в строку 10-й САД они вписали всего 13 сбитых самолетов противника (т.е. значительно меньше, чем было заявлено одним только 123-м ИАП), зато за 9-й САД числится аж 85 сбитых! А так как ничего подобного, даже близко похожего, не было в докладах командиров полков и дивизии в целом, то все эти 85 несуществующих самолетов прошли по графе «разные»<sup>1</sup>. И это еще не все — на следующий день, 23 июня, уже фактически несуществующая 9-я САД сбивает на бумаге «Сводки» еще 25 самолетов противника (все опять же «разные»), не потеряв при этом в воздушном бою ни одного своего! Знай наших!

Предвижу осуждающие голоса — допустимо ли в таком тоне писать об ошибках и слабостях людей, которые ежеминутно рисковали своей жизнью? Да, они ежеминутно рисковали, более того — эти люди ее (жизнь) безвременно потеряли.

Первым погиб командующий ВВС Западного фронта генерал-майор И.И. Копец. По общепринятой версии — застрелился 22 июня 1941 г. в своем служебном кабинете, потрясенный разгромом авиации фронта. Версия эта по сей день не подкреплена (впрочем, и не опровергнута!) ни одним первичным документом, что, однако же, не мешает этой гипотезе занимать в отечественной историографии место неопровержимой истины.

---

<sup>1</sup> В донесении штаба 9-й САД от 25 июня читаем: «В воздушных боях сбито самолетов противника: 41-м ИАП — 6, 124-м ИАП — 3, 126-м ИАП — выясняется, но не менее 4, 129-м ИАП — точных данных нет».

В доступных документах управления ВВС Западного фронта нет даже малейших упоминаний об исчезновении командующего. Был человек — и весь вышел. Боевой приказ № 01 в 9.30 22 июня подписывает командующий ВВС Запфронта генерал-майор Копец, а Боевой приказ № 02 в 2 часа ночи 23 июня подписывает заместитель командующего генерал-майор Таюрский, причем подписывает не как «исполняющий обязанности», а именно в качестве командующего. Никакого приказа о том, что новый человек вступил в должность командующего ВВС фронта, нет. Это невероятно странно. В армии так не бывает — даже отъезд командира в отпуск, назначение «врио» и возвращение прежнего начальника сопровождаются появлением двух соответствующих приказов.

Мне не удалось понять, кто расписался на донесении командира 10-й САД в адрес командующего ВВС фронта. Донесение отправлено в 14.45. В 16.55 кто-то расписался под резолюцией очень странного, совсем не уставного содержания: *«Цифры ужасные. В оперативную сводку»*. (316) Подпись не имеет ничего общего с подписями Таюрского, Тараненко (заместитель начальника штаба, исполнявший в первый день войны обязанности Худякова на время лечения последнего в госпитале в Москве), Худякова, Свиридова. Хуже того, подпись начинается с абсолютно отчетливой буквы «К», но это не подпись Ивана Копеца — нет буквы «И» в начале и написание буквы «К» совершенно другое. Что это было?

А вот под упомянутой в предыдущем параграфе резолюцией (*«истребителями прикрыть не можем»*) на телеграмме начальника штаба 3-го ДБАК стоит подпись, несомненно похожая на подпись Таюрского. Телеграмма отправлена из Смоленска в 15.20, принята в Минске в 15.23. На телеграмме надпись: *«Вручить немедленно»*. (310) На документе нет никакой отметки о моменте времени, в который Таюрский расписался под резолюцией, но можно предположить, что это было не многим позднее 16.00 (если не раньше). Кто же тогда расписывался в 16.55 на донесении, адресованном конкретно командующему ВВС фронта?

И если «самоубийство» произошло раньше этого времени, то тогда оснований усомниться в достоверности традиционной версии становится еще больше.

В реальном мире никакого «разгрома» авиации Западного фронта к полудню 22 июня не было: три дивизии (12-я БАД, 13-я БАД, 43-я ИАД) оставались практически нетронутыми, на бомбардировщиках 3-го ДБАК не появилось еще и единой пробоины, сохраняли боеспособность 127-й ИАП (11-я САД), 123-й ИАП и 39-й БАП (10-я САД). Что конкретно происходило в то время на аэродромах 9-й САД, выяснить пока не удалось. В мире сводок и донесений, в котором в полдень 22 июня находился штаб ВВС фронта, тем более никакого «разгрома» не было, о чем вполне отчетливо свидетельствует Оперативная сводка № 01 от 12.00 22 июня. Судя по этому документу, 11-я САД воюет, в воздушном бою потеряно 4 И-153, о других потерях ничего не сказано; с 9-й САД и 10-й САД *«проводная связь нарушена, сведений о состоянии частей и выполняемых ими задач нет»*. (317)

И вот, прочитав такую сводку, Герой Советского Союза, кавалер ордена Ленина и ордена Красного Знамени, участник двух войн (испанской и финской) 34-летний генерал Копец застрелился? Для человека с подобной биографией несравненно более естественным поступком было бы сесть в кабину боевого самолета (истребитель И-16 в личном распоряжении командующего ВВС был), слетать в Белосток и на месте лично разобраться в происходящем.

Несколько лет назад, еще в самой первой версии «Мирно спящих аэродромов», я высказал предположение о том, что Иван Копец лишь по чистой случайности погиб в тот день, когда началась война. А приехали за генералом совсем по другому делу, приехали люди с горячими сердцами, «друзья народа». К тому моменту уже приехали за Штерном, Смушкевичем, Локтионовым, через несколько дней приедут за Рычаговым, Птухиным, Проскуровым, Ионовым, Арженухиным... Перечень арестованных в рамках раскрытого в мае—июне 1941 года «дела авиаторов» длинный. Все эти сильные и мужественные люди не успе-

ли (не смогли, не догадались) уйти от «следствия» и неправого суда так, как это удалось сделать командующему ВВС Западного ОВО, застрелившемуся (или убитому) при аресте.

В качестве рабочей гипотезы эта и сейчас представляется мне наиболее правдоподобной. Отсутствие в доступных фондах ЦАМО каких-либо документов, объясняющих причину неожиданной смены командующего ВВС фронта, только укрепило меня в этом предположении. А в 2008 году белорусский журнал «Неман» (издается в Минске) опубликовал отрывки из дневника Пантелеймона Пономаренко (в июне 41-го он был 1-м секретарем белорусского ЦК и по должности — членом Военного совета Западного ОВО). Публикацию к печати готовил известный российский историк В.Невежин, много работавший именно с такими, личными, историческими, свидетельствами (читателям должна быть известна его книга «Сталин о войне. Застольные речи 1933—1945 гг.»), и это может служить некоторой гарантией от появления откровенной фальшивки.

Так вот в записи за 22 июня по интересующему нас вопросу не сказано ни слова. Затем, если верить дневнику, в середине дня 23 июня Пономаренко имел телефонный разговор со Сталиным. Обсуждался вопрос об эвакуации Минска. А завершился разговор следующими словами Сталина: *«Да, чуть не забыл. Смушкевич показал, что Копец являлся немецким шпионом. Командующим авиацией назначен его заместитель. Присмотритесь к его качествам. Расскажите об этом Павлову».* (318) Особого внимания заслуживает последняя фраза. Получается, что командующий фронтом генерал армии Павлов и ЧВС Пономаренко ничего не знали о смене командующего ВВС (т.е. своего подчиненного) и получили эту информацию из Москвы с опозданием на сутки? Или о том, что генерал Копец мертв, Павлов и Пономаренко уже знают, и товарищ Сталин лишь объясняет им — каким матерым «врагом народа» был погибший? Погибший или арестованный?

10 июня 2010 г. журналист Николай Качук в газете с замечательным названием «Советская Белоруссия» опубликовал большую статью о жизни и смерти Ивана Копеца.

В. Т. С.	ДАТА В 15 25 КУПЧИНА
22/6	ВЕРХОВНОГО КОМАНДУЮЩЕГО
От	№ 22/6
КЗ СМОЛЕНСКА НР . 22494 29 СЛОВ 22/6 15 20	ВРУЧИТЬ
	НЕМЕДЛЕННО == МИНСК НАЧАЛЬНИКУ
	ШТАБА ВВС ЗАПОВО ==
ПРИКРЫВАЕТСЯ ПО РАЙОН ДЕЙСТВИЯ АВИАКОРПУСА ВАДЕИ	
ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ КАКИ ВЪСОТАХ ПОЛКОВБУДУ	
НАХОДИТСЯ РАЙОНЕ КЕЛЕС 16 30 18 30 == НАЧ	
ШТАБ 3 АК ПОЛКОВНИК КОЗИКОВ	

«Истребителями прикрыть не можем». Резолюция начштаба ВВС  
Западного фронта на телеграмме начштаба 3-го ДБАК

(319) Качук утверждает, что ознакомился с личным делом генерала, в котором сказано: «23. 7. 1941 года покончил жизнь самоубийством». Седьмой месяц года — это июль, а не июнь. И в приказе Главного управления кадров № 0294 от 20 декабря 1946 года стоит та же самая дата: «Бывший командующий ВВС ЗапОВО генерал-майор авиации Копец И.И. исключается из списков Вооруженных Сил как покончивший жизнь самоубийством 23 июля 1941 года». В той же статье Н.Качук ссылается на некие дневниковые записи вдовы генерала, Нины Павловны Копец; она до самого отъезда из Минска в Москву (а это произошло 24 июня 1941 г.) ничего не знала о судьбе мужа, ей просто сообщили, что он вылетел в Белосток. В Москве Нину Павловну арестовали и дали пять лет, правда, не как ЧСИР, а за «антисоветскую агитацию»...

К новому же командующему чекисты «приглядывались» недолго. 8 июля 1941 г. Таюрский Андрей Иванович, 1900 г.р., член ВКП(б) с 1926 года, был арестован. В извест-

ной справке, которую по итогам «расследования» Л. Берия подал Сталину 29 января 1942 года, про Таюрского сказано следующее: *«Уличается как участник антисоветского военного заговора показаниями... (все от показаний отказались). Сознался, что в руководстве ВВС Западного фронта проявил бездеятельность, в результате которой вверенные ему войска понесли большие потери в людях и материальной части»*. Нельзя не согласиться с тем, что потери были велики и вина руководства в этом бесспорна. Однако бездеятельность — это еще не «военный заговор», а выбитый пытками оговор — не доказательство вины. Но ни автор справки, ни его адресат этих очевидных вещей видеть не хотят. Таюрского расстреляли 23 февраля 1942 года. В день Красной Армии.

Тем временем начальник штаба ВВС Западного фронта С.А. Худяков делает блестящую карьеру. Полковник превращается в маршала авиации, успешно командует 1-й Воздушной армией, становится начальником штаба ВВС Красной Армии, затем заместителем главкома ВВС. Во время Ялтинской конференции маршал Худяков — советник Сталина по авиационным вопросам, на многочисленных фотографиях его можно видеть стоящим в нескольких шагах от Сталина, Рузвельта, Черчилля. После разгрома гитлеровской Германии маршал Худяков в должности командующего 12-й Воздушной армией Забайкальского фронта освобождает Маньчжурию. Освобождает от японцев, от японского ставленника императора марионеточного государства Манчжоу-Го Пу И, а также от драгоценностей китайской императорской династии. Свергнутого императора сажают в один самолет, драгоценностями загружают второй. Тот, который с Пу И, долетел до Москвы, а вот второй самолет — исчез. Вместе с бесценными сокровищами.

14 декабря 1945 г. командующий 12-й Воздушной армией захвачен группой «Смерш» в Чите, доставлен в Москву и помещен в страшную Сухановскую тюрьму НКВД. Постановление об аресте будет оформлено только в марте следующего, 1946 года. Сразу же подчеркну, что я даже не

пытаюсь намекать на причастность Худякова к хищению «трофейного имущества». В той гигантской воровской «малине», в которую превратилось КП/ГБ в конце сталинской эпохи, могло произойти все, что угодно; арестовать Худякова могли именно потому, что он стал нежелательным свидетелем каких-то темных дел...

Дальше начинается самое невероятное. В ходе следствия выясняется, что маршал С.А. Худяков — никакой не Худяков, а живущий уже более четверти века под чужим именем А.А. Ханферянц, по подложным документам проникший на службу в Красную Армию. С этого момента вся история окончательно превращается в жуткий трагифарс, и на сцене появляются печально знаменитые «26 бакинских комиссаров». Бывшему маршалу предъявляют обвинение в том, что он (в возрасте 16 лет!) «был завербован английским офицером Вильсоном для шпионской деятельности и участвовал в конвоировании арестованных комиссаров к месту расстрела». Следствие длилось необычайно долго, смертный приговор был вынесен 18 апреля 1950 г. и в тот же день приведен в исполнение. В августе 1954 г. Худяков-Ханферянц был реабилитирован. (320)

Не слишком ли далеко отклонились мы от обсуждения событий июня 41-го? Нет, я думаю, что эта пара страниц получилась как раз о самом главном. О том, что история Войны — это всего лишь часть (да, очень важная, очень памятная, многое и надолго определившая часть) от целого, а целое — это история сталинской империи. Эта империя воевала, как жила. И жила — как воевала.

## 2.9. После 22-го

Поскольку участники и современники событий советских книжек 60—70-х гг. еще не читали, то и о том, что «все пропало», они вечером 22 июня даже не догадывались. И в Москве, и в Минске в тот вечер составлялись и подписывались самые решительные приказы. Директива № 3 Главного Военного совета (отправлена в войска в 21.15 за подписями Тимошенко, Жукова и Маленкова)



требовала *«концентрическими сосредоточенными ударами войск Северо-Западного и Западного фронтов окружить и уничтожить сувальскую группировку противника и к исходу 24 июня овладеть районом Сувалки»*. (321) Во исполнение этой Директивы приказом командующего Западным фронтом генерала армии Павлова создавалась «конно-механизированная группа» в составе 6-го и 11-го мехкорпусов, 6-го кавкорпуса; командование группой Павлов поручил своему заместителю генерал-лейтенанту Болдину. КМГ Болдина имела задачу, наступая на север от Белостока и Гродно вдоль левого (западного) берега реки Неман, «обрезать» коммуникации 3-й танковой группы вермахта.

Мехкорпус Красной Армии (так же как и танковая дивизия вермахта) — это огромная, растянувшаяся на многие километры «стальная лента», причем танки в этой «стальной ленте» составляют не более одной десятой от общего числа движущихся объектов; все остальное — это легкобронированная или вовсе не имеющая никакой брони техника, которая могла быть выведена из строя осколками авиабомб и пулеметно-пушечным огнем самолетов-штурмовиков. Вот почему действия танковых соединений — любые действия, «первый удар» или «ответный удар», наступление, контрнаступление или отход — необходимо было прикрывать с воздуха истребителями. Совсем не случайно танковая группа Гудериана и лучшая истребительная эскадра Люфтваффе (JG-51), самый мощный в Красной Армии 6-й мехкорпус и самая большая (по числу истребителей) 9-я САД оказались утром 22 июня рядом друг с другом...

К утру 23 июня 9-й САД как боеспособного соединения в «белостокском выступе» уже не было. Этот неожиданный и в высшей степени тревожный факт требовал от командования ВВС Западного фронта быстрых и решительных действий по исправлению ситуации; проще говоря, нужно было перебазировать в непосредственную близость к району предполагаемых действий КМГ Болдина единственное оставшееся в составе ВВС фронта соединение истребительной авиации — 43-ю ИАД. Не исключено (трудно

предположить что-либо определенное, т.к. судьба трех сотен истребителей дивизии Сергея Черных все еще покрыта мраком), что, своевременно «укрепив руководство», можно было бы восстановить и боеспособность остатков истребительных полков 9-й САД.

К сожалению, в реальности ничего этого сделано не было, «длинная колонна машин покинула Белосток и уже ранним утром понедельника была далеко за городом», никем не управляемые остатки 9-й САД поспешно «перевазировались» на восток, четыре полка 43-й ИАД оставались на аэродромах в районе Барановичей и Минска. Разумеется, свой вклад в общую дезорганизацию внесла и гибель (арест, самоубийство) командующего ВВС фронта. Подписанный в 2 часа ночи 23 июня новым командующим ВВС Запфронта Боевой приказ № 02 поставил перед истребителями генерал-майора Захарова следующую задачу: «43 ИАД из района Барановичи двумя полками прикрыть с воздуха ударную группировку в районе Белосток, Липск (15 км северо-западнее Гродно)». (322)

От Барановичей до указанного района не менее 160—170 км. О каком «прикрытии с воздуха ударной группировки» могла идти речь, если на таком расстоянии истребитель И-16 вырабатывал три четверти запаса топлива только на перелет к району патрулирования и обратно? Да и никаких «двух полков» в Барановичах, судя по документам 43-й ИАД, не было, а был один-единственный 162-й ИАП, перелетевший туда утром 22 июня. Обеспечить многочасовое патрулирование в воздухе над мехколоннами КМГ Болдина одним полком было невозможно (и, как видно по имеющейся информации, даже попыток таких не предпринималось), но задача по сопровождению своих бомбардировщиков в район Сувалки — Гродно теоретически могла быть решена — радиус действия «ишака» вполне это позволял.

А перед бомбардировочной авиацией приказом № 02 были поставлены весьма решительные задачи: «Ударом по сувалкской группировке противника в районе Липск, Сопоцкин, Гродно содействовать ударной группировке в уничто-

жениии противника... Напряжение боевой работы для всех авиадивизий — 2 вылета». (322) Силы еще были немалые — несмотря на тяжелые потери первого дня войны, в составе 8 бомбардировочных полков ВВС фронта (т.е. не считая разгромленных частей «первого эшелона» и не считая формирующихся полков 12-й БАД) должно было оставаться около 240 самолетов. Даже с учетом большого числа неисправных (поврежденных) машин установленное приказом напряжение должно было превратиться в три сотни боевых самолето-вылетов.

Боевой приказ № 02 был выполнен следующим образом:  
*«Оперативная сводка № 04 штаб ВВС Запфронта.*

*1. ВВС Запфронта в течение 23.6.41 г. продолжали борьбу с подходящими резервами и мотомехчастями противника в районе Гродно, Липск, Сопоцкин и, уничтожая ВВС противника, прикрывали Барановичи, Минск.*

*2. 12 БАД в течение 23.6.41 провела эшелонированные удары эскадрильями по скоплению мотомехчастей противника...*

*В 13.20 9 СБ атаковали мотомехчасти противника в районе Гродно, Сопоцкин, Курьянка. Сброшены ФАБ-100 и ФАБ-250.*

*В 13.16 6 СБ (в документы стоит «5 СБ», но, судя по числу сброшенных бомб, это опечатка. — М.С.) атаковали скопление войск в районе Холынка, сброшены 24 ФАБ-100.*

*В 12.27 6 СБ атаковали мехчасти в районе Липск. Сброшены 24 ФАБ-100 (т.е. и без того скромная бомбовая нагрузка СБ была уменьшена до 400 кг. — М.С.).*

*9 СБ атаковали десант (?) на аэродроме Михалишки.*

*43 БАП боевых вылетов не производил. В дивизии потерь нет.*

*3. 13 БАД бомбардировала скопление пехоты, артиллерии и автомашин.*

*125 БАП в составе 16 СБ в 8.22 с Н=2600 м бомбардировал скопление пехоты в районе Сопоцкин, Липск. Сброшено 96 ФАБ-100. Бомбы легли в цель. Полк обстрелян зенитной артиллерией и при возвращении атакован 11-ю Ме-109. Сбито 3 Ме-109. Потери: сгорели 3 СБ с экипажами. Один СБ*

*сел в Барановичах, 1 СБ под управлением летчика Синякова посадил самолет на линии фронта ввиду пожара.*

*39 БАП (т.е. группа из 16—17 бомбардировщиков 10-й САД, перелетевших днем 22 июня из Пинска в Бобруйск. — М.С.). 9 СБ в 8.54 с Н=4300 бомбардировали скопление пехоты и автотранспорта на северной окраине Сопоткин. Последний горит в 3-х пунктах. Сброшено 90 ФАБ-100 (если это не опечатка, то это рекорд в использовании СБ в первые дни войны. — М.С.). При подходе к цели и отходе обстреляны ЗА. Над целью патрулировали 3 самолета, тип не установлен.*

*4. 43 ИД прикрывала Барановичи, Минск. В течение дня части 43 ИАД вели воздушные бои над Минском. Истребителями и ЗА сбиты 4 самолета противника...» (323)*

Как видим, прикрытие бомбардировщиков истребителями 43-й ИАД отсутствует даже в отчете. Аккуратно сложив все цифры, мы вынуждены также констатировать, что приказ «два вылета в день» не был выполнен даже в объеме «один вылет на два самолета»; если верить Оперативной сводке № 04, бомбардировочная авиация фронта выполнила за день 23 июня всего 54 вылета (правда, в боевом донесении штаба 12-й БАД сказано, что на борьбу с несуществующим десантом у Михалишки вылетало не 9, а 18 самолетов).

Стоит обратить внимание на ситуацию в 13-й БАД. Участие в боевых действиях принял один полк (из пяти), и это именно тот самый 125-й БАП, который накануне, 22 июня, понес минимальные потери (см. Таблицу 10). Все остальные, как можно предположить, руководствовались не боевым приказом, а впечатлениями от вчерашней встречи с истребителями Люфтваффе. Для такого бездействия в военное время есть известные названия — но не нам их произносить... Не многим лучше начинался день 23 июня и в 12-й авиадивизии:

*«6.10 23.6.41. У аппарата полковник Свиридов (начальник оперативного отдела штаба ВВС фронта). Доложите, где сейчас части, что делают, почему не выполняют Боевой приказ № 02 командующего фронтом. В чем дело?»*

— Докладываю (полковник Минков, начальник штаба 12-й БАД).

*Первое. Части заканчивают перебазирование, 128 БАП — Крулевщизна, 43 БАП — Ситца.*

*Второе. Из Поставы сообщают, что из-за необеспеченности горючим (неразборчиво) на задание не вылетели. Все.*

— *Повторите.*

— *Из-за необеспеченности горючим на полет к цели и обратно не вылетели. Все.*

— *Почему не доложили раньше, а докладываете, когда надо выполнять боевое задание?*

— *Об отсутствии горючего докладывал вчера, 22.6 в 23.45, НР 6454 донесено, что до сих пор не заряжен 128 БАП.*

— *Товарищ Минков, между 23.45 и 6.00 промежуток более шести часов. А когда получили боевой приказ, почему не доложили, что выполнить не можете?*

— *Я лично в боевом донесении майору Бескаравайному в 22.00 доложил, что 43-й и 128-й еще не заправлены, а следов горючего (так в тексте. — М.С.) нет.*

— *Когда предполагаете обеспечить подачу горючего?*

— *Вопрос с горючим сейчас выясняю. В Крулевщизне оно временно (неразборчиво). Прошу сообщить станцию снабжения горючего. Артимущество и продовольствие никаких данных нет. С кем иметь связь по этим вопросам?*

— *Товарищ полковник, в Крулевщизне горючее есть. Там предполагался и был приготовлен аэродром для вашего 128 БАП. Командующий приказал — принять все меры для заправки частей горючим и выполнения боевого приказа. Все. Выполняйте!» (324)*

В 10.15 с начальником штаба 12-й БАД снова связывается штаб ВВС фронта в лице майора Карташева:

*«Как идет выполнение Боевого приказа № 02? Вернулся ли кто-то уже?»*

— *Связь с Крулевщизной неожиданно прервана (немецкие диверсанты проползли 350 км от границы?). Донесение не получил. При получении немедленно доложу...» (325)*

Обязательно надо отметить, что после всех этих переговоров бензин нашелся, и 128-й БАП выполнил 30 вылетов,

т.е. снова, как и 22 июня, оказался лучшим — и по общему количеству вылетов, и по отношению числа вылетов к наличию исправных самолетов. Да и сам факт того, что телеграфная лента столь неблагоприятного содержания не была уничтожена в хаосе отступления, а сохранилась в архивном фонде 12-й БАД, говорит о том, что в дивизии полковника Аладинского сохранялся относительный (относительно других) порядок...

Еще одной, причем весьма наглядной, иллюстрацией к событиям 23 июня могут служить очень короткие (или даже их полное отсутствие) списки побед истребителей Люфтваффе. В первый день войны эскадра JG-51 заявила 93 сбитых советских самолетов, 23 июня — только 2, эскадра JG-53 заявила соответственно 71 и 4. Самая успешная по итогам первого дня войны группа III/JG-53 заявила 22 июня 36 побед, 23 июня — ни одной, II/JG-51 заявила 28 сбитых 22 июня и 0 — 23 июня... Разучились сбивать? Командиры истребительных групп в своих отчетах, не сговариваясь, пишут о другом: «Встреч с самолетами противника в воздухе не было». (367)

В качестве скромного утешения можно предположить, что низкая активность авиации Западного фронта 23 июня не уменьшила сколь-нибудь заметно эффективность действий КМГ Болдина — по той простой причине, что установленные приказом сроки сосредоточения ударной группировки на исходных для наступления рубежах были сорваны, и фактически контрудар 6-го мехкорпуса начался лишь в середине дня 24 июня. Этот же день стал и днем ожесточенных боев в воздухе.

Очередной приказ командующего ВВС Западного фронта, поступивший в штаб 12-й БАД в 6.30 24 июня, требовал *«поддержать ударную конно-механизированную группу в районе Индура, Гродно, далее на Друскеники, Меркине; напряжение — три вылета* (подчеркнуто мной. — М.С.)». (326) Судя по боевому донесению, подписанному полковником Минковым, к исходу дня 23 июня в полках 12-й БАД имелось такое количество самолетов: 128-й БАП — 44 СБ, из них 37 исправных, 43-й БАП — 15 Су-2 (в т.ч. 12 исправ-

ных) и 29 исправных РЗЕТ. (327) Умножить эти числа на три не удалось, но тем не менее дивизия не бездействовала:

*Боевое донесение (б/н), штаб 12-й дивизии, за 24.6.*

1. 128 БАП произвел 33 самолето-вылета на атаку, сброшено 16 шт. ФАБ-250, 100 шт. ФАБ-100. Сбит один Ме-109 (позднее в донесениях появляется и один сбитый 24 июня Ме-110. — М.С.).

*Потеряно 5 СБ от артиллерии (так в тексте) и истребителей противника... Полк имеет 39 СБ.*

2. 43 БАП в 9 ч. 53 мин. 9 Су-2 [нанесли удар] по танкам в районе Друскеники. Сброшено 6 ФАБ-100 и 30 АО-25. 9 РЗЕТ в районе Михалишки ничего не обнаружено (это все еще продолжается борьба с «десантом»). Имеет исправных 20 Су-2 и 32 РЗЕТ.

3. 215-й, 209-й и 6-й полки боевые действия не производили». (328)

Бездействие 209-го БАП и внезапное увеличение числа исправных Су-2 в 43-м БАП имеют, скорее всего, общую причину — 209-й БАП передал исправную матчасть в 43-й полк. Еще через несколько дней личный состав 209-го БАП будет отправлен в Москву на переформирование.

24 июня вернулась к активным действиям и 13-я БАД. Дивизия нанесла серию ударов по танковым колоннам Гудериана, наступающим вдоль дорог Кобрин—Барановичи и Пружаны—Слоним, т.е. в полосе действий эскадры JG-51. Снова, как и 22 июня, без истребительного прикрытия, снова — с жуткими потерями:

*«Оперативная сводка № 3 к 22.00 24.6.41, штаб 13 БАД, Бобруйск.*

1. 13 БАД в период с 10.00 до 21.00 произвела 146 самолето-вылетов, бомбардировала мотомехколонны противника по дорогам Пружаны, Каменец-Литовский, Добрынево, Кобрин.

*Сброшено 591 ФАБ-100, 96 ФАБ-50, 326 АО-25, 171 АО-15.*

2. 24 БАП. 27 СБ с 10.00 до 10.45 с Н=2500 м бомбили танки в районе Пружаны, Ружаны. 19 СБ с 16.50 до 17.55 бомбили мотомехколонны в районе Пружаны. Отмечено несколько прямых попаданий.

*Над целью и обратно до Слуцка атакованы пятью «девятками» Me-109. Потери: не вернулось 17 экипажей.*

*3. 97 БАП. Произвел 34 самолето-вылета с 15.30 до 20.38. Н=300—1000 м бомбили танковые колонны от Иванцевичи до Картуз-Берега. Отмечено 10 прямых попаданий.*

*Потери: 12 Су-2 сбиты, 3 Су-2 требуют полевого ремонта. Убито 4 летчика, 5 летнабов. 7 экипажей сели на вынужденную, подробности неизвестны.*

*4. 121 БАП. 18 СБ с 10.00 до 12.00 с Н=2000 м бомбардировали колонну танков в районе Пружаны. Отмечены прямые попадания по колонне. 4-я эскадрилья атакована истребителями противника, бомбы не сбросила.*

*Потери: 4 СБ сбиты над целью, 5 СБ произвели вынужденную посадку на своей территории, 6 СБ имеют пробоины. Сбито самолетов противника: 3 Хе-112, 2 Me-109<sup>1</sup>.*

*5. 125 БАП. 18 СБ с 10.00 до 11.00 с Н=5000 м бомбардировали танки и мотомехколонны в районе Пружаны. В 15.10 полк атакован бомбардировщиками противника на аэродроме Солон.*

*Потери: сбиты 2 СБ, уничтожен на аэродроме СБ (так в тексте). Убит командир полка майор Конец.*

*6. 130 БАП. (неразборчиво, предположительно — 15) самолето-вылетов. С Н=800—1600 м бомбили скопления автомашин, танков и пехоты в районе Кобрин, Жабинка и танки на марше у станции Грудополь (35 км юго-западнее Барановичей). Попадания хорошие.*

*Потери: сбит 1 экипаж, 2 экипажа сели вынужденно на своей территории.*

*7. 162 РАП<sup>2</sup>. 15 СБ с Н=400—600 м бомбили мотомехколонны противника в районе Кобрин, Картуз-Берега.*

---

<sup>1</sup> Судя по Оперативной сводке № 02 штаба 121-го БАП и вылетов, и потерь было больше. Три эскадрильи полка выполнили 26 вылетов, сброшено 90 ФАБ-100 и 36 АО-25. Потери описаны так: «не вернулось с боевого задания 17 самолетов, из которых 4 были сбиты над целью, остальные, преследуемые истребителями, тянули на свою территорию». Весьма примечательно описан эпизод с 4-й АЭ: «в результате атак истребителей и наличия своих войск по бокам колонны танков бомбы не сбросила».

<sup>2</sup> Резервный авиаполк фронтового подчинения, базировался на аэродромах Холмеч, Бронное.



*Потери: 7 СБ имеют пулевые пробоины. Два из них требуют ремонта в мастерских, остальные 2—3-часового ремонта.*

*8. Наблюдением установлено...*

*9. Аэродром и г. Бобруйск подверглись бомбардировке. В 12.35 12 самолетов, в 20.30 7 самолетов, в 21.15 5 самолетов противника. Сброшено на аэродром до 80 бомб различного калибра. Сгорел 1 СБ (подчеркнуто мной. — М.С.).*

*10. Погода...» (329)*

Дивизия с «несчастливым номером» еще в довоенный период стала одной из лучших в советских ВВС. «Командир дивизии генерал-майор Полынин много поработал, чтобы быстрее и лучше подготовить летный состав для выполнения боевых задач... В результате 13 БАД занимает первое место среди соединений ВВС округа по боевой подготовке за 1941 год... За апрель 1941 г., несмотря на то что части дивизии немало летали (1074 часа), в дивизии серьезных летных происшествий не было». Главным (и практически единственным) недостатком, отмеченным в майском (1941 г.) докладе командования ВВС Западного ОВО, была «оторванность партполитработы от жизни и задач, решаемых частями дивизии». (330)

Для командира 13-й БАД, Героя Советского Союза генерал-майор Ф.П. Полынина, начавшаяся 22 июня 1941 г. война была уже третьей по счету. Кроме участия в советско-финской войне (такой эпизод в биографии встречается почти у всех командиров советских ВВС, от полка и выше), в активе генерала Полынина был и опыт воздушной войны в Китае, в которой он участвовал (с перерывами) аж с 1933 года. Именно он был командиром группы бомбардировщиков, которые 23 февраля 1938 г. разбомбили японскую авиабазу на острове Тайвань. Беспрецедентный рейд протяженностью в 800 км над захваченной японцами территорией Китая был организован и проведен Полыниным так, что японская ПВО не только не смогла оказать какое-то противодействие, но даже не обнаружила сам факт пролета 28 советских бомбардировщиков.

Война устроила жесткий экзамен, и не все его выдер-

жали. В предыдущей главе мы уже упоминали некоторые Краснознаменные полки, которые, как выяснилось в июне 41-го, были грозной силой, но лишь в борьбе с заведомо слабейшим противником. 24-й Краснознаменный БАП 13-й авиадивизии и в обстановке настоящей войны оказался в числе лучших. 24 июня полк выполнил 46 вылетов, что в 1,5—2 раза превысило количество исправных самолетов — необычайно высокое боевое напряжение, по меркам советских ВВС. Во втором вылете этого дня из 19 бомбардировщиков на свой аэродром вернулось два. Это за пределами высокого (по меркам любых ВВС) уровня потерь, и трудно найти в истории Второй мировой войны авиачасть, которая бы после таких потерь продолжала боевую работу. Немногим меньшими были потери и в других полках 13-й БАД, однако 25 июня дивизия все еще воюет:

*«Оперативная сводка № 4 к 22.00 25.6.41 г., штаб 13 БАД, Бобруйск.*

*1. 13 БАД выполнила 98 самолето-вылетов на бомбардировку мотомехчастей противника на марше и в районах сосредоточения, на переправах на р. Гривда и р. Щара.*

*2. 24 БАП. Выполнил 12 самолето-вылетов, сброшено 96 ФАБ-100 (загрузка 8 бомб на самолет, т.е. несколько больше обычного. — М.С.). С высоты  $H=1300—1800$  м бомбардировали переправы на р. Гривда и Щара. По наблюдениям экипажей, цель не разрушена. Оба моста прикрыты ЗА противника. При отваливании от цели атакованы истребителями противника 32 Ме-109 и Хе-112. Сбито 5 Ме-109.*

*Потери: не вернулось 7 самолетов с экипажами.*

*3. 97 БАП. 5 самолетов Су-2 производили разведку, 29 самолетов Су-2 с  $H=1300—2000$  м бомбардировали скопление мотомехчастей противника в районах Иванцевичи, Картуз-Берега и Пружаны. Сброшено 67 ФАБ-100, 69 ФАБ-50. Отмечены прямые попадания по цели.*

*Потери: сбито 2 Су-2 с экипажами, 2 самолета требуют ремонта.*

*4. 125 БАП. 6 самолетов СБ бомбардировали скопление танков в лесу северо-западнее Грудополь и мост на р. Гривда. Сброшено 20 ФАБ-100 (очень странное число. — М.С.). Потерь нет.*

5. 130 БАП. 8 самолетов СБ с Н=2300 м бомбардировали скопление мотомехчастей в 15 км от Картуз-Берега. Сброшено 48 ФАБ-100. Наблюдались прямые попадания в скопления машин и людей. Сбито 4 Ме-109.

Потери: 7 СБ, из них 4 село в районе боя (так в тексте. — М.С.), 2 сгорело над целью, 1 сел вынужденно в Петриково. Восьмой сел «на живот» на своем аэродроме, требует ремонта.

6. 121 БАП. В течение дня последовательными ударами бомбардировали колонны противника на шоссе Гончары, Картуз-Берега и аэродромы Пружаны, Иванцевичи. На каждом из аэродромов до 40 самолетов противника разных типов. Выполнено 27 самолето-вылетов, сброшено 180 бомб разных калибров<sup>1</sup>. Отмечены прямые попадания по мотомехколоннам и аэродрому Пружаны.

Потери: не вернулось 5 СБ, и один самолет произвел вынужденную посадку на своей территории.

7. 2 Ил-2 10 САД произвели штурмовой налет на мотомехколонну от Грудополь до ст. Косов. Потерь нет...» (331)

Арифметические итоги боевой работы 13-й БАД представлены в нижеследующей таблице:

**Таблица 13**

	22.6	23.6	24.6	25.6
24-й БАП	41 / 28 / 9	32 / 0 / 0	32 / 46 / 17	15 / 12 / 7
97-й БАП	35 / 0 / 0	35 / 0 / 0	35 / 34 / 12	23 / 34 / 2
121-й БАП	56 / 27 / 8	48 / 0 / 0	48 / 26 / 17	31 / 27 / 6
125-й БАП	38 / 27 / 2	36 / 16 / 4	32 / 18 / 3	29 / 6 / 0
130-й БАП	38 / 27 / 20	18 / 0 / 0	18 / 15 / 3	15 / 8 / 7
ВСЕГО:	208 / 109 / 39	169 / 16 / 4	165 / 139 / 52	113 / 87 / 22

Примечание: первая цифра — число самолетов в полку (в т.ч. неисправных), вторая — число боевых вылетов, третья — потери (включая вынужденные посадки).

<sup>1</sup> В Оперативной сводке № 04 штаба 121-го БАП отмечено, что бомбометание по мехколоннам производилось звеньями с высот 5—8 км, аэродром Иванцевичи бомбили с высоты 5,3 км, аэродром Пружаны — с высоты 1,3 км. Не приходится удивляться, что лишь в последнем случае «после бомбометания наблюдался пожар на аэродроме».

На высокую точность приведенные в таблице цифры претендовать не могут, в частности, потому что одни и те же эпизоды описаны в оперативных сводках штабов полков и дивизии со значительными различиями. Как бы то ни было, общая картина событий вырисовывается вполне отчетливо: за первые четыре дня войны 13-я БАД выполнила 351 вылет и потеряла в воздухе 135 бомбардировщиков (с учетом 18 самолетов Курсов командиров звеньев, сбитых 22 июня). Для того чтобы по достоинству оценить такой масштаб потерь, напомним, что ВВС Южного фронта за 40 дней июня и июля 41-го года потеряли в воздухе (по всем категориям: сбиты истребителями, сбиты зенитным огнем, не вернулись с боевого задания) 189 боевых самолетов всех типов; ВВС соседнего Северо-Западного фронта потеряли в воздухе к 10—15 июля порядка 130 бомбардировщиков.

Необычайно высокие потери 13-й БАД, кроме общих для всех бомбардировочных частей советских ВВС причин (отсутствие истребительного прикрытия, слабая подготовка бортовых стрелков, полеты малыми группами) объясняются еще и тем, что эта дивизия наносила удар по главной ударной группировке противника, бомбила не случайные (и сомнительные с точки зрения их значимости) цели, а танковые колонны группы Гудериана<sup>1</sup>. Разумеется, и противник прилагал все усилия к тому, чтобы «очистить воздух» в полосе своего главного удара. Кроме того, следует принять во внимание еще одно важное обстоятельство — исключительно высокий темп отхода наземных частей Красной Армии на левом (южном) фланге Западного фронта; в результате практически все севшие на вынужденную посадку бомбардировщики переходили в разряд безвозвратных потерь.

---

<sup>1</sup> Под удар советских бомбардировщиков попал даже штаб 2-й ТГр. Гудериан в своих воспоминаниях пишет: «25 июня утром я посетил госпиталь, где находились раненые, пострадавшие день тому назад при бомбардировке нашего командного пункта, во время которой я находился на другом участке фронта».

Сходным образом складывалась и хронология боевых действий 3-го ДБАК. 23 июня дальние бомбардировщики почти полностью бездействовали, лишь 8 экипажей отдельного 212-го ДБАП, действуя еще по довоенным планам, с заоблачных высот отбомбились вечером по Варшаве и ее пригородам:

*«Боевое донесение № 5, штаб 3 АК, г. Смоленск, 1.05 24.6.41 г.*

*1. 212 ДБАП с 19.17 по 19.48 23.6.41 г. восемью ДБ-3ф бомбардировал ФАБ-100 Варшава.*

*а) Звено (два самолета) в 19.17 с Н=8000 бомбили ж/д узел Прага (пригород Варшавы. — М.С.), в результате бомбометания на станции возникли пожары, а также и в центре города.*

*б) Звено (3 самолета) в 19.48 с Н=8000 бомбили патронный и снарядный завод Рембертуг, в результате бомбометания произошел громадный взрыв.*

*в) Третье звено (3 самолета) в 19.25 с Н=8000 бомбила аэродром Мокотов, бомбы легли хорошо по летному полю и сооружениям. В результате бомбометания возникли пожары, самолетов на аэродроме не отмечено (трудно заметить самолет с высоты 8 км. — М.С.).*

*г) Противодействия ЗА и истребительной авиации в районе цели не встречено...*

*... Остальные части боевых вылетов не производили.*

*Начальник штаба 3 АК полковник Козинцев». (332)*

По докладу штаба корпуса, к утру 24 июня в частях 3-го ДБАК боееспособными числилось 137 бомбардировщиков ДБ-3ф (38 в 96-м ДБАП, 28 (?) в 98-м ДБАП, 14 в формирующемся 207-м ДБАП и 57 в 212-м ДБАП). (333) Этот день стал первым в череде дней очень напряженной (а по меркам советских ВВС — так и совершенно «рекордной») боевой работы: выполнено 170 вылетов, бомбовые удары нанесены по аэродрому Вильнюса (уже обжитому к тому моменту немецкими авиачастями), скоплению войск противника в районе Гродно, мотомехколоннам на шоссе Пружаны — Слоним. Потери составили 29 самолетов, причем в частях, действовавших на южном фланге (т.е.

под ударами истребителей эскадры Мёльдерса), из боевого вылета не вернулась ровно половина бомбардировщиков (10 потерь на 18 вылетов в 207-м ДБАП и 14 потерь на 29 вылетов в 212-м ДБАП). (311)

В последующие два дня обстановка на земле стремительно ухудшалась. Контрудар КМГ Болдина закончился ничем, тысяча танков бесследно растаяла среди лесов и болот, вечером 25 июня 2-я танковая группа вермахта заняла Барановичи, утром 26 июня 3-я танковая группа выходила к северным пригородам Минска. В тот же день, 26 июня, нарком обороны СССР маршал Тимошенко подписал Директиву Ставки, в соответствии с которой перед соединениями Дальней авиации была поставлена задача *«систематическими непрерывными налетами, днем и ночью, уничтожать танки противника... бомбардировать с высоты 400 метров (подчеркнуто мной. — М.С.) не мелкими группами, а полками»*.

Логику Верховного командования понять нетрудно: в предыдущие дни Москва получила десятки сообщений о том, что запланированные контрудары мехкорпусов сорваны ударами авиации противника, которая «гонялась за каждой автомашиной», «вывела из строя до 60—70% танков», «разбила все тылы танковых дивизий» и т.п. Теперь Ставка надеялась, что мощные удары советской авиации смогут если и не разгромить моторизованные колонны противника, то хотя бы затормозить их непрерывное продвижение на восток. Из текста Директивы (*«бомбардировать с высоты 400 метров, не мелкими группами, а полками»*) видно, что уже на пятый день войны в Ставке верно поняли многое из того, что в последующие пять десятилетий не хотели видеть два поколения советских историков. Однако в главном маршал Тимошенко ошибался — вооружением той эпохи разгромить с воздуха танковую дивизию можно было только на бумаге панических донесений...

Через два дня командир 3-го ДБАК докладывал в штаб ВВС фронта:

*«26.6. выполнялись задачи всеми полками ДБ-3 в течение всего дня, уничтожали танковые части противника в районе*

*Молодечно, Вильно, Ошмяны, Крево, не допуская продвижения их юго-восточнее рубежа Раков, Радошковичи (35 км от Минска). Сделано 254 самолето-вылета ДБ-3 (сражение танков с ДБ-3). Бомбили с низких высот, применяя метод пикирования, и, кроме того, пулеметный обстрел мотоколонн... В результате противник понес потери танков, автомашин, бензоцистерн...*

*Налицо на 28.6 исправных 80, неисправных 17 самолетов и 10 Як-4 (легкий двухмоторный бомбардировщик, самолеты этого типа перегонялись из Москвы на Западный фронт и таким образом оказались на аэродромах Смоленского аэроузла. — М.С.) Экипажей налицо 136...» (334)*

254 вылета, выполненных в течение одного дня примерно сотней дальних бомбардировщиков. С таким напряжением не воевало ни одно соединение бомбардировочной авиации западных округов/фронтов. Даже с учетом того, что расстояние от аэродромов Смоленского аэроузла до объекта атаки сократилось к тому дню до 300 км, цифры эти выглядят почти невероятными. Именно 26 июня, атакуя в районе поселка Радошковичи (на шоссе Молодечно — Минск) немецкую танковую колонну, погибли экипажи капитанов Николая Гастелло и Александра Маслова (207-й ДБАП). Имя одного из них перешло из истории в легенду...

Отнюдь не бездействовала и единственная оставшаяся в составе ВВС Западного фронта истребительная дивизия (43 ИАД). В составе дивизии было четыре истребительных полка (160, 161, 162 и 163-й). Как видно по номерам, полки, да и вся дивизия в целом была относительно «молодой» (сформирована осенью 1940 г.). Это обстоятельство пошло на пользу дела: старой, с большим физическим износом, матчасти в дивизии не могло быть по определению, а новейшие, но еще очень «сырые» истребители (МиГ-3, Як-1) отправляли в первую очередь в заслуженные, многоопытные соединения (вроде 9-й САД). В результате истребительные полки 43-й ИАД накануне войны были вооружены добротными «ишаками» (только 160-й ИАП был полностью

на «чайках») последних модификаций, с мощными моторами М-62/М-63, с минимальным износом. *«Матчасть новая, исправная, в хорошем состоянии»*, — читаем мы в докладе командования ВВС ЗапОВО от 15 мая 1941 г.

Командир дивизии генерал-майор Г.Н. Захаров был молод годами (1908 г.р.), но назвать его «малоопытным» категорически нельзя. К июню 41-го Захаров уже отвоевал две войны (в небе Испании и Китая) и успел поработать командующим ВВС Сибирского военного округа. В дальнейшем генерал-майор Захаров стал Героем Советского Союза, кавалером множества орденов, командиром 303-й ИАД, в составе которой был знаменитый полк «Нормандия — Неман», укомплектованный французскими летчиками-добровольцами, а после войны написал известную книгу воспоминаний «Я — истребитель». (238) В силу всех этих причин и сам генерал Захаров, и его 43-я авиадивизия стали весьма известными в узких кругах наших соотечественников, интересующихся историей войны. На страницах мемуаров боевая подготовка 43-й ИАД выглядит замечательно:

*«Небо над аэродромом дрожало от гула моторов... Все гудело, взлетало, стреляло, садилось с утра до вечера каждый день... Нам говорили: «У вас хорошая техника, прекрасно оборудованный аэродромный узел, вам дано право отбирать лучших выпускников летных школ, на вас не экономят горючее. От вас же требуется одно — как можно быстрее сделать дивизию боеспособной». Задача стояла предельно ясная, и мы усиленно занимались летной подготовкой...»*

А вот из доклада штаба ВВС округа от 15 мая 1941 г. следует, что командиру 43-й ИАД «говорили» и многое другое:

*«Дивизия в настоящее время самая отстающая из всех остальных дивизий ЗапОВО. Имея 239 боевых самолетов, командование дивизии и полков медленно и нерешительно подходило к вводу в строй рядового летного состава... Еще хуже обстоит дело с полетами на боевое применение. За весь зимний период при налете 2127 часов дивизия имеет только 55 воздушных стрельб и 27 воздушных боев...»*

Приказ № 0155 характеризовал, что в 161 ИАП, входящем в эту дивизию, налицо развал дисциплины. Этим прика-



*зом командир 161 ИАП с работы снят, а командира дивизии объявлен выговор. Несмотря на приказы № 0022 и 0155, положение с дисциплиной в 43 ИАД не улучшилось, а продолжало ухудшаться. Вот факты: (далее следует перечень случаев пьянок, «безобразных высказываний» и «аморальных явлений», вплоть до самоубийства политрука К. и убийства — застрелен часовым — мл. лейтенанта П.)». (335)*

Спору нет — из пай-мальчиков не получаются летчики-истребители, но всему же должна быть мера... Стоит отметить и то, что в докладе «О боевой работе 43-й авиадивизии за 6 месяцев Великой Отечественной войны» командир дивизии делает акцент уже не на том, что «с утра до вечера все гудело, взлетало и стреляло», а на объективных трудностях: *«Летный состав в массе своей недостаточно был обучен, не имел боевого опыта, слабо знал тактику воздушного боя как своей авиации, так и авиации противника; недостаточно умел пользоваться вооружением самолетов, как стрелковым, так и бомбардировочным...»* (336)

Столь же противоречивыми выглядят и результаты боевой работы 43-й ИАД в первые дни войны. Перебазированный 22 июня в Барановичи 162-й ИАП занимался главным образом самообороной своего аэродрома. Найти какие-либо «следы» участия полка в прикрытии танковых колонн КМГ Болдина или в сопровождении наших бомбардировщиков мне не удалось (это, конечно же, не исключает того, что «следы» еще могут найтись). Несомненно, свою негативную роль сыграл и тот факт, что 162-й ИАП был фактически выведен из состава 43-й ИАД (во всех дальнейших отчетах, докладах и сводках о его существовании даже не упоминают) и оперативно подчинен командованию формирующейся в Барановичах 60-й истребительной дивизии. Утром 25 июня, когда танки Гудериана вышли на ближние подступы к Барановичам, летный состав бросил самолеты на аэродроме и «перевазировался» на восток.

Разумеется, в мемуарах Захарова нет слова «бросил», написано там все гораздо пристойнее: *«За первые три дня полк не потерял в боях ни одного летчика. Однако исковерканный, находящийся двое суток под непрерывными бомбеж-*

*ками аэродром стал непригоден к боевой работе. Взлетать с него было невозможно. Уцелевшие истребители предстояло уничтожить и в пешем строю оставить город». Не говоря уже о том, что «перепахать» аэродром Барановичи (летное поле 1400×1200 м) до такой степени, чтобы с него не мог взлететь И-16 (длина пробега 230 метров), довольно сложно (особенно если этот аэродром прикрывает истребительный полк, имеющий 62 самолета и 64 летчика), кроме упомянутого аэродрома 15-й (Барановический) район авиационного базирования включал в себя еще 6 аэродромов<sup>1</sup>. При наличии желания было где рассредоточить четыре эскадрильи 162-го ИАП...*

Три полка дивизии, на вооружении которых к началу войны числилось 60 И-153 и 115 И-16 (летчиков в каждом полку было несколько больше, чем самолетов), начали боевые действия с аэродромов Минска (Лошица и Слепянка) и Пуховичи (55 км юго-восточнее Минска). Действовали они, судя по Боевому донесению штаба 43-й ИАД к 20.00 25 июня, очень активно. Фактически за три дня (23, 24, 25 июня) произведено 795 самолето-вылетов (1,5 вылета в день на один самолет, включая неисправные), заявлено о 53 сбитых самолетах противника. (337)

В том, что за этими цифрами стоят вполне реальные потери Люфтваффе, сомневаться не приходится. В частности, именно в зоне действия истребителей 43-й ИАД (Минск и его северо-западные пригороды) 24 июня произошло одно из весьма примечательных событий первой недели войны в воздухе: семь пикировщиков Ju-87 из состава 8-го авиакорпуса Люфтваффе были сбиты в течение одного дня (еще два «лаптежника» были сбиты 24 июня в районе г. Волковыск, что может быть связано и с действиями 162-го ИАП 43-й ИАД). (338) Всего же до конца месяца (и без учета потерь 22 июня!) немцы потеряли в полосе Западного фронта «от воздействия противника и по неиз-

---

<sup>1</sup> Городзея (1400×1200 м), Зельва (1150×1200 м), Деревянчицы (1250×1100 м), Грудополь (1400×1200 м), Несвиж (750×700 м), Мир (900×800 м); даже самый меньший из них был вполне пригоден для взлета-посадки легкого истребителя И-16.

вестным причинам» 10 двухмоторных бомбардировщиков, 17 пикирующих Ju-87 и 16 Me-110; и это только безвозвратные потери, не считая поврежденных машин. Кроме того, было еще сбито и 19 истребителей Vf-109, но значительная часть этих потерь может, как мне представляется, быть зачислена бортстрелкам советских бомбардировщиков.

С другой стороны, результат боевой работы 43-й ИАД — если оценивать его с точки зрения выполнения главных задач истребительной авиации — оказывается совершенно удручающим. Советские бомбардировщики беспощадно уничтожались истребителями противника, были потеряны сотни самолетов с крайне «дефицитными» на войне летчиками и штурманами. Главный объект, на защиту которого была поставлена 43-я ИАД, оказался разрушен: *«В воздухе полное господство авиации противника, город Минск в течение дня подвергался многократным бомбардировкам волнами численностью от 8 до 50 самолетов. В городе большие пожары и разрушения. Здания штаба фронта и штаба ВВС сильно повреждены прямыми попаданиями авиабомб».* (339)

Так описываются последствия массивного удара бомбардировщиков Люфтваффе по столице Белоруссии в вечерней Оперативной сводке штаба Западного фронта от 24 июня. В воспоминаниях очевидцев событие это запечатлелось состоявшимся апокалипсисом:

*«...Раскиданы, как пушинки, камни, которыми были выложены улицы... На перекрестке улиц Советской и Урицкого лежали опрокинутые трамвайные вагоны, превратившиеся в братскую могилу людей всех возрастов... Весь центр Минска был уничтожен. Уже к полудню вышли из строя водопровод и электроснабжение. Пока была вода, пожарные пытались бороться с огнем. Но пылающий костер, в который враги превратили город, разгорался все больше... Зарево от минских пожаров было видно на расстоянии 10 километров от города... Впечатление было такое, что произошло извержение вулкана...»* (340)

В советскую эпоху про разрушительную бомбардировку Минска 24—25 июня 1941 года старались лишний раз не вспоминать. А если и вспоминали, то с обязательным ука-

занием «правильной причины» отсутствия должного противодействия: *«Как потом выяснилось, наша истребительная авиация, базировавшаяся вблизи Минска, была уничтожена на аэродромах, лишь немногим летчикам удалось подняться в воздух»*. (340) Сегодня, когда многие архивные фонды стали доступными, выяснить судьбу самолетов 43-й ИАД становится еще сложнее.

Понятно, что ни о каком «уничтожении на аэродромах истребительной авиации, базировавшейся вблизи Минска», и речи быть не могло: утром 22 июня, в момент «внезапного вероломного нападения», полки 43-й ИАД базировались восточнее Березины, в 400 км от границы. Последствия первого налета вражеской авиации на минский аэродром Лошица в документе (боевое донесение штаба дивизии) описаны так: *«Неприятельские самолеты в количестве 9 бомбардировщиков бомбили аэродром Лошица. От прямого попадания сгорела одна «чайка» и две бочки бензина. Личный состав — потерь нет. Аэродром годен. Горит деревня Лошица»*. (341)

Второе (и последнее из обнаруженных мной) документальное свидетельство бомбового удара по аэродрому базирования истребителей 43-й ИАД относится к последнему дню июня 41-го. В 22.30 30 июня майор Чуриков докладывает в штаб ВВС фронта (лента на телеграфном бланке): *«На аэродром Орша произведен налет неприятельских самолетов в количестве 13 штук. Бомбежкой причинен следующий ущерб: поврежден один ангар сильно, два ангара повреждены незначительно. Повреждена одна маслогрейка незначительно. Повреждены (не уничтожены, а повреждены. — М.С.) самолеты: 1 «миг», 1 «чайка». 1 человек убит, 2 ранены. Налет продолжался с 15.20 до 17.00»*. (342)

Тем не менее число боеготовых самолетов в полках 43-й ИАД стремительно сокращалось. Судя по упомянутому выше Боевому донесению штаба 43-й ИАД от 20.00 25 июня, в 160-м ИАП из 60 осталось только 28 «боевых самолетов» (можно предположить, что таким термином составители донесения обозначали исправные самолеты), в 161-м ИАП — 37 из 59, в 163-м ИАП — 31 из 56. К 30 ию-

ня в этих полках остается соответственно 20, 29 и 22 боевых самолета. (343) Другими словами, за неделю потеряно более сотни истребителей. Где же они потерялись? Сбиты в воздушных боях?

К докладу «О боевой работе 43-й авиадивизии за 6 месяцев Великой Отечественной войны» приложена сводка «Потери матчасти по полкам с 22.6 по 10.8.41 г.». Отдельно за июнь данных нет, но, принимая во внимание, что уже 2—3 июля 161-й ИАП и 163-й ИАП были выведены на переформирование и в боевых действиях более не участвовали, можно воспользоваться для оценки и данными из этой сводки (в любом случае потери за июнь не могут быть больше, чем потери в период до 10 августа). Так вот, «сбито в воздушном бою» по 8 самолетов в каждом из этих двух полков. Сбитых зенитками нет ни одного. Не вернувшихся с задания нет ни одного (по крайней мере, нет в сводке). «Уничтожено на аэродроме» 19 самолетов (11 в 161-м ИАП и 8 в 163-м ИАП). И еще 76 самолетов, потерянных в авариях и катастрофах! (344) Не много ли аварий за 10—12 дней?

Не менее удивительна и структура потерь самолетов в 160-м ИАП. Этот полк сражался на своих «чайках» до конца июля (убыл на переформирование лишь 3 августа). Потери такие: 10 самолетов сбиты в воздушном бою, 11 не вернулись с боевого задания, сбитых зенитным огнем нет. В авариях и катастрофах разбито 26 машин (но это все же так за 43 дня). А вот в строке «уничтожено на аэродроме» стоит число 47. Это когда же и где же произошел такой «внезапный уничтожающий удар по аэродрому»? В боевых донесениях за июнь (см. выше) едва удалось насчитать всего две сгоревшие на земле «чайки», в июле внезапность, надеюсь, закончилась. Стоит также отметить, что три истребительных полка, включенные в состав 43-й ИАД в июле (32-й ИАП, 401-й ИАП, 170-й ИАП), потеряли до 10 августа на земле всего 1 (один) самолет.

В качестве правдоподобной (на мой субъективный взгляд) гипотезы могу предложить следующее: составителям отчета надо было «свести баланс». Баланс по 160-му ИАП не сходился особенно сильно, т.к. этот полк уже в ходе бое-

вых действий получил дополнительно 33 И-153 (скорее всего, эти «чайки» были переданы в реально воюющий полк из других, разгромленных и расформированных, частей ВВС фронта). (345) Пришлось авторам документа воспользоваться безотказным приемом — ударить по аэродромам...

## 2.10. Переправы на Березине

*«12.50 29.6.41 г. Всем соединениям ВВС Западного фронта. Немедленно всеми силами эшелонированно группами уничтожить танки и переправы в районе Бобруйск, Павлов, Таюрский. Передал полковник Свиридов. Всем частям, которые размещаются на аэродромах Боровское, Шаталово, Шайковка, Смоленск и другие, немедленно передавайте». (346)*

Кроме штаба 3-го ДБАК, телеграммы аналогичного содержания получили и другие соединения бомбардировочной авиации Западного фронта. С этого приказа начинается короткая история одного из самых драматичных эпизодов первых недель войны.

Прорыв 3-й танковой дивизии Моделя к Бобруйску и форсирование немцами Березины, начавшееся утром 29 июня, опрокидывали последние надежды командования Красной Армии на стабилизацию ситуации в полосе Западного фронта. Спасти окруженные в районе Белостока и Минска соединения фронта, скорее всего, уже никто не надеялся, но в это самое время к рубежу Западной Двины и Днепра форсированным маршем выдвигались соединения Второго стратегического эшелона (эта составляющая грандиозной стратегической перегруппировки Красной Армии началась еще в конце мая и должна была, по предвоенным планам, завершиться в первой декаде июля). Появление немецких войск на восточном берегу Березины означало, что противник сможет выйти к предполагаемому оборонительному рубежу раньше, чем его успеют занять и оборудовать армии Второго стратегического эшелона. Поскольку никаких боеспособных войск (кроме разрозненных остатков 4-й армии и местных формирований)

в районе Бобруйска не было, то авиация стала той последней «соломинкой», на которую еще могло рассчитывать советское командование.

Немецкое командование также по достоинству оценило открывшиеся возможности и не собиралось их упускать. С невероятной быстротой к рубежу реки Березина была перебазирована истребительная эскадра JG-51, а затем и другие истребительные части. Советские аэродромы, что называется, еще не успевали остыть от пламени костров из сожженных при поспешном отходе документов и самолетов, как на них садились десятки «Мессершмиттов». Уже в 18.30 29 июня разведка Западного фронта обнаруживает «на аэродроме Бобруйск до 20 Me-109». (347) 30 июня истребители JG-51 выполнили 157 вылетов (примерно 1,5 на один исправный самолет) и заявили необычайно большое число побед — 115 советских самолетов, сбитых «в районе Бобруйск» (и еще 22 самолета были заявлены 4-й группой эскадры как «сбиты на фронте до реки Березина»). Сам Мельдерс и командир 1-й группы эскадры Г.Йоппъен отчитались в тот день о пяти победах каждый. (260, 367)

Эти цифры, многократно растиражированные во множестве публикаций, породили слухи о грандиозном сражении в воздухе, «воздушном Вердене» и т.п. Документы советских авиачастей и соединений показывают более скромный масштаб событий 30 июня 1941 г. Да и какими силами ВВС Западного фронта могли бы навязать противнику великую воздушную битву?

От 12-й БАД остался практически только номер. К 30 июня в составе дивизии было два полка: 128-й БАП, в котором из 40 исходных в боеготовом состоянии находилось порядка 20—25 СБ, и так и не успевший перевооружиться 43-й БАП, в котором еще оставались в строю десятки «новейших» Су-2 и две дюжины допотопных РЗЕТ. При этом следует учесть и тот факт, что остатки дивизии базировались на аэродромах у Западной Двины (Бецкая, Бешенковичи, Витебск) и от переправ у Бобруйска их отде-

ляло более 200 км (см. Карту № 5). Удивления достойно уже то, что экипажи 12-й БАД приняли некоторое (а с учетом наличных сил — так и весьма активное) участие в сражении над Бобруйском:

*«Оперсводка № 012 штаба 12 БАД, Витебск, к 3.00 1.7.41 г.*

*1. Дивизия в период с 14.00 до 23.00 30.6.41 вела борьбу с танками и мотомехчастями противника в районе Бобруйск. Произведено 46 самолето-вылетов (в это число вошли и вылеты в район северо-восточнее Минска, и вылеты «штурмовиков» И-15 из состава 215-го БАП. — М.С.).*

*2. 43 БАП:*

*— в 16.45 3 самолета РЗЕТ бомбардировали небольшую колонну танков на дороге Бобруйск, Ст. Дороги с Н=600 м. Сброшено 12 ФАБ-50.*

*— в 16.55 3 самолета Су-2 бомбардировали мост через р. Птичь у Глусск (45 км юго-западнее Бобруйска). Бомбы легли левее [моста] 30—50 м. Сброшено 12 ФАБ-50.*

*— в 17.40 3 самолета РЗЕТ бомбардировали автомашины в районе Осиповичи (45 км северо-западнее Бобруйска) с Н=700 м. Сброшено 18 ФАБ-50.*

*— в 18.00 2 самолета Су-2 при полете в район Бобруйск из-за плохой погоды на маршруте возвратились на свой аэродром.*

*Не возвратились с боевого задания 1 Су-2 и 1 РЗЕТ, сели вынужденно (предположительно)...*

*4. 128 БАП в период с 12.00 до 22.00 вел борьбу с танками и мотомехчастями противника в районе Бобруйск. Произведено 22 самолето-вылета. Донесение о выполнении задачи к моменту составления сводки не поступило...» (348)*

13-й БАД к моменту форсирования немцами Березины находилась в следующем состоянии:

*«Приказ (б/н) от 29.6.41 г., штаб 13 БАД, Н.Серебрянка».*

*1. При 121 БАП сосредоточить 125 БАП и 130 БАП на аэродромах Новая Серебрянка и Церковье.*

*97 БАП оставить в прежней организации, аэродром Миньки.*

*2. Из 24 БАП сформировать полк на Пе-2. Базирование и*



*переучивание произвести на площадке Дубровка с базированием от Олсуфьевской авиабазы.*

*3. Весь летный и технический состав, не вошедший в боевой расчет экипажей, отправить на новые формирования и переучивание в г. Калинин». (349)*

К тому времени дивизия уже потеряла командиров двух полков: 24 июня командир 125-го БАП майор Конец погиб при бомбардировке противником аэродрома, 27 июня командир 121-го БАП, ветеран испанской войны полковник Дояр, не вернулся с боевого задания (разведка противника на самолете Пе-2). (350) 28 июня в сводке, подписанной начальником штаба 13-й БАД, в перечень исправных самолетов было включено лишь 22 Су-2 и 35 СБ. Что касается совершенно новых Пе-2, которые оказались на аэродромах Бобруйск и Новая Серебрянка к началу войны, то их количество в различных документах штаба дивизии и ВВС фронта составляет и 9, и 20, и 39 единиц.

На количестве боеготовых самолетов, которыми располагала 13-я БАД, несомненно, сказалась и поспешная эвакуация с аэродрома Бобруйск, захваченного передовыми подразделениями 3-й танковой дивизии вермахта во второй половине дня 28 июня. Существуют разные оценки количества и технического состояния боевых самолетов, оставленных на этом аэродроме. Бывший командир дивизии в своих мемуарах описывает эту эвакуацию так:

*«...Приземляемся. На аэродроме — ни души. Потом вижу: из лесу выходит человек. Узнаю в нем штурмана 24-го Краснознаменного полка Тихонова.*

*— Где народ?*

*— На рассвете все уехали, — отвечает он.*

*— А почему не перегнали эти самолеты? — указываю на машины, стоявшие на окраине аэродрома.*

*— Неисправны. Нет двигателей.*

*— Кто занимается эвакуацией?*

*— Командир аэродромного батальона Мусиенко. Нам приказано неисправные самолеты сжечь.*

*— Правильно. Сейчас же приступайте к делу.*

*Эвакуация, видно, проходила в спешке, ветер разносил по*

*полю обрывки каких-то бумаг, которые не успели сжечь...»*  
(301)

Не успели сжечь не только бумаги. В Оперсводке штаба 13-й БАД от 18.00 28 июня читаем: *«125 БАП с Н=1400 — 1500 м бомбардировал 8 самолетами СБ склады горючего на аэродроме Бобруйск. Склады не взорваны...»* (351) Поздним вечером была предпринята еще одна попытка (что, заметим, еще раз доказывает, что дивизия Полынина отличалась в лучшую сторону от многих других) «добить» свои собственные самолеты на аэродроме Бобруйск: *«Один СБ в 20.00 28.6 произвел боевой вылет на уничтожение оставшихся на аэродроме Бобруйск самолетов, сброшено с высоты 100 м (!!!) 84 шт. ЗАБ, 12 шт. АО-15, 2 шт. ЗАБ-50 (непонятно, где все это поместилось на одном СБ. — М.С.). Отмечены попадания в расположение самолетов. С аэродрома обстрелян сильным зенитным огнем и атакован двумя Ме-109. Самолет имеет 7 пробоин от огня ЗА».* (352) Вот если бы так, с высоты 100 метров, градом зажигательных бомб, да по аэродромам противника...

Описание боевых действий дивизии 30 июня в разных документах несколько различается. С 5 часов утра до позднего вечера 13-я БАД выполнила в тот день 46—50 вылетов, бомбовые удары были нанесены по переправам на Березине в районе Шатково (10 км севернее Бобруйска), Бобруйск, Доманово. Отмечены прямые попадания. В одном из документов утверждается, что *«переправа у Бобруйска разрушена за 3 часа».* (353) Два Су-2 из состава десятки 97-го БАП, отбомбившейся по мосту у Бобруйска, были подбиты и совершили вынужденную посадку на своей территории; потери сводного 121-го БАП оказались значительно больше: *«Сбито 4 СБ, кроме того, по неизвестным причинам не вернулись на свой аэродром 2 Пе-2 и 1 СБ».* (354)

Весьма подробно составленная Оперсводка № 9 штаба 121-го БАП к 17.30 30 июня констатирует, что *«цель достигнута, днем противник переправ через Березину не производил».* Правда, из дальнейшего изложения событий следует, что ни одной бомбы (по меньшей мере, до 17.00) на переправы сброшено не было:

*«Девятка» под командованием капитана Храбрых в период с 8.40 до 9.40 произвела разведку и бомбардировку огневых позиций ЗА в районе Бобруйск с высоты 2000 м. Переправ по реке Березина не обнаружено... Звено Никифорова вылетало бомбить переправу в районе Бобруйск, но последней не обнаружено. Бомбы сбросили в 12.50 на посадочную площадку у Глеб-Рудня, 12 км южнее Бобруйска, атака аэродрома произведена с высоты 2000 м... Звено Митронина, вылетев на задание бомбить переправу у Бобруйска, было атаковано звеном Ме-109 и расстроено. Бомбы сброшены на своей территории на «невзрыв». Вернулся летчик Касьянов, об остальных экипажах сведений нет...» (355)*

Как и в предыдущие дни, наиболее активно действовал 3-й ДБАК, чему способствовало еще и то обстоятельство, что расстояние от аэродромов Смоленского аэроузла до объекта атаки за одну неделю сократилось в 2—3 раза...

*«Оперсводка № 7, штаб 3 АК, Смоленск, к 22.00 30.6.41 г.*

*1. Части корпуса в течение 30.6 вели воздушную разведку аэродромов и движения мотомехчастей противника. Повторный вылет произведен для уничтожения танков в районе Орша (так в тексте, но 30 июня немецких танков в том районе еще не было. — М.С.).*

*2. 96 ДБАП с 14.00 до 15.00 произвел 11 самолето-вылетов, из них на свои аэродромы не вернулось 6 самолетов. Бомбометание производилось по мотомехчастям противника в районе юго-западнее Бобруйска и на дорогах Глусск — Бобруйск и Глуша — Бобруйск. Сбито 3 Ме-109.*

*3. 207 ДБАП с 18.00 до 19.00 произвел 8 самолето-вылетов по переправам у р. Березина и танкам противника южнее Бобруйска. На аэродром не вернулось 2 самолета.*

*4. 212 ДБАП с 15.30 до 16.30 производил бомбардировку мотомехчастей противника юго-западнее Бобруйска и переправ на реке Березина 26 экипажами. Переправы на р. Березина прикрыты сильной ЗА малокалиберной, которая также установлена, со слов экипажей, на восточном берегу. 2 экипажа ввиду сильного противодействия ЗА бомбы не сбросили.*

*Не вернулись на свой аэродром 9 самолетов, из них 2 эки-*

*пажа вернулись на свой аэродром. Сбито 5 истребителей Me-109.*

*Из ранее сбитых экипажей и севших на территории, занятой противником, в полк вернулось 12 экипажей. Два стрелка-радиста убиты.*

*5. 98 ДБАП с 13.56 до 17.55 произвел 18 самолето-вылетов на бомбометание — одним звеном по танкам в районе Плещаница (60 км севернее Минска, бомбовый удар по этому району был запланирован командованием ВВС фронта за день до 30 июня. — М.С.) и пятью звеньями по войскам противника на дороге Глусск—Бобруйск и лес юго-западнее Бобруйска. Не вернулось 7 самолетов. Сбито 2 Me-109.*

*6. 51 ДБАП (этот полк из состава 2-го ДБАК был накануне передан в состав 3-го ДБАК) в 17.55 одним звеном произвел атаку танков противника в районе Глуша (25 км западнее Бобруйска). Все самолеты вернулись на свой аэродром.*

*7. Погода...» (356)*

51-й дальнебомбардировочный полк (к началу войны в полку числилось 58 исправных ДБ-3ф) был не единственным пополнением в составе ВС фронта. К концу июня на Западный фронт были перебазированы две авиадивизии: 23-й САД (штаб на аэродроме Зубово, 40 км севернее Могилева) и 47-й САД (аэродром Боровское, 60 км юго-восточнее Смоленска). Теоретически силы там были немалые: три бомбардировочные полка, от 62 до 77 (по данным разных документов) исправных бомбардировщиков СБ в составе 23-й САД; два полка, 47 исправных бомбардировщиков (включая 9 Пе-2) в составе 47-й САД. (357) Практически же их участие в выполнении приказа («немедленно всеми силами, эшелонированно, группами уничтожить танки и переправы в районе Бобруйск») свелось к следующему:

*«47 САД. По дополнительному заданию 8 БАП в составе 9 СБ в 13.37 и 140 БАП в составе 14 СБ в период с 13.50 до 14.10 бомбардировали войска и переправы мотомехвойск противника в районе Бобруйска. Не вернулись на свой аэродром 2 СБ...*

*23 САД. 214 БАП звено (т.е. 3 самолета. — М.С.) бомбардировало противника в Бобруйске. Сброшено 18 ФАБ-100. Звено было атаковано девяткой Me-109... (обрыв текста)». (358)*

Арифметический результат действий советской бомбардировочной авиации в районе Бобруйска 30 июня 1941 г. представлен в Таблице 14.

Таблица 14

		Наличие с-тов к 30 июня	Число вылетов	Потери
12-я САД	128-й БАП	20—25	22	?
	43-й БАП	30—35	9	2
13-я САД	24-й БАП	9—20	?	2
	97-й БАП	20—22	10	2
	121, 125, 130-й БАП	30—35	39	5
3-й ДБАК	96-й ДБАП	26—30	11	6
	98-й ДБАП	17—28	18	7
	207-й ДБАП	10—18	8	2
	212-й ДБАП	35—40	26	9
	51-й ДБАП	58	3	0
47-я САД	8-й БАП	19	9	0
	140-й БАП	28	14	2
23-я САД	214-й БАП	17—24	3	3 (?)
ВСЕГО:		319—382	172	40 (?)

Как видим, сражение в воздухе над Бобруйском 30 июня 1941 г. не стало днем самых активных действий бомбардировочной авиации Западного фронта. В среднем произведено порядка одного вылета на два исправных самолета; общее число вылетов меньше, чем было 22 июня (263 вылета), даже меньше, чем выполнил один только 3-й ДБАК 26 июня (254 вылета). Потери — и в абсолютном, и в относительном выражении (23% от количества вылетов) — также не могут считаться чем-то из ряда вон выходящим. Неординарным для июня 41-го может считаться только трехкратный «коэффициент завышения» в докладах немецких истребителей из JG-51.

Как всегда, сложнее оценить не математический, а оперативный итог воздушного сражения. Не приходится спорить о том, что фраза «днем противник переправ через Бере-

зину не производил» сильно приукрашивает суровую действительность. В Оперативной сводке № 12 штаба Западного фронта, составленной к 20.00 30 июня, реальность того дня описана так:

*«В 4 часа утра противник, наведя понтонные переправы, переправил на восточный берег до 18 танков (12 — в районе Бобруйска и 6 — в районе Шатково). Попытка переправить вслед за танками пехоту утром была отбита. После ожесточенного боя к 19 часам 30 минутам противнику удалось переправить до 93 танков и бронемашин и несколько десятков мотоциклистов. Большое количество переправившихся танков направилось в северном направлении на Могилев...» (359)*

Да и трудно было бы ожидать иного, значительно лучшего результата. Внимательно перечитав все приведенные выше донесения и сводки, мы с некоторым удивлением обнаружим, что мосты и переправы на Березине как непосредственный объект удара названы только в четырех (!) случаях: 10 вылетов Су-2 (97-го БАП), 8 вылетов 207-го ДБАП, 26 вылетов 212-го ДБАП, 23 вылета двух полков 47-й САД; все остальные бомбили, возможно, не менее важные, но другие цели.

Разумеется, таким числом вылетом «горизонтальных» бомбардировщиков (да еще и принимая во внимание уровень довоенной подготовки их экипажей) разрушить (и исключить возможность восстановления!) переправы было невозможно. А остановить немецкие танки, форсировавшие Березину, предстояло наземным войскам. Что они (главным образом 21-я армия Второго стратегического эшелона) и сделали, причем остановили надолго: попытки противника с ходу форсировать Днепр у Могилева, Быхова и Рогачева были отбиты. Более того, 13—14 июля советские войска форсировали Днепр и начали контрнаступление на Бобруйск — один из самых первых успешных контрударов Красной Армии в 1941 году. Ожесточенные бои в междуречье Березины и Днепра продолжались до середины августа, когда общее обострение обстановки на стыке Западного, Центрального и Юго-Западного фронтов вынудило войска 21-й армии начать отход на восток...

С историей сражения в воздухе над Бобруйском связан и еще один, вполне мизерный по своему практическому значению, но ставший, без преувеличения, всенародно известным эпизод.

Речь идет о романе К.Симонова «Живые и мертвые», в котором была очень ярко описана сцена беспощадного уничтожения восьми тяжелых советских бомбовозов ТБ-3. В безоблачном июньском небе появляется пара «мессеров» и, практически не встречая сопротивления, «шутя и играя», расстреливает одного беспомощного гиганта за другим. Несомненный литературный талант автора в сочетании с мощнейшим государственным пиаром (да, слова этого тогда еще не знали, но роман Героя Социалистического Труда, секретаря правления Союза советских писателей, лауреата шести Сталинских и одной Ленинской премий был включен в обязательную школьную программу, экранизирован и объявлен величайшим произведением советской литературы, «Войной и миром» XX века») привели к тому, что сцена эта запомнилась миллионам людей и на долгие десятилетия заняла в массовом сознании место некоего «эталонного» представления о советской авиации начала войны: безнадежная техническая отсталость «летающих гробов» вкупе с беззаветным, самоубийственным героизмом летчиков.

Кстати. Для самого Симонова все было очень серьезно<sup>1</sup>, и сцену эту он не выдумал — он искренне верил в то, что видел ее своими собственными глазами. История с гибелью восьми ТБ-3, летевших днем, без истребительного прикрытия, бомбить переправы на Березине у Бобруйска, появляется и в опубликованных за два года до смерти Симонова мемуарах («Разные дни войны. Дневник писателя»).

*«...Я стал свидетелем картины, которой никогда не забуду. На протяжении десяти минут я видел, как «мессершмит-*

---

<sup>1</sup> В соответствии с завещанием писателя его тело после смерти было кремировано, а пепел рассеян над Буйничским полем у Могилева — там, где К.Симонов в июне—июле 1941 г. воевал и выходил из окружения вместе с героями своего будущего романа.

*ты» один за другим сбили шесть наших ТБ-3. «Мессершмитт» заходил ТБ-3 в хвост, тот начинал дымиться и шел книзу. «Мессершмитт» заходил в хвост следующему ТБ-3, слышалась трескотня, потом ТБ-3 начинал гореть и падать. Падая, они уходили очень далеко, и черные высокие столбы дыма стояли в лесу по обеим сторонам дороги...*

*Мы не проехали еще и километра, как совсем близко, прямо над нами, «мессершмитт» сбил еще один — седьмой ТБ-3. Во время этого боя летчик-капитан вскочил в кузове машины на ноги и ругался страшными словами, махал руками, и слезы текли у него по лицу. Я плакал до этого, когда видел, как горели те первые шесть самолетов. А сейчас плакать уже не мог и просто отвернулся, чтобы не видеть, как немец будет кончать этот седьмой самолет.*

*— Готов, — сказал капитан, тоже отвернулся и сел в кузов.*

*Я обернулся. Черный столб дыма стоял, казалось, совсем близко от нас...*

*Едва мы выехали на шоссе, как над нами произошел еще один воздушный бой. Два «мессершмитта» атаковали ТБ-3, на этот раз шедший к Бобруйску совершенно в одиночку. Началась сильная стрельба в воздухе. Один из «мессершмиттов» подошел совсем близко к хвосту ТБ-3 и зажег его. Самолет, дымя, пошел вниз. «Мессершмитт» шел за ним, но вдруг, кувырнувшись, стал падать. Один парашют отделился от «мессершмитта» и пять от ТБ-3. Был сильный ветер, и парашюты понесло в сторону. Там, где упал ТБ-3 — километра два-три в сторону Бобруйска, — раздались оглушительные взрывы...» (360)*

Через много лет, готовя к печати «Разные дни войны», Симонов пытался сопоставить свои воспоминания с архивными документами; он реально работал с документами штаба ВВС Западного фронта и 3-го ДБАК (в тексте мемуаров появляются цитаты, причем совершенно точные, даже с указанием реальных канцелярских пометок на полях). Не трудно убедиться, что писатель ошибся всего лишь в одной букве: спутал ДБ-3 с ТБ-3 (он ссылается на сведения о потерях 212-го ДБАП, даже устанавливает фамилии



летчиков одного из сбитых самолетов этого полка, ошибочно называя их экипажем «сбитого ТБ»). И уж если летчики-истребители сплошь и рядом ошибались в определении типа вражеского самолета, который они вроде бы сбили (или, по меньшей мере, видели в перекрестии прицела с расстояния в 100—200 метров), то не приходится удивляться тому, что сугубо штатский человек, да еще и в состоянии сильнейшего стресса, не отличил в небе 4-моторный бомбардировщик от 2-моторного...

В реальности в составе 3-го ДБАК было два полка (1-й ТБАП и 3-й ТБАП), оснащенные тяжелыми бомбардировщиками ТБ-3. Уже в ночь на 23 июня 3-й ТБАП начал долгую (и отнюдь не столь жалкую!) историю боевого применения этого корабля-гиганта: *«3 ТБАП в период с 00.30 до 2.00 23.6 двумя группами в 7 и 11 самолетов ТБ-3 бомбили по войскам противника в районе Сейны, Сопоцкин, Домброво, Лукув, Радзиль, Венгров. Сброшено 468 ФАБ-100 (оцените количество бомб, сброшенных всего двумя эскадрильями! — М.С.) и 108 САБ-5 (малокалиберная осветительная бомба). Потерь нет»*. (361)

При тактически грамотном (т.е. ночном) применении это был весьма живучий боевой самолет, а бомбоотсек огромных размеров позволял сбрасывать на голову врага нешуточные количества «полезной нагрузки». К концу июня потери 1-го и 3-го ТБАП были значительно меньше, чем в любом другом полку 3-го ДБАК (да и всех ВВС Западного фронта в целом): в 1-м из 41 корабля в строю осталось 36, в 3-м из 52 остался 41. (362)

Разумеется, столь низкие потери объясняются прежде всего низкой интенсивностью использования тяжелых (и фактически — ночных) бомбардировщиков в первые недели войны. В докладе «Об итогах боевой работы 3-го ТБАП с 22.6 по 22.7.1941 г.» сказано, что полк произвел за месяц всего 185 боевых вылетов с общим налетом 987 час. 54 мин., причем весь налет обозначен как ночной. Сброшено 269 тонн бомб, в том числе 61 ФАБ-500, 314 ФАБ-250, 952 ФАБ-100, а также *«79 туюков листовок»*. Заявлены сбитыми 4 истребителя противника (поверить в достовер-

ность этого сообщения особенно сложно). В тыл зоны боевых действий доставлено 17 тонн боеприпасов, 6 тонн горючего, 38 тонн «технического имущества», 321 человек личного состава. (363)

Потери летного состава полка за месяц составили 20 убитых (в т.ч. 11 бортстрелков) и 28 раненых, 8 членов экипажей пропали без вести. В ходе 185 боевых вылетов в воздухе потеряно всего 9 кораблей: 5 сбиты истребителями противника, 3 — зенитками, 1 — своими истребителями. 6 машин выведены из строя противником на аэродромах, еще 6 разбиты в авариях и катастрофах; зафиксировано 22 случая невыполнения боевого задания, 12 случаев вынужденных посадок вне аэродрома. (364) Далее командир полка полковник Зарянский дает очень жесткую оценку своим подчиненным:

*«Аварии и катастрофы являются следствием недисциплинированности и пренебрежения элементарными правилами НПП-38 (наставление по производству полетов)... Особо позорными случаями являются случаи потери ориентировки по причине недисциплинированности, слабой навигационной подготовки и бесконтрольности в подготовке штурманского состава и особенно молодых стрелков-бомбардиров...*

*Каждый случай невыполнения боевого задания разбирать со всем летным составом, привлекая явных виновников к суровой ответственности вплоть до отдачи под суд военного трибунала. Предупредить командиров и начальников всех степеней, что за бездеятельность в наведении порядка и выполнении воинского долга буду снижать с должности и предавать суду военного трибунала, как пособников врага, ослабляющих боевую мощь ВВС Красной Армии». (365)*

И, наконец, о дневном вылете бомбардировщиков ТБ-3 30 июня. Такой вылет действительно был. И потери были — правда, не столь большие, как в романе, да и «мессеров» было отнюдь не два:

*«Боевое донесение № 02 штаб 3 ТБАП, аэродром Шайков-ка, к 20.00 1.7.41 г.*

*«Из четырех кораблей, не вернувшихся с боевого задания 30.6.41 г., прибыл в часть заместитель командира эскадри-*

*льи ст. лейтенант Пожидаев, который официально доложил следующее.*

*Взлет в 16.18, время бомбометания с 18.05 до 18.12 с Н=1000 м. В районе цели корабли были атакованы истребителями типа Ме-109 в количестве 15 шт. Из горящего ТБ-3 спасся только командир корабля Пожидаев (ранен в ногу и ожог лица), остальные погибли... По докладу ст. лейтенанта Пожидаева второй ведомый корабль был также сбит истребителями. Корабль сгорел, 4 человека из экипажа выпрыгнули на парашютах, остальной состав экипажа погиб. О двух последних кораблях, не вернувшихся с задания, сведений нет.*

*Вывод: На боевое задание по бомбардировке скопления танков противника в районе Бобруйск в ночь (так в тексте, хотя 6 часов вечера в июне — это ясный день) с 30.6 на 1.7 вылетало 29 кораблей. Возвратились на аэродром Шайковка 23 корабля, сидят на вынужденной в районе Вязьмы (очень странное место для вынужденной посадки, учитывая, что Вязьма значительно дальше от Бобруйска, нежели аэродромы Смоленского аэроузла. — М.С.) 2 корабля, сбиты истребителями противника в районе цели 4 корабля». (366)*

# НЕУЧТЕННАЯ УБЫЛЬ

### 3.1. Sapienti sat

Написанную пять лет назад книгу «На мирно спящих аэродромах» я завершил следующими итоговыми выводами:

*1. Главным элементом системы «самолет-летчик» является летчик. Это верно даже сегодня, в эпоху бортовых ЭВМ и самонаводящихся ракет. Тем более верным становится этот вывод применительно к боевой авиации 40-х годов.*

*2. Боевая подготовка летчика есть неразделимый сплав умения и желания. Умения летать, стрелять, бомбить, находить, уклоняться — и готовности жертвовать своей жизнью ради победы своей эскадрильи, своей армии, своей страны. В сталинской армии одинаково плохо было как с первым, так и со вторым компонентом боевой подготовки. В результате и боеспособность Вооруженных Сил (авиации в частности) оказалась на удивление низкой: отсутствие должной мотивации усугублялось низким уровнем летной, стрелковой, тактической подготовки.*

*3. Для успешного боевого применения в системе «самолет—летчик» необходим самолет с тактико-техническими характеристиками, сопоставимыми с ТТХ самолетов противника. Границы диапазона этой «сопоставимости» весьма широкие. Небольшое (10—15%) преимущество или, напротив, отставание в том или ином параметре не имеют существенного значения и почти всегда могут быть компенсированы выбором оптимальной тактики.*

4. *Результативность и эффективность всей системы ВВС еще менее зависят от ТТХ самолетов и в еще большей степени определяются ТАКТИКОЙ боевого применения отдельных элементов системы, их взаимодействием друг с другом и с наземными войсками; работой службы связи и оповещения, наземных технических служб, развитием аэродромной базы и, прежде и важнее всего, наличием компетентного руководства.*

*Почти все вышеперечисленное нельзя купить, своровать, скопировать. Все это необходимо создать внутри своей страны, своей армии. Возможность создания всего этого в решающей степени определяется тем, что принято называть «человеческий фактор».*

5. *Сталин (этим именем мы будем для краткости называть высшее военно-политическое руководство СССР) по крайней мере с середины 30-х сосредоточил все свои усилия (и все ресурсы богатейшей страны мира) на всесторонней подготовке к будущей войне. В частности, была поставлена цель создания самой мощной военной авиации мира.*

6. *Лучше и успешнее всего была решена подзадача создания материально-технических средств ведения войны. В частности, была создана авиапромышленность, способная выпускать боевые самолеты в количествах, недоступных ни одной европейской стране; созданы многочисленные научно-исследовательские и конструкторские организации. Успех был обусловлен беспримерной концентрацией материальных и финансовых ресурсов, а также удивительной близорукостью (если не продажностью) западных политиков, позволивших Сталину превратить награбленные финансовые ресурсы в новейшие военные технологии.*

7. *В результате к началу 1939 г. в распоряжении Сталина было огромное (во много раз большее, чем у любого из участников начавшейся в том году мировой войны) количество самолетов, которые по своим ТТХ по меньшей мере не уступали лучшим боевым самолетам мира.*

8. *Значительно хуже решались вопросы создания самой системы, называемой «военная авиация». К тому было много причин. Системный подход, в принципе, трудно совместить с*

*марксистско-ленинским мировоззрением, основанным на абсолютизации отдельных частностей.*

*Недопустимо низким был и общий уровень образования и культуры нашего коллективного «сталина». Наконец, совершенно другим был и кадровый потенциал: если в НИИ и ОКБ еще допускалось присутствие (а порой — и руководство) «социально чуждых», беспартийных специалистов, настоящих инженеров и ученых старой русской школы, то в руководстве армии, авиации, военной промышленности к концу 30-х годов «чужаков» уже не было.*

*Сталинские «выдвиженцы» в лучшем случае были способны к очень интенсивной, но крайне неэффективной работе. В худшем случае это были безграмотные проходимцы, интриганы и выскочки, которым в нормальном обществе не доверили бы руководить бригадой мусорщиков.*

*9. Таким образом, к началу Второй мировой войны 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 бензозаправщиков, шлангов и воронок, аккумуляторов и автостартеров, радиостанций и телефонных проводов. Есть новейшие скорострельные зенитки, но нет снарядов к ним, есть уникальные 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 курсанты заняты шагистикой и разгрузкой вагонов, есть крупнейшая в Европе нефтедобыча, но нет высокооктанового авиационного бензина... Короче говоря, все есть — а реальная боеспособность военной авиации ничтожно мала.*

*10. Накануне войны Сталин в еще большей степени распространил на авиацию, авиационную промышленность и науку специфические «сталинские методы» руководства, т.е. административный нажим, массовые репрессии, насаждение атмосферы страха, подхалимства и кровавых интриг. В результате были разгромлены сложившиеся научные коллективы, физически уничтожены (или надолго отстране-*

ны от творческой работы) лучшие специалисты, естественный процесс обновления самолетного парка советских ВВС накануне войны был заторможен на 2—3 года.

11. За несколько недель и дней до начала войны с Германией Сталин истребил большую и, вероятно, лучшую часть командного состава ВВС. Причины того, почему именно весной 1941 г. именно руководство военной авиации стало очередной жертвой очередной волны массового террора, выяснить не удалось. Последствия же этой резни — в плане дальнейшей деморализации Вооруженных сил — очевидны и не требуют пояснений.

12. По состоянию на 22 июня 1941 г. даже та часть (примерно половина) советской авиации, которая была развернута на территории западных военных округов, многократно превышала авиацию противника по всем количественным параметрам (число самолетов, экипажей, эскадрилий, аэродромов базирования). Техническое состояние и ТТХ боевых самолетов были удовлетворительными, в целом соответствующими требованиям войны. В любом случае материальная часть советских авиаполков не уступала авиации западных союзников, в боях с которыми Люфтваффе понесли тяжелейшие потери (Франция) или тяжелейшие потери и поражение (Англия).

13. Миф о «внезапном нападении», долгие годы культивируемый в советской историографии, вымышлен от начала и до конца. Не говоря уже о том, что действовавшие на тот момент Боевые уставы авиации предусматривали необходимую систему мер, исключая возможность «внезапного удара» по аэродромам базирования, все западные округа, все соединения военной авиации получили до начала военных действий необходимые приказы о приведении частей в полную боевую готовность.

14. С первых же дней войны стала очевидной неспособность советской авиации к эффективному ведению воздушной войны. Огромный самолетный парк использовался с «КПД паровоза» — малое число вылетов, отсутствие координации действий и связи с наземными войсками, неудовлетворительная работа системы материально-технического обеспече-

ния, бессилие и безволие штабов. На тех участках фронта (Белоруссия, Прибалтика), где наземные войска противника нанесли главный удар, началось паническое «перевыбазирование» в тыл, фактически представлявшее собой массовое дезертирство.

15. Бездействие (в ряде случаев — бегство) советской авиации позволило противнику почти беспрепятственно бомбить боевые порядки наземных войск Красной Армии, что стало одной из причин беспорядочного панического отступления, которое, в свою очередь, еще более подталкивало авиационных командиров к принятию решения о срочном «перевыбазировании». Таким образом, молниеносно сформировалась система с «положительной обратной связью», действие которой привело в конечном итоге к тому, что значительная часть самолетного парка ВВС Западного, Северо-Западного (в меньшей степени Юго-Западного) фронтов была брошена на аэродромах.

16. В условиях примерно численного равенства с советскими ВВС немецкая авиация получила решающее преимущество за счет более высокой подготовки и боевого духа летного состава, за счет отработанной тактики боевого применения и взаимодействия с наземными войсками, за счет безупречной работы системы связи и управления. Только непрерывное наращивание сил в результате переброски авиационных частей внутренних и дальневосточных округов, только непрерывное формирование новых авиаполков позволяло командованию советских ВВС наносить ответные удары, обеспечивать минимальное авиационное прикрытие наземных войск.

17. «Блицкриг» в воздухе был сорван по той же самой причине, по которой не состоялся «блицкриг» на земле: немцы не успевали «перемалывать» все новые и новые части противника, не успевали восполнять растущие потери. С другой стороны, по мере восстановления дисциплины, порядка и управляемости в советских ВВС, по мере накопления боевого опыта у летного и командного состава действия советской авиации становились более эффективными. Вероятно, уже к осени 1942 года в воздухе сложилось хрупкое равновесие сил.



*Однако ресурсы, которые затрачивал Советский Союз и его авиация для поддержания этого равновесия, многократно превышали затраты и потери противника. Вплоть до самого мая 45-го советские ВВС оставались огромным, но малоэффективным механизмом войны.*

Источниковая база, на основании которой были написаны «Аэродромы», состояла из вполне официально опубликованных в начале 90-х годов сборников документов, из мемуаров участников войны (от маршалов до сержантов) и монографических исследований советских и постсоветских историков. Неполнота и несовершенство использованных источников очевидны.

Новая книга написана с привлечением значительного (многие тысячи страниц) массива первичных документов, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. В ряде случаев удалось буквально по дням и часам проследить историю разгрома некоторых полков и дивизий советских ВВС. Какие же новые выводы следует после этого сделать? Что из заявленного пять лет назад надо изменить, отбросить, переписать?

Самый короткий ответ на эти вопросы будет состоять из одного слова: НИЧЕГО. Новые документы вполне подтверждают концепцию (гипотезу), представленную ранее; более того, они во многом позволяют заменить общие, качественные оценки вполне конкретными, документально подтвержденными цифрами. Если и требуется откорректировать некоторые тезисы, то по большей части — в сторону «ужесточения» сформулированных в первой книге выводов.

Так, довольно опрометчивым оказалось утверждение о «повсеместной нехватке бензозаправщиков, шлангов, воронок и автостартеров» (см. п. 9). Не только «воронки и шланги», но и специальные бензо-маслозаправщики, стартеры и компрессоры были в наличии, причем отнюдь не в единичных, а в штатных количествах. Мемуарные жалобы на их отсутствие появляются или в результате позднейшего поиска «уважительных причин» разгрома, или же являются вполне правдивым описанием ситуации, сложившейся ПОСЛЕ панического «перебазирования».

Архивные документы неоспоримо подтверждают тезис о том, что отнюдь не отсутствие (малочисленность) технических средств связи привело к нарушению связи и управляемости в советских штабах. *«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, не смотря на то что радиосредства в тот период находились в полной готовности и могли обеспечить передачу необходимых приказов и распоряжений»*. Еще раз напомним и указанное в том же докладе «Связь в ВВС Красной Армии за период Отечественной войны с 22.6.41 по 1.10.43 г.» (подписан 2 ноября 1943 г. начальником Управления связи штаба ВВС КА генерал-лейтенантом Гвоздковым) общее число радиостанций, которыми к началу войны были оснащены штабы ВВС КА: 25 РАТ, 351 РАФ и 11 АК, 384 РСБ и 5 АК.

В серьезном уточнении нуждается и тезис о влиянии «бензинового кризиса» на боевую подготовку перед войной и на боевое применение авиации в ходе войны. Да, действительно, масштабы производства высокооктанового авиабензина не соответствовали ни реальным возможностям страны (крупнейшая нефтедобыча в Старом Свете), ни потребностям создаваемых по воле Сталина колоссальных по численности ВВС. Выпуск высокооктанового авиабензина в количестве 1,5% от объема добываемой в стране нефти не может не вызывать изумления.

С другой стороны, отнюдь не нехватка бензина стала главным «ограничителем» в деле боевой подготовки летного состава советских ВВС. Вовсе не отсутствие бензина привело к тому, что, например, в 43-й ИАД на 2127 часов налета пришлось всего 55 воздушных стрельб и 27 учебных воздушных боев. В большей или меньшей степени такая же картина наблюдается и в других частях и соединениях: формально-арифметически учебный налет не так и мал (100—150 часов в год), реальная же боевая подготовка (воздушная стрельба, учебные бомбометания, учебные воздушные бои, дальние маршрутные полеты) сведена к «ознакомительному минимуму». Главной причиной такого

положения дел стало не отсутствие бензина, а безответственность руководства ВВС — от самого «верха» и до уровня дивизий и полков. «Щадящий» режим боевой подготовки с первых же дней войны обернулся беспощадно-высоким уровнем потерь самолетов и летного состава.

Отнюдь не бензин лимитировал и боевое применение авиации в первые годы войны. Судя по отчету штаба ВВС КА, за 12 месяцев (с 22 июня 1941 г. по 1 июля 1942 г.) было выполнено 168 тыс. боевых вылетов истребителей, 70 тыс. вылетов бомбардировщиков и 16 тыс. вылетов штурмовиков. (368) Считая (причем с некоторым завышением по отношению к реальному расходу) вес заправки одного истребителя и штурмовика равным 330 кг, одного бомбардировщика — 1500 кг, мы получаем цифру в **170 тыс. тонн**, потребных для обеспечения такого числа боевых вылетов. В следующие 12 месяцев (с 1.7.42 по 1.7.43) советские ВВС выполнили 157 тыс. вылетов истребителей, 49 тыс. бомбардировщиков и 50 тыс. штурмовиков. Так как полетов наиболее «прожорливых потребителей» (бомбардировщиков) стало меньше, то и совокупный потребный расход бензина снизился до отметки в **145 тыс. тонн**.

Эти цифры несомненно меньше любых имеющихся оценок производства и расхода авиабензина в СССР. Так, в соответствии со «Справкой о расходе ГСМ за первые два года войны», подготовленной в штабе ВВС КА, за первые 12 месяцев было получено 520 тыс. тонн высокооктанового бензина (Б-74 и Б-78) и 375 тыс. тонн авиабензина Б-70; в последующие 12 месяцев получено соответственно 472 и 196 тыс. тонн. (369) Нет, вовсе не отсутствие бензина привело к тому, что советская авиация выполняла в среднем в день по 700 боевых вылетов, имея в строю многие тысячи боевых самолетов...<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> По данным, представленным в известном статистическом сборнике Кривошеева («Гриф секретности снят»), по состоянию на 1 января 1942 г. в действующей армии числилось 5,4 тыс. боевых (не считая учебные, транспортные, санитарные и пр.) самолетов, на 1 января 1943 г. — 12,3 тыс.

Довольно неожиданное подтверждение получил тезис о том, что результаты войны в воздухе весьма мало зависят от ТТХ самолетов (см. п. 3 и 4). Суммируя всю собранную информацию о реальных победах и потерях советских истребителей, можно с достаточной долей определенности назвать несколько наиболее успешных истребительных полков. 22 июня активнее и значительно успешнее других действовали три авиачасти: 127-й ИАП (11-я САД, ВВС ЗФ), 123-й ИАП (10-я САД, ВВС ЗФ), 67-й ИАП (21-я САД, ВВС ЮФ).

67-й ИАП (командир полка — майор Рудаков) выполнил в течение дня 22 июня 117 боевых вылетов, заявил 13 и фактически сбил 9 бомбардировщиков румынских ВВС (еще один бомбардировщик и два истребителя противника были серьезно повреждены и завершили вылет вынужденной посадкой). Столь же активно полк действовал и в дальнейшем (в частности, 24 июня было выполнено 126 боевых вылетов, т.е. без малого 3 на один исправный самолет). Собственные потери в первый день войны составили два самолета, а всего до 2 июля — 5 самолетов, сбитых в воздушных боях.

123-й ИАП (командир — майор Сурин, погиб в бою 22 июня 1941 г.) в первый день войны вступил в противоборство с лучшей истребительной эскадрой Люфтваффе (JG-51). Летчики полка реально сбили и повредили порядка 10—12 вражеских самолетов ценой потери в воздушных боях 9 своих. 127-й ИАП (командир — подполковник Гордиенко) выполнил 22 июня более 150 боевых вылетов, реально сбил и повредил порядка 10 немецких бомбардировщиков и истребителей, потерял в воздушных боях 12 самолетов (для первого дня войны большие потери в воздухе вполне могут считаться одним из немногих объективных показателей боевой активности). Оба эти полка (123-й и 129-й) базировались на флангах Западного фронта, в полосе главного удара наземных войск противника, и уже на второй день войны были сметены волной отступления.

Если же несколько расширить временные рамки и оценить результативность советских истребителей за первые

10—15 дней войны (т.е. в период до вывода большинства авиачастей западных округов на переформирование в тыл), то к названным трем полкам можно добавить еще пять:

— 49-й ИАП (57-я САД, ВВС СЗФ), командир полка — майор Неделин. 22 июня полк базировался в районе Даугавпилса (Двинска) и в воздушных боях первого дня войны практически не участвовал; в дальнейшем летчики полка действовали исключительно активно, до 16 июля выполнили 1395 боевых вылетов, заявили 21 сбитый самолет противника;

— 160-й ИАП (командир полка — майор Костромин, погиб в бою 4 июля) и 163-й ИАП (командир — майор Лагутин). Эти два полка входили в состав 43-й ИАД (ВВС ЗФ), в первый день войны находились в районе Орша — Могилев, т.е. в глубоком тылу, потерь и побед не имели; в дальнейшем вынесли на себе главную тяжесть воздушных боев в полосе Западного фронта, только за три дня (с 23 по 25 июня) выполнили 550 боевых вылетов и реально сбили порядка 20—25 самолетов противника;

— 23-й ИАП (командир — полковник Сидоренко) и 28-й ИАП (командир — майор Демидов) из состава 15-й САД (ВВС ЮЗФ). В первый день войны заметных успехов эти два полка не добились, но в дальнейшем стали наиболее активными (до конца июня выполнено более 800 боевых вылетов), а возможно — и самыми результативными истребительными частями на Юго-Западном фронте (23-й ИАП заявил 29, а 28-й ИАП — 26 сбитых самолетов противника).

В этом перечне явно не хватает еще одного (возможно — двух) участника. 22 июня в районе Стрый, Станислав было сбито не менее 10 «Юнкерсов» из состава KG-51 (всего в тот день эскадра потеряла безвозвратно 15 самолетов, и это были самые большие потери среди всех эскадр Люфтваффе за первый день войны). В том районе базировался 12-й ИАП (64-я ИАД), и очень может быть, что именно истребители этого полка являются «виновниками» столь незаурядного для 22 июня 1941 г. события.

А теперь посмотрим, на каких самолетах вступили в войну эти авиаполки. 23-й и 28-й воевали на новейших «мигах», 67-й и 163-й — на устаревших «ишаках». 127, 123 и 160-й были полностью укомплектованы «чайками», 49-й воевал главным образом на «чайках» (к 22 июня в полку числилось 38 И-153 и 25 И-16), в 12-м ИАП также в основном «чайки» (47 И-153 и 19 И-16).

При этом нет никаких оснований усомниться в том, что тихоходный биплан И-153 к лету 41-го года безнадежно устарел и по общей совокупности ГТХ был самым «безнадежным» среди всех типов советских истребителей начала войны. Однако — воюют не самолеты, а летчики...

Рассекреченные документы окончательно закрывают дискуссию по поводу т.н. «внезапного нападения». Со всей определенностью можно утверждать, что этот миф, многие десятилетия культивируемый в советской историографии, вымышлен от начала и до конца. О какой «внезапности» можно говорить применительно к авиационным соединениям, в которых начиная с 20 июня 1941 г. выпускаются Оперативные сводки с номерами 1, 2, 3... а в сводках констатируется, что «части боевых действий не вели, самолеты рассредоточены и замаскированы на оперативных аэродромах, в каждом полку по одной эскадрильи в готовности № 2»? Там, где наличествовали хотя бы минимальные признаки воинской дисциплины и порядка, авиачасти были подняты по боевой тревоге не позднее 3—4 часов утра 22 июня, т.е. ДО первых налетов вражеской авиации<sup>1</sup>.

Строго говоря, даже сакраментальное «1200, из них 800 на земле», в переводе с русского на русский означает, что 85% группировки советской авиации на Западном ТВД

---

<sup>1</sup> К слову говоря, именно в этом заключается одно из двух важнейших отличий событий 22 июня 1941 г. от Пёрл-Харбора, где командование военно-морской базы вплоть до последних минут перед японской атакой не получило из Вашингтона никаких внятных указаний; второе отличие состоит в том, что Пёрл-Харбор — это точка (остров в океане), по которой был нанесен сосредоточенный удар (360 вылетов в течение 2 часов), а всякая попытка сравнения эффективности и последствий удачной диверсии с полномасштабной войной абсурдна.

(шесть самолетов из семи) от «первого уничтожающего удара» не пострадали вовсе. И на следующий день после «уничтожающего удара» советские ВВС превосходили в численности (причем на всех участках, кроме Западного фронта, превосходили многократно) своего противника. Потери летного состава — а это и есть основа основ боеспособности военной авиации — во время бомбардировок аэродромов были и вовсе единичными. То, что тема «уничтожения советской авиации на земле» все еще присутствует на страницах газет, на экранах телевизоров (и даже в «научных монографиях»), следует уже расценивать не как социокультурный, а скорее как медицинский феномен.

Освободив вопрос о потерях дня 22 июня от неуместного ореола «судьбоносности», постараемся все же подвести некоторые количественные итоги боевых действий первого дня войны. Точные цифры уже никогда не будут установлены — и не только потому, что сохранившиеся первичные документы фрагментарны, неполны, часто составлены задним числом, за сотни километров от места события, противоречат друг другу (а иногда и сами себе). Главную проблему создает необходимость выявления потерь ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОТИВНИКА в общем массиве потерь. К концу июня на опустевших аэродромах западных округов немцы обнаружили огромное количество советских самолетов (различные авторы называют цифры от 2,5 до 4 тысяч) в разной степени «поврежденности» — от вполне исправных до совершенно обугленных. Даже меньшая из этих цифр (2,5 тысячи) в три раза больше традиционного «в том числе 800 на земле». Вот только кто и когда «приковал» эти самолеты к земле?

Практически неразрешимой загадкой остается история с четырьмя истребительными полками 9-й САД, в которых утром 22 июня числилось порядка 350 самолетов, а утром следующего дня их уже не было, и сколько конкретно осталось — не знает никто, но, кажется, уцелело не более 60—70 единиц. При этом доподлинно известно, что при первом ударе противника потери были нулевые (может быть — единичные), и даже к середине дня потери на зем-

ле исчислялись десятками (а вовсе не сотнями), немецкие же истребители претендовали всего лишь на 8 сбитых в воздухе «мигов» (подробнее об этом говорилось в предыдущей главе).

Следующей проблемой является вопрос о «поврежденных на земле самолетах». В нормальной (если только это слово применимо к войне) обстановке, в нормальной, т.е. воюющей, армии поврежденную матчасть чинят и возвращают в строй. О масштабе этой деятельности в боевой авиации говорят, в частности, такие цифры: за первые 12 месяцев войны во фронтовых (не считая тыловых структур!) ремонтных мастерских было произведено 6660 текущих и 6050 капитальных ремонтов самолетов, выполнено 10 719 капремонтов авиамоторов. (370) За тот же период времени «полевым ремонтом» (вероятно, этим термином в документе штаба ВВС КА обозначено устранение относительно мелких повреждений и отказов непосредственно в авиаполках) было отремонтировано 51 579 самолетов (другими словами, в среднем каждый самолет был отремонтирован по несколько раз). (371)

Тем более возможен восстановительный ремонт самолета, который не рухнул на землю с высоты пяти километров, а был поврежден пулями и осколками бомб на аэродроме. Здесь имеет смысл взглянуть на ситуацию «по другую сторону фронта». Сравнивая количество немецких самолетов, заявленных в советских сводках как «уничтоженные при ударе по аэродрому противника», с реальным числом безвозвратных потерь на земле, мы обнаруживаем совершенно необычайное, в десятки раз (!) завышение. Да, конечно, без приписок советская система не работала — но не в таких же размерах! Гораздо более правдоподобным представляется другое объяснение: бережливые немцы чинили и восстанавливали поврежденные на земле самолеты, в результате чего на две дюжины поврежденных приходился один безвозвратно списанный самолет.

Наконец, не следует забывать и о такой составляющей боевой работы, как эвакуация неисправной матчасти в тыл. Эвакуация поврежденных самолетов возможна. Са-



молет не сделан в виде сплошной чугунной отливки, там все (крылья, двигатель, шасси, приборы и вооружение) отвинчивается, отстыковывается, снимается; вес самого тяжелого агрегата (мотора) не превышал тогда 600—800 кг, т.е. был меньше грузоподъемности колхозного «газика». Эвакуация возможна и практически — так, в ЖБД 126-го ИАП читаем:

*«20 августа 1941 г. танковые колонны противника внезапно прорвали фронт в районе Стародуба и устремились по дороге на юг. К исходу дня находились в 10 км от аэродрома базирования полка — аэродром Семеновка (ныне Украина, в 10 км от границы с Брянской областью. — М.С.). Командующий ВВС Центрального фронта генерал-майор Ворожейкин приказал 126-й полк немедленно перебазировать на аэродром Толкачевка в 18 км северо-западнее г. Львов (не менее 180 км по прямой)... В распоряжении полка было 2 автомашины ЗИС-5. Эвакуация неисправных самолетов была поручена старшему инженеру полка военинженеру 3 ранга Грачеву М.Н., который с этой задачей справился отлично — за ночь двумя машинами перевез 11 самолетов (подчеркнуто мной. — М.С.) и впоследствии эвакуировал их железной дорогой на Московский авиационный завод...» (392)*

22 июня 1941 г. большинство поврежденных самолетов советских ВВС так и остались навсегда на опустевших аэродромах. Да, в некоторых случаях это было обусловлено «обстоятельствами непреодолимой силы» — стремительным продвижением танковых колонн противника на восток; в большинстве других случаев — стало еще одним проявлением того масштабного явления, которое следует назвать «скрытым дезертирством». Различить и правильно интерпретировать эти обстоятельства 70 лет спустя не просто; в качестве первого приближения выбрана следующая схема: в общее число «аэродромных потерь» первого дня войны включены ВСЕ учтенные в сводках как «поврежденные на земле» истребители Северо-Западного и Западного фронтов, но не включены поврежденные бомбардировщики (их аэродромы базирования находились по меньшей мере на расстоянии 100—150 км от границы, и

никаких немцев там не было ни 22, ни 23 июня) и поврежденные самолеты Юго-Западного и Южного фронтов.

Что же касается «загадки 9-й САД», то я вынужден решить ее самым «волонтаристским» способом: отнести к разряду уничтоженных на земле противником каждый третий самолет (именно в таких пропорциях складываются известные потери в 124-м и 129-м полках этой дивизии до начала «перебазирования» личного состава). При таких достаточно зыбких допущениях (по сути дела — воспроизводящих панические донесения июня 41-го) получается следующая сводка безвозвратных потерь самолетов на аэродромах за весь день 22 июня 1941 года:

**Таблица 15**

	Истребители и штурмовики	Бомбардировщики	Всего
ВВС СЗФ	58	16	74
ВВС ЗФ	200	137	337
ВВС ЮЗФ	126	9	135
ВВС ЮФ	5	10	15
ВСЕГО:	389	172	561

**Примечание:** в строке ВВС ЮЗФ не учтены потери устаревших бипланов И-15бис, которые еще оставались на вооружении некоторых истребительных и штурмовых полков; эти самолеты не были учтены и во всех оценках численности авиации фронта.

В сравнении с исходной численностью группировки советской авиации «аэродромные потери» составляют порядка одной пятнадцатой (6,7%) от общего количества боевых самолетов. В сравнении с потерями наших союзников и противников потери 22 июня очень велики. Так, за всю кампанию мая—июня 1940 г. французская авиация безвозвратно потеряла от ударов по аэродромам 234 самолета. И это при том, что численность группировки Люфтваффе, принявшей участие в наступлении на Западном фронте, была в полтора раза больше, чем в начале «Барбароссы», а ширина фронта наступления — как минимум (если

считать по прямой, без учета очертания границ) в два раза меньше.

В ходе знаменитой «Битвы за Британию» за первые четыре дня немецкого авиационного наступления (с 12 по 15 августа 1940 г.) англичане потеряли на аэродромах всего 47 истребителей. Что же касается 41-го года и нашего противника, то безвозвратные потери Люфтваффе от ударов по аэродромам составили 13 боевых самолетов в июне и 19 в июле. Всего же на Восточном фронте в 1941 году на аэродромах безвозвратно потеряно 62 самолета (32 истребителя, 19 бомбардировщиков, включая пикировщики Ju-87, 7 Me-110 и 4 транспортных Ju-52). (166)

Теперь постараемся «подкрутить резкость» и чуть внимательнее рассмотрим структуру и распределение наземных потерь самолетов советских ВВС первого дня войны. Вся группировка советской боевой авиации на Западном ТВД насчитывала порядка 140 авиаполков (точную цифру назвать невозможно, т.к. возникает проблема учета т.н. «формирующихся» частей), большинство которых вообще не понесло в первый день войны каких-либо потерь на земле. Имеющаяся (и подробно представленная в двух томах данного исследования) информация позволяет выстроить следующую «пирамиду» типовых ситуаций:

а) традиционная, «газетно-разнузданная»: на рассвете 22 июня на мирно спящий аэродром налетает туча немецких самолетов и уничтожает все (почти все) самолеты. Такого не было нигде и ни разу;

б) традиционная, усовершенствованная: безостановочная череда налетов немецкой авиации выводит из строя все (почти все) самолеты. Как ни странно, но два таких эпизода были в реальности, причем на расстоянии в 15 км друг от друга. Именно по такой схеме были полностью потеряны самолеты двух (из 140) полков: 13-го БАП (9-я САД) и 16-го БАП (11-я САД). Правда, с тем важным уточнением, что «безостановочная череда» состояла всего из 2—3 налетов, сопротивления не было оказано никакого, командный состав (и большая часть летного состава) в 13-м БАП появился на аэродроме «ближе к обеду», ни точ-

ное, ни даже ориентировочное число реально уничтоженных противником (а не брошенных при паническом бегстве) самолетов неизвестно;

в) на первый взгляд правдоподобная: противник наносит внезапный массированный удар, в результате которого значительная часть (30—50%) самолетов уничтожена. Такое было, но лишь в следующих **пяти полках**:

— 74-й ШАП (10-я САД), аэродром Малые Зводы у самой границы северо-западнее Бреста; первым ударом уничтожено 15—20 самолетов, после чего личный состав покинул аэродром, оставив всю матчасть на земле;

— 33-й ИАП (10-я САД), аэродром Куплин в районе г. Пружаны; удар был не первым, а третьим, и не слишком массированным (то ли 9, то ли 18 «Мессершмиттов»), но тактически очень грамотным — немецкие истребители подошли к аэродрому на бреющем полете и не позволили никому взлететь, уничтожено 13, повреждено 14 самолетов;

— 62-й ШАП (63-я САД), аэродром Лисятыче в районе г. Стрый; удар был нанесен рано утром, немецкие бомбардировщики сбросили мелкие осколочные бомбы с очень малой высоты (если верить отчету штаба дивизии, то с 50 метров), безвозвратно уничтожено 23 самолета;

— 12-й ИАП (64-я ИАД), аэродром Станислав (ныне Ивано-Франковск); достоверные подробности выяснить не удалось, аэродром атаковали немецкие бомбардировщики, потеряно до 32 самолетов, истребители полка оказали сопротивление и сбили несколько самолетов противника;

— 149-й ИАП (64-я ИАД), аэродром Черновцы; вероятно, один из самых первых (в 4 ч. 10 мин.) и самых массированных налетов первого дня войны (в нем приняли участие бомбардировщики двух групп эскадры KG-27), уничтожено порядка 21—25 «мигов», ни малейшего сопротивления оказано не было, по сообщению особого отдела, летный состав на аэродроме (в 30 км от границы) отсутствовал вовсе.

Перечисленные 7 (из 140) полков «внесли в общую копилку» порядка 240 уничтоженных на земле самолетов. Еще 117 самолетов, учтенных в Таблице 15, при невыяс-

ненных обстоятельствах потеряны в четырех истребительных полках 9-й САД. Таким образом, две трети всех учтенных нами «аэродромных потерь» приходится на 11 полков — меньше одной десятой от их общего числа! Но и оставшаяся треть распределена отнюдь не равномерно: большие безвозвратные потери (10—15 самолетов) понесли лишь следующие 13 полков: 10-й ИАП, 15-й ИАП, 42-й ИАП и 9-й БАП (ВВС СЗФ), 122-й ИАП и 123-й ИАП (ВВС ЗФ), 17, 46, 89, 23, 28, 164-й истребительные полки (ВВС ЮЗФ), 45-й БАП (ВВС ЮФ).

Итого — две дюжины авиаполков, понесших от удара по аэродромам 22 июня ощутимые, значительно повлиявшие на их боеспособность потери. Еще над тремя десятками аэродромов немцы лишь «отметились», нанеся базировавшимся там советским авиачастям единичные потери. ВВС Северного флота, ВВС Ленинградского округа, ВВС Краснознаменного Балтфлота, четыре корпуса Дальней авиации, три авиадивизии ВВС Западного фронта, шесть авиадивизий ВВС Юго-Западного фронта, ВВС Черноморского флота в первый день войны не потеряли на аэродромах ни одного самолета.

Решительное бесстыдство, с которым советские «историки» перевернули реальную картину событий вверх ногами, объявив редкие исключения неизбежной и повсеместной нормой, не должно нас удивлять — а как иначе было им «избавиться» от гигантской тучи самолетов советских ВВС, исчезнувших в течение одной-двух недель? В первых числах июля полки и дивизии ВВС трех западных округов/фронтов были выведены в тыл на переформирование; к тому моменту потери самолетов составляли не менее 80—85% от исходной численности, но и оставшиеся в списках 15—20% были по большей части неисправны (а в ВВС Юго-Западного фронта к тому же многие авиаполки были выведены далеко из зоны боевых действий и числились в составе авиации фронта сугубо номинально). Тысячи боевых самолетов были потеряны, и это надо было как-то объяснить.

Противник помочь в этом деле отказался — заявки истребителей Люфтваффе и немецких зенитчиков были недостаточно велики. Так, по официальному сообщению германского Верховного командования, 22 июня 1941 года в воздухе было сбито 322 советских самолета (в том числе на 265 побед претендовали истребители, остальные сбитые самолеты были заявлены зенитчиками и стрелками бомбардировщиков Люфтваффе). Как будет показано ниже, в тот день немцы ограничились очень скромным, всего лишь полуторным, завышением числа побед в воздухе. Подлинное «чудо» учинили советские историки — они объявили сбитыми в воздухе 400 своих самолетов, т.е. больше, чем заявил противник! Мировая практика такого не знала...

Суммируя по каждому авиаполку фактические потери самолетов в воздухе (и зачисляя в этот перечень все случаи вынужденных посадок вне аэродромов), мы приходим к такой сводке боевых потерь 22 июня:

**Таблица 16**

	Истребители	Бомбардировщики	Всего
ВВС СЗФ	11—13	37	48—50
ВВС ЗФ + 3-й ДБАК	35—38	72—82	107—120
ВВС ЮЗФ	25—34	0	25—34
ВВС ЮФ	3	0	3
ВСЕГО:	74—88	109—119	183—207

Относительно малые потери в воздухе самолетов ВВС ЮЗФ отражают, к сожалению, не блестящие успехи, а прискорбную пассивность, проявленную в первый день войны самой крупной по численности группировкой советской авиации; в частности, располагая пятью сотнями исправных бомбардировщиков, авиация фронта произвела 22 июня всего 34 боевых вылета, а из тысячи истребителей ни один не пересек линию фронта для штурмового удара по немецким аэродромам. Противник (единственная в небе над Украиной истребительная эскадра JG-3), имея менее ста исправных самолетов, заявил в тот день 25 сбитых

советских истребителей при собственных безвозвратных потерях в 3 самолета (причем два из них числились сбитыми зенитным огнем). (367)

В целом по всем фронтам потери в воздухе составили четвертую часть от общих потерь дня 22 июня. Дальше все стало еще хуже, и по итогам первых 10—15 дней войны доля потерь самолетов в воздухе снизилась (по ВВС Северо-Западного, Западного и Юго-Западного фронтов) до 8—15% от общего числа безвозвратных потерь. Куда же делись все остальные?

В предыдущих главах мы весьма настойчиво пытались найти документальный ответ на этот вопрос — но все усилия оказались тщетны. Десятки, сотни, тысячи самолетов исчезают из отчетов и сводок молча, «по-английски», не прощаясь и не оставляя письменных свидетельств. В качестве весьма жалкого оправдания мне остается лишь обратиться внимание читателя на то, что и в Главном штабе ВВС Красной Армии также ничего не смогли понять и за неимением лучшего ввели в официальную отчетность невероятный, совершенно дико звучащий в штабном документе термин «неучтенная убыль»<sup>1</sup>.

За первые 50 дней войны, к 1 августа 1941 г., в целом по ВВС Красной Армии в «неучтенную убыль» зачислено 5240 самолетов.

В течение августа—сентября 1941 г. «неучтенная убыль» увеличивается в отчете на 4824 самолета.

Всего к 31 декабря 1941 г. по строке «неучтенная убыль» списано 11 005 самолетов (в т.ч. 3871 истребитель, 2912 бомбардировщиков, 1371 штурмовик, 2851 «прочих»). (372)

Одиннадцать тысяч самолетов, в том числе — восемь тысяч «боевых» (в принятом в данной книге значении этого слова), исчезли неведомо куда.

*Sapienti sat.* «Умному достаточно», как говорили древние римляне.

---

<sup>1</sup> Справка начальника Оперативного управления штаба ВВС Красной Армии генерал-лейтенанта Журавлева «Сведения о потерях самолетов за два года войны», подписана 6 октября 1943 г.

### 3.2. «О мерах борьбы со скрытым дезертирством...»

Возвращаясь в исходную точку настоящей главы, к обсуждению и корректировке тех выводов и оценок действий советской авиации, которые были даны в «Мирно спящих аэродромах», следует обратить особое внимание на пункт 14 (к слову говоря, именно он вызвал и наибольшее возмущение публики). *«На тех участках фронта (Белоруссия, Прибалтика), где наземные войска противника нанесли главный удар, началось паническое «перебазирование» в тыл, фактически представлявшее собой массовое дезертирство».*

Эта формулировка нуждается в серьезной правке. Во-первых, изучение первичных документов показало, что паническое «перебазирование» имело место и в полосе Юго-Западного фронта (на Украине), причем даже на тех направлениях, где темп наступления немецкой пехоты был достаточно низким. Второе и несравненно более важное уточнение относится к тому, что паническое «перебазирование» первых дней войны было всего лишь одним из многих проявлений массового СКРЫТОГО дезертирства.

Разумеется — скрытого. Такова уж специфика авиации. Дезертирство открытое — это в пехоте, это когда мобилизованный колхозный мужик, услышав команду «Вперед! В атаку!», бежит, но не вперед, а назад. С ним (с мужиком этим) все понятно, и заградотряд имеет четкие инструкции, что в этом случае надо делать. И не сказать, чтобы ничего подобного в авиационных частях не было вовсе — было, а как же иначе? Берем, например, доклад «Потери личного состава наземных частей ВВС Западного фронта с 22.6 по 01.12.41 г.». Убито — 141 человек, ранено — 130, пропали без вести — 2457. И еще 568 человек убыли из наземных частей ВВС фронта «по другим причинам» (так в тексте документа). (373)

Впереди у нас еще много документов, но, прежде чем вернуться к серьезным аргументам и фактам, предлагаю на несколько минут отвлечься в «альтернативную историю». Вот интересно — что бы было с армией, если бы солдата,



потерявшего свою винтовку, отправляли?.. Не в трибунал отправляли, а в глубочайший тыл, «на переучивание и переформирование» (как это сплошь и рядом было с летчиками и целыми полками, потерявшими свою «матчасть» за пару дней). Сколько бы тогда винтовок было потеряно? И на каком меридиане находилась бы в такой «альтернативной реальности» линия фронта к осени 41-го года?

Авиация (как и любой другой технически сложный род войск) создает многочисленные возможности для скрытого, почти недоказуемого дезертирства. Существует множество причин и поводов для того, чтобы самолет не поднялся в воздух: нет горючего, нет стартера, нет компрессора, нет бензозаправщика, нет связи с высшим штабом, нелетная погода, размытая дождем грунтовая ВПП, заваленная снегом бетонная ВПП и, наконец, самая универсальная причина — самолет временно неисправен. Внимательный читатель, надеюсь, помнит, что в первом томе этого исследования мы подробно рассматривали феномен «аварийного сброса» — это когда с началом боевых действий количество исправных самолетов резко, скачкообразно сократилось — даже там, где еще не было ни одного налета вражеской авиации на аэродромы.

Строго говоря, первым по счету (и самым массовым по масштабу) проявлением «скрытого дезертирства» следует признать уже тот факт, что группировка фронтовой авиации (без учета ДБА и ВВС флотов), насчитывавшая к началу войны более 6,5 тыс. боевых самолетов, за 9 дней июня выполнила всего 15 тыс. вылетов<sup>1</sup>. И это в сухом и жарком июне, при продолжительности светового дня в 16—18 часов. Для сравнения отметим, что два месяца спустя ВВС Западного фронта, от которых к тому моменту остались рожки да ножки (77 истребителей, 12 штурмовиков и 89 бомбардировщиков, в том числе — 39 устаревших ТБ-3), с 16 августа по 26 сентября произвели 7266 самолето-вылетов. (380)

---

<sup>1</sup> По фронтам: 4,1 тыс. вылетов в ВВС СЗФ, 3,2 тыс. — ВВС ЗФ, 5,4 тыс. — ВВС ЮЗФ, 2,3 тыс. — ВВС ЮФ; по СЗФ и ЮЗФ цифры расчетные, полученные пересчетом данных за другие интервалы времени.

А бывают ведь и еще более диковинные формы «скрытого дезертирства». Вот, например, 15-й истребительный авиаполк, один из старейших и опытнейших в ВВС Красной Армии. 22 июня полк выполнил 202 боевых вылета (по крайней мере, такая цифра стоит в докладе штаба полка). 202 вылета силами одного полка — это абсолютный рекорд первого дня войны. Да, в этом полку было чему летать (56 летчиков, 84 самолета), но все равно — цифра произведенных вылетов оглушительная. Вот только куда же они летали?

15-й ИАП — это ВВС Северо-Западного фронта. Того самого, бомбардировщики которого с утра и до вечера атаковали моторизованные колонны немецких войск и беспощадно уничтожались истребителями Люфтваффе. Ни одного вылета на прикрытии бомбардировщиков 15-й ИАП не выполнил (хотя именно эта задача была поставлена перед полком приказом командующего ВВС фронта). Ни одного вылета на штурмовку забитых под завязку немецкими самолетами аэродромов в «сувалкском выступе» 15-й ИАП также не сделал.

Может быть, он прикрывал свои наземные войска? Полк базировался на аэродромах Каунас и Поцунай, а в 60 км (7—8 минут полета) к югу от Каунаса расположен город Алитус, рядом с которым днем 22 июня произошел танковый бой (как утверждают некоторые товарищи — «первое танковое сражение войны»). История эта в последние годы стала предметом пристального внимания специалистов, многие подробности боя выяснены — вот только никаких следов того, что советские истребители прикрывали с воздуха 5-ю танковую дивизию, пока не обнаружено (зато следы от бомбового удара немецких самолетов по позициям 5-й тд видны были еще многие годы).

Остается последнее из реалистичных (мы же не станем утверждать, что все эти «202 вылета» появились в отчете с потолка?) предположение — 15-й ИАП весь день оборонял собственные аэродромы. Дело нужное (хотя и не для него придумана истребительная авиация), только где же результат? 202 вылета — это непрерывное патрулирование над

аэродромом десятков истребителей, в таких условиях и летучая мышь не могла бы проскочить к Каунасу, однако уже в семь часов вечера полк стремительно перебазировался на аэродром Грузджай, т.е. на 130 км в тыл, оставляя при этом на аэродромах Каунас и Поцунай 42 истребителя, «уничтоженных на аэродроме и сожженных при эвакуации...».

Отдельный, частный, нетипичный случай? Возможно. Поэтому перейдем к более масштабному примеру. 43-я ИАД, одна из лучших, а после разгрома первых дней войны — практически единственное боеспособное соединение истребительной авиации на Западном фронте, и командир (генерал-майор Захаров, ветеран трех войн, будущий Герой Советского Союза) отнюдь не из худших... На третьей странице многократно упомянутого выше доклада «О боевой работе 43-й авиадивизии за 6 месяцев войны» читаем: *«Выполняя боевые задачи, 43-я авиадивизия произвела 4726 самолето-вылетов»*. Из уважения к заслуженным людям названное в докладе количество сбитых самолетов противника не читаем, пропускаем и сразу переходим к сведениям о собственных потерях: *«За этот же период (т.е. с 22 июня по 10 августа. — М.С.) 43-я авиадивизия в воздушных боях и от огня ЗА потеряла 33 самолета»*. (374)

Поделив одно на другое, мы получаем совершенно ошеломляющую цифру в 143 вылета на один сбитый в воздухе самолет! Если же подойти к делу аккуратнее (т.е. пересчитать на калькуляторе сводки потерь за тот же период по полкам дивизии), то выясняется, что потери были несколько больше: сбито в воздушных боях 38 самолетов и 1 сбит зенитками. (375) Если к этому перечню боевых потерь добавить еще и 36 самолетов, не вернувшихся с боевого задания (хотя это уже грубая подтасовка — далеко не каждый «не вернувшийся» был сбит в бою), то и в таком случае мы приходим к великолепному показателю боевой живучести: на один сбитый самолет приходится 63 вылета.

Прекрасно? Не очень. Радоваться мешают длинные списки советских самолетов в ежедневных сводках побед истребительных эскадр Люфтваффе и очень короткие, да-

леко не в каждый день составленные, перечни сбитых немецких самолетов. (367) Документы эти молча, но твердо свидетельствуют о том, что летом 41-го выполнить 60 вылетов и уцелеть среднестатистический «ишак» или «чайка» могли только в одном случае — при отсутствии встречи с противником. Гораздо труднее разобраться в неизбежно возникающем следующем вопросе: а почему таких встреч не было?

Июль—август 41-го, на земле полыхает ожесточенное Смоленское сражение, вода в Днепре у печально знаменитой «Соловьевой переправы», как рассказывают немногие выжившие, была красной от крови... Немецкие бомбардировщики знали, где эта переправа (и десятки других подобных мостов и переправ) находится, а советские истребители не знали? Или они потратили четыре тысячи вылетов на прикрытие наших бомбардировщиков? Непохоже. По крайней мере, 27 июля командир 3-го ДБАК докладывает командующему ВВС фронта: *«За все время работы частей авиакорпуса по Вашему заданию прикрывались истребителями только четыре раза, и это прикрытие не было в достаточной степени организовано...»* (377)

Бывший генерал Люфтваффе В. Швабедиссен (командующий корпусом зенитной артиллерии в начале войны) написал по отчетам командования и воспоминаниям летчиков книгу, посвященную анализу действий советской авиации в 1941—1945 гг. (381) Прочитывая множество субъективных мнений и оценок (*«когда советские летчики пытались атаковать, они открывали огонь еще с 500 метров и старались уйти пикированием, как только бомбардировщик открывал ответный огонь... я несколько раз сам 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»*), генерал формулирует свой собственный вывод:

*«Все сообщения командиров немецких бомбардировочных подразделений свидетельствуют о том, что в 1941 г. советские истребители не представляли угрозы немецким бомбар-*

*дировщикам и часто избегали боя с ними». Цитирует Швабедиссен и отчет командования истребительной эскадры JG-54, в котором утверждалось: «Бои между истребителями были редкостью... Русские пилоты старались избежать боя и немедленно уйти... Первые же сбитые самолеты приводили их к замешательству...»*

И не надо думать, что истребители были чем-то хуже других — в бомбардировочной авиации возможностей для «скрытого дезертирства» еще больше, гораздо больше! Действия (и даже бездействие) истребителей обычно видны с земли, а бомбардировщики улетели далеко за горизонт и скрылись в туманной дымке... Что они там, за горизонтом, делали, кто проверит? «Цель не обнаружена», «цель была закрыта облаками», «из-за ухудшения метеоусловий вернулись на аэродром, бомбы сброшены на «невзрыв», «вернулся на аэродром из-за отказа левого (правого) мотора...» Что тут можно проверить и доказать? А бомбометание по переправе с высоты 5 км — это что? Боевой вылет или скрытое дезертирство? А как понимать прочерк в графе «выполнено бомбометаний с пикирования» по всем авиаполкам, в том числе и вооруженным пикирующими Ar-2 и Пе-2... (376)

И на этом перечень возможностей еще не завершился — есть много способов, позволяющих сделать боевой вылет последним для самолета (но не последним для экипажа). «Вследствие потери ориентировки совершил вынужденную посадку на фюзеляж», «сел на вынужденную после выработки всего горючего», «самолет подбит, совершил вынужденную посадку в районе...» Даже в условиях наступления, когда линия фронта уходит вперед, а не назад, вынужденная посадка на фюзеляж, скорее всего, приведет к безвозвратной потере самолета; а уж летом 41-го, когда фронт катился на восток, про севший «на брюхо» самолет можно было забыть сразу же. И забывали, и списывали как боевую потерю (о чем десятки раз было упомянуто выше).

Ярость благородная, вскипающая у читателя этих строк, мне понятна — я ведь и сам родился в СССР. Я тоже «знаю», что соколы, как один человек, рвались в бой... Посему за-

вершаю на этом многоточии свои гнусные намеки и перехожу к цитированию (с минимальными комментариями) подлинных документов. Оказывается, то, чего не хотят сегодня видеть «патриоты сталинской империи», сам товарищ Сталин и его генералы увидели еще в 41-м году:

*«Приказ по ВВС Западного направления № 04, 20 июля 1941 г., г. Вязьма.*

*Содержание: «Об эвакуации самолетов».*

*За истекший период военных действий имело место много случаев преступного отношения к неисправной матчасти.*

*1. На Бобруйском аэродроме остались не эвакуированными самолеты.*

*2. Проверкой после эвакуации с аэродромов Орша и Могилев обнаружено имущество мастерских и оставленный на месте ремфонд самолетов. В обоих случаях дальнейшая эвакуация произведена без всяких трудностей.*

*3. На аэродроме Смоленск остался самолет Пе-2 только из-за отсутствия колес. Командование 16 БАП, несмотря на двукратный запрос выслать колеса с неисправных самолетов полка, [колеса] не выслали.*

*На Шаталовском аэродроме уничтожено 6 самолетов Су-2, которые приказано было перегнать командиром 13 БАД, но своевременно мер к перегонке принято не было.*

*4. На многих аэродромах обнаружены самолеты, неизвестно кем брошенные, вполне исправные.*

*После перебазирования 3 АК оставлено:*

*На аэродроме в Смоленске 6 СБ вполне исправных и 7 СБ неисправных, все переданы 313 РАП.*

*На аэродроме Шаталово неизвестно кем оставлены неисправные 3 СБ и 3 МИГ.*

*На аэродроме Боровское оставлены МиГ-3, ДБ-3.*

*На аэродром Пронцево 8.7.41 г. прилетели 2 И-153, летчики ушли неизвестно куда.*

*Последний случай — на аэродроме Вязьма ГВФ брошен самолет И-16, хвостовой № 17 белый, и УТИ-4 вполне исправные.*

*5. 140 БАП оставил четыре самолета перед уходом на*

*фронт с места постоянного базирования на аэродроме Сеща, легко восстанавливаемые полевым ремонтом.*

*Эти безобразные факты являются преступными и ничем иным, как изменой Родине, оценены быть не могут.*

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

*1) За непринятие мер по доставке колес на самолет Пе-2 16 БАП командиру 16 БАП капитану Павлову объявляю строгий выговор.*

*2) Дело на командира 13 БАД генерал-майора Понынина, не выполнившего своевременно приказание, передать военному прокурору.*

*3) Командиру 140 БАП полковнику Образцову за оставление самолетов в районе Сеща, которые требовали полевого ремонта, объявляю строгий выговор. Самолеты к 25.7.41 восстановить и включить в состав полка.*

*4. Расследовать случай оставления на аэродроме Вязьма самолетов И-16 № 17 бел. и УТИ-4, найти виновников и предать суду военного трибунала. Расследование произвести в/инженеру 3 ранга Свиридову.*

*В дальнейшем установить порядок на аэродромах, исключаящий прилет и оставление неизвестными самолетов. Каждый прилетающий самолет регистрировать. За обнаружение неизвестных самолетов буду предавать суду ревтрибунала начальника авиагарнизона...*

*Командующий ВВС Западного направления полковник Науменко». (378)*

Внимательный читатель, конечно, заметил и оценил как фамилии командиров, так и — самое главное — масштаб «безобразных фактов». Гром и молнии летят со страниц приказа в связи с потерей двух «ишаков» (один учебный), пары колес на одну «пешку» и прочих, совершенно микроскопических в масштабе событий 22—23 июня безобразий. Но на календаре уже не июнь, а июль, и новый (третий по счету за один месяц) командующий ВВС ЗФ не намерен более признавать преступное разгильдяйство за «обстоятельства непреодолимой силы». И, как всегда в условиях военно-бюрократической системы случается, «под раздачу» попадают лучшие — худшие уже давно перебази-

ровались в Калинин и Горький для «переобучения и перестройки». И будущий маршал, командир 3-го ДБАК полковник Скрипка чуть было не «загремел под трибунал», и пришлось ему писать объяснительную записку («в составе 3 АК никогда не было ни одного самолета СБ, а также и МиГ-3... экипажи самолетов Су-2 уехали самовольно, об этом безобразии мной было доложено Вам своевременно...»). (379)

*«Приказ по ВВС Западного направления от 28.07.41 г. № 001 (?)*

*«Об одновременной переписи самолетов всех типов в частях ВВС Западного направления».*

*Во исполнение приказа Верховного командования и шифротелеграммы начальника ГШ от 26.7.41 г.*

*1) 31.7.41 г. в 3.00 произвести одновременную перепись всех боевых, транспортных, связных, учебных и санитарных самолетов во всех частях Западного направления.*

*2) При переписи учесть все самолеты, находящиеся на территории расположения частей, в том числе самолеты, находящиеся на вынужденных посадках, в ремонте и авиамастерских.*

*Командующий ВВС Западного направления, полковник Науменко». (382)*

*«Приказ по ВВС Красной Армии № 0067, 15 августа 1941 г., Москва*

*Произведенной переписью самолетов ВВС Красной Армии на 1.8.41 г. выявлен ряд вопиющих безобразий, как в учете самолетов, так и в предоставлении донесений о боевом составе.*

*Так, например, по Северному фронту сведения предоставлялись только по боевым самолетам с занижением по сравнению с произведенной переписью на 132 исправных и 96 неисправных самолетов,*

*по Северо-Западному фронту с занижением на 49 исправных и 66 неисправных, из них 75 самолетов разных частей, не входящих в состав ВВС фронта,*

*по Западному фронту — на 86 исправных и 82 неисправных, из них 15 самолетов неустановленной принадлежности, по Юго-Западному фронту с занижением на 85 исправных*



*и 11 неисправных самолетов (итого набирается «забытых и потерянных» 352 исправных и 255 неисправных самолетов, что на тот момент примерно соответствовало численности ВВС целого фронта. — М.С.).*

*Имеют место случаи оставления частями и отдельными экипажами исправных и неисправных самолетов без передачи их другим, остающимся на фронте частям, в результате чего эти самолеты оказываются беспризорными...*

*Командующий ВВС Красной Армии генерал-лейтенант Жигарев». (383)*

*«Приказ командующего ВВС Западного фронта (б/н, не позднее 10 августа), г. Вязьма.*

*Содержание: «О большой аварийности в частях ВВС Запфронта».*

*...Большое количество матчасти выводится из строя личным составом. Недисциплинированность, плохая организация летной работы и грубейшие нарушения элементарных правил и Наставления по производству полетов являются основными причинами происшествий. Особенно выделяется в этом отношении 314-й разведывательный авиаполк, где плохое состояние воинской дисциплины, паника и плохая организация боевой работы привели к массовому уничтожению дорогостоящей матчасти...*

*Приказ довести до всего летного состава под расписку.*

*Командующий ВВС Запфронта, полковник Науменко». (384)*

*«Приказ НКО СССР № 0299, 19 августа 1941 г., Москва.*

*«О порядке награждения летного состава и о мерах борьбы со скрытым дезертирством среди отдельных летчиков».*

*Знаменитый приказ Сталина, в котором на нескольких страницах был расписан подробнейший прејскурант денежного вознаграждения (а также порядок награждения орденами) для летчиков, штурманов, стрелков и командиров; отдельно — для дальнебомбардировочной авиации, отдельно — для ближних бомбардировщиков, для штурмовиков, разведчиков и истребителей... Сама по себе идея составления «прејскуранта» достаточно ярко характеризу-*

ет образ мыслей Хозяина, но нас в данном случае интересует четвертый параграф приказа:

*«4. Меры борьбы со скрытым дезертирством среди отдельных летчиков.*

*Командирам и комиссарам авиадивизий о всех случаях вынужденных посадок с убраным шасси и другие летные происшествия, выводящие матчасть самолетов из строя, тщательно расследовать. Виновников, совершивших посадки с убраным шасси или допустивших другие действия, выводящие матчасть из строя без уважительных причин, — расследовать как дезертиров и предавать суду военного трибунала.*

*Приказ ввести в действие с 20 августа с.г., передать в части ВВС по телеграфу и прочесть всему личному составу.*

*Народный Комиссар Обороны СССР И. Сталин». (385)*

29 августа 1941 г. группа самолетов Люфтваффе совершила налет на аэродром Глебовщина (в полосе Северо-Западного фронта, недалеко от г. Демянск), в результате чего на земле было уничтожено 2 истребителя и еще 4 повреждены. По меркам и масштабам 22 июня такое событие не заслуживает даже упоминания — но к концу лета 41-го представления, «мерки» и оценки начали радикально меняться; пришло твердое понимание того, что аэродром — это не очень-очень большая детская площадка, а место дислокации воинской части, и воинская часть должна отвечать на огонь огнем:

*«Приказ Военно-Воздушным силам Северо-Западного фронта № 016, 1 сентября 1941 г.*

*29.8.41 две группы самолетов Ме-110 противника произвели дневной налет на аэродромы Глебовщина и Белый Бор, в результате на аэродроме Глебовщина сожжены два самолета ЛаГГ-3 и четыре самолета ЛаГГ-3 повреждены; на аэродроме Белый Бор сожжены два самолета МиГ-3. Противник потерял при этих налетах всего только четыре самолета («всего только четыре», надо было больше! — М.С.).*

*Этот безнаказанный (подчеркнуто мной. — М.С.) налет и наши потери произошли только вследствие отсутствия*

*надлежащего порядка на аэродромах, который требует установить Военный совет фронта.*

*Служба ВНОС и непосредственное наблюдение на аэродромах не организовано. Своевременного предупреждения о налете не было. Огневая оборона на аэродромах отсутствовала. Определенно назначенных команд стрелков с винтовками и ручными пулеметами не выделено, организованного огня по самолетам противника, летавшим на низкой высоте, не велось. Готовые к взлету истребители взлетали медленно (то, что таковые должны быть, даже не обсуждается. — М.С.) и неорганизованно. Летчик 21 ИАП лейтенант С., находясь в самолете на старте и, несмотря на то что была дана «красная ракета», имея полную возможность взлета, не взлетел, был атакован самолетом противника, убит сам и самолет уничтожен. Взлетевшие самолеты с земли по радио не управлялись, в нужные районы не сосредоточились и действовали только «по-зрячему» и каждый самостоятельно, в силу чего организованного боя не вели...*

*Приказываю:*

*1. Командующим ВВС армий и авиадивизий завести личную систему проверки установленного порядка на аэродромах своих частей и их боеготовность и способность к отражению возможных налетов авиации противника и на месте устранить все выявленные недочеты к 3.9.41 г.*

*2. За допущенный беспорядок и неорганизованность... (далее идет длинный перечень фамилий, должностей и взысканий, цитировать его через 70 лет после потери четырех самолетов едва ли уместно. — М.С.).*

*Командующий ВВС СЗФ,  
генерал-майор авиации Куцевалов». (386)*

Нельзя сказать, чтобы к 3 сентября «беспорядок и неорганизованность» были ликвидированы полностью на всем фронте от Баренцева до Черного моря, однако цифры «аэродромных потерь» самолетов советских ВВС начали головокружительно сокращаться. Авиация Западного фронта потеряла (по крайней мере, так утверждается в годовом отчете) на земле 750 самолетов за июнь—июль, 1 (один) са-

молет в августе, 1 в сентябре, 1 в октябре, 3 в ноябре и ни одного — в морозном декабре 1941 года. (387) Едва ли эти цифры абсолютно точны, но общая тенденция сомнений не вызывает — волшебная палочка (или универсальная «отмазка» — кому как больше нравится) под названием «удар по аэродромам» сломалась. Причем сломалась навсегда — какие бы новые поражения ни ждали Красную Армию в следующем году, потери самолетов советских ВВС от ударов противника по аэродромам за весь 1942 год, за все его 12 месяцев, составили лишь 204 единицы. (25)

Одним способом «скрытого дезертирства» стало меньше. С другими еще предстояла жестокая, многолетняя борьба:

*«Командующим ВВС фронтов, отдельных армий и ударных групп,*

*Исх. № 332234, 9 июня 1942 г.*

*...Основные недостатки в действиях нашей истребительной авиации сводятся к следующему:*

*а) Действия истребителей не направлены на уничтожение противника, а сплошь и рядом сводятся к простой обороне. Это, как правило, передает инициативу действий противнику и подрывает наступательный дух наших летчиков.*

*б) Деятельность истребительной авиации не организована: истребительные полки действуют совершенно изолированно один от другого. Управление с земли истребителями, находящимися в воздухе, отсутствует, и встречи с противником поэтому носят случайный характер.*

*в) Силы истребителей не экономятся: истребители очень часто летают без всякой к тому необходимости (ровно через три месяца товарищ Сталин даст другую, более адекватную оценку этим «полетам без необходимости». — М.С.), так как до сих пор не усвоена мысль, что всякий вылет истребителей, в результате которого не было встречи и уничтожения противника, является напрасной тратой сил и средств...*

*е) Личный пример командиров до сих пор не является основным методом повышения боеспособности части лишь по-*

*тому, что некоторые командиры полков летают мало, в боях не участвуют и не являются поэтому достаточно авторитетными руководителями...*

*Командующий ВВС Красной Армии, генерал-лейтенант авиации Новиков». (388)*

*«Директива Ставки ВГК № 170549, 4 августа 1942 г.*

*Командующим войсками Западного и Калининского фронтов, ВВС Красной Армии.*

*Копии: командующим войсками фронтов, 7-й Отдельной и Воздушными армиями, представителям Ставки.*

*По докладу командующего ВВС Красной Армии т. Новикова, из числа 400 истребителей, выделенных для участия в операциях Калининского и Западного фронтов, за четыре-пять дней операции до 140 самолетов вышло из строя.*

По тому же докладу, при полном отсутствии авиации противника в первый день боя и при тройном превосходстве над противником в последующие дни, наши боевые потери составляли 51 истребитель, 89 истребителей считаются вышедшими из строя по техническим неисправностям.

Считая невероятным такой недопустимо высокий процент самолетов, вышедших из строя в течение 4—5 дней по техническим причинам, Ставка усматривает здесь наличие явного саботажа, шкурничества со стороны некоторой части летного состава, которая, изыскивая отдельные мелкие неполадки в самолете, стремится уклониться от боя. Безобразно поставленный в авиачастях технический надзор и контроль за материальной частью, а также за выполнением боевых заданий летчиками, не только допускает, но и способствует этим преступным, нетерпимым в армии явлениям.

Ставка Верховного Главнокомандования приказывает:

*1. Немедленно через ответственных и опытных лиц проверить каждый в отдельности вышедший из строя самолет, выяснить истинные причины неисправностей и непосредственных виновников их.*

*2. Летный состав, уличенный в саботаже, немедленно*

изъять из частей, свести в штрафные авиаэскадрильи и под личным наблюдением командиров авиадивизий использовать для выполнения ответственных заданий на самых опасных направлениях и тем самым предоставить им возможность искупить свою вину.

3. Безнадежных, злостных шкурников немедленно изъять из авиачастей, лишить присвоенного им звания и в качестве рядовых бойцов направить в штрафные пехотные роты для выполнения наиболее трудных задач в наземных частях.

4. О получении, результатах проверки и принятых мерах по выполнению настоящего приказа, со списком летного состава, направленного в штрафные эскадрильи и пехотные роты, донести.

*Ставка Верховного Главнокомандования.*

*И. Сталин.*

*А. Василевский». (389)*

*«Приказ НКО СССР № 0685, 9 сентября 1942 г., Москва.*

*«Об установлении понятия боевого вылета для истребителей».*

*Фактами на Калининском, Западном, Сталинградском, Юго-Восточном и других фронтах установлено, что наша истребительная авиация, как правило, действует очень плохо и свои боевые задачи очень часто не выполняет. Истребители наши не только не вступают в бой с истребителями противника, но избегают атаковать бомбардировщиков. При выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков наши истребители даже при количественном превосходстве над истребителями противника уклоняются от боя, ходят в стороне и допускают безнаказанно сбивать наших штурмовиков и бомбардировщиков.*

*Приказом Народного Комиссара Оборона за № 0299 предусмотрены для летного состава в качестве поощрения денежные вознаграждения и правительственные награды за боевые вылеты с выполнением боевой задачи. Этот приказ в авиационных частях извращен на фронтах.*

*Боевым вылетом неправильно считают всякий полет на*

*поле боя, независимо от того, выполнена или нет истребителями возложенная на них боевая задача. Такое неправильное понятие о боевом вылете не воспитывает наших истребителей в духе активного нападения на самолеты врага и дает возможность отдельным ловкачам и трусам получать денежное вознаграждение и правительственные награды наравне с честными и храбрыми летчиками.*

*В целях ликвидации такой несправедливости и для того, чтобы поощрять только честных летчиков, а ловкачей и трусов выявлять, изгонять из рядов наших истребителей и наказывать их,*

*Приказываю:*

*1. Считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором истребители имели встречу с воздушным противником и вели с ним воздушный бой, а при выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором штурмовики и бомбардировщики при выполнении боевой задачи не имели потерь от атак истребителей противника.*

*2. Засчитывать сбитыми самолетами за летчиками только те самолеты противника, которые подтверждены фото-снимками или донесением наземного наблюдения.*

*3. Выплату за боевые вылеты и представления к правительственной награде впредь производить, строго руководствуясь пунктами 1 и 2 настоящего приказа.*

*4. Летчиков-истребителей, уклоняющихся от боя с воздушным противником, предавать суду и переводить в штрафные части — в пехоту.*

*5. Приказ объявить всем истребителям под расписку.*

*Народный Комиссар Обороны И. Сталин». (390)*

Целый год войны потребовался Верховному Главнокомандующему для того, чтобы увидеть и оценить «невероятно высокий процент самолетов, вышедших из строя по техническим причинам», да и многие другие детали поведения «соколов имени его». Более полувека потребовалось для того, чтобы эти (и многие подобные) документы стало возможным увидеть нам.

А на последней странице последней главы прочитаем еще один (из многих подобных ему) документов — надо же ответить на вопрос, который с недоумением или возмущением задают все читатели.

*«Приказ по ВВС СЗФ № 15, 10 августа 1941 г., Демянск.*

*7.8.41. в 14 час. 15 мин. восемь самолетов противника Ju-88 и три самолета Ju-87 напали с целью бомбометания на переправу через р. Ловать у деревни Коровитино.*

*Для отражения нападения в место появления воздушного противника прилетели два самолета И-16, пилотируемые летчиками 6 ИАП — лейтенантом Новиковым и мл. лейтенантом Глуховым, которые вступили в бой с превосходящим во много раз противником и своей храбростью и отважными действиями расстроили [боевой] порядок и уже отогнали противника, как в этот момент на отважную пару летчиков нападают 8 Me-109.*

*Наши летчики не дрогнули, не покинули поле боя и не уклонились от него, а смело ринулись против в 10 раз превосходящего врага. В момент жестокого боя на помощь т.т. Новикову и Глухову прилетело еще два И-16 — лейтенанты т.т. Грузов и Гурин. Между доблестной четверкой и 19 самолетами противника завязался горячий бой, в результате которого наши славные «Сталинские соколы» не только отогнали противника, но и вышли победителями, сбив 2 самолета Me-109 и 2 Ju-88.*

*За отважные действия и проявленную при этом доблесть по разгрому фашистских стервятников вхожу с ходатайством перед Военным Советом СЗФ о представлении к правительственной награде лейтенантов Новикова, Гурина, Груздева и мл. лейтенанта Глухова.*

*Приказ объявить всему летно-техническому составу ВВС фронта.*

*Командующий ВВС СЗФ,  
генерал-майор авиации Куцевалов». (391)*



### **Организационная структура военной авиации, термины и определения**

Накануне начала войны в Советском Союзе существовало несколько различных (по структуре и порядку подчиненности) «авиаций», а именно: фронтовая (или войсковая), подчиненная командованию общевойсковых армий и округов (фронтов), авиация Военно-морского флота, дальняя авиация (авиация дальнего действия, дальнебомбардировочная авиация), подчиненная непосредственно Главному командованию Красной Армии, истребительная авиация ПВО.

В настоящей книге все эти структуры представлены под общим названием «советская авиация», «советские ВВС», «ВВС Красной Армии» .

В гитлеровской Германии вся военная авиация (Люфтваффе) представляла собой строго централизованную структуру; под общим командованием были объединены все авиационные части и соединения (в том числе и решающие задачи ПВО страны или взаимодействующие с Военно-морским флотом), а также зенитная артиллерия, прожекторные и радиолокационные части.

Минимальной «ячейкой» военной авиации (как в советских ВВС, так и в Люфтваффе) было «звено». В составе звена обычно было 3 или 4 самолета.

Несколько звеньев (от 3 до 5) объединялись в эскадрилью, в составе которой было 12 (в Люфтваффе) или от 12 до 15 (как в советских ВВС) самолетов.

Основной тактической единицей боевой авиации была

воинская часть, называемая «полк» (в советских ВВС) или «группа» (в Люфтваффе). В составе группы Люфтваффе по штатному расписанию должно было быть три эскадрильи и штабное звено, всего 40 самолетов; такая структура существовала во всех родах авиации Германии. В советских ВВС истребительные, штурмовые и различные бомбардировочные полки имели разную структуру, но все они по штатному расписанию должны были иметь 62—64 самолета (четыре или пять эскадрилий и звено управления полка).

Несколько полков (групп) объединялись в соединение, которое называлось «авиационная дивизия» (в советских ВВС) или «эскадра» (в Люфтваффе). Накануне войны в составе советских ВВС были «истребительные» (ИАД), «бомбардировочные» (БАД) и «смешанные» (САД) авиационные дивизии. Каждая дивизия имела свой номер (например, 9-я САД, 13-я БАД, 43-я ИАД). Входившие в состав дивизии полки (как правило, от 3 до 5) имели свою собственную нумерацию, с номером дивизии не связанную (например, 127-й ИАП, 16-й БАП, 61-й ШАП). В документах 41-го года бомбардировочные полки часто обозначались с указанием их назначения, например СБП (скоростной бомбардировочный), ББП (ближний бомбардировочный), но в настоящей книге для авиаполков фронтовой авиации используется единая система обозначений (только аббревиатура БАП); полки Дальней авиации обозначены как ДБАП или ТБАП (соответственно «дальний» или «тяжелый» бомбардировочный полк).

В Люфтваффе эскадры также подразделялись на истребительные (JG), бомбардировочные (KG), эскадры пикирующих бомбардировщиков (StG), эскадры тяжелых дальних истребителей (ZG). В составе эскадры (за редкими исключениями) было три группы, причем группы обозначались по номеру эскадры, например II/JG-53 (вторая группа 53-й истребительной эскадры).

Несколько эскадр Люфтваффе (обычно от 4 до 6) сводились в крупную структуру, называемую «авиакорпус». Авиационные корпуса объединялись в Воздушные флоты. Всего на Восточном фронте действовали три Воздушных

флота Люфтваффе (1-й В.ф., 2-й В.ф., 4-й В.ф.) в составе пяти (1, 8, 2, 4, 5-й) авиационных корпусов (а также некоторые части и подразделения 5-го В.ф. в Заполярье).

В советских ВВС корпусное звено существовало только в дальне-бомбардировочной авиации. К началу войны на Западном ТВД было развернуто четыре таких корпуса: 1-й ДБАК в районе Новгорода, 3-й ДБАК в районе Смоленска, 2-й ДБАК в районе Курска и 4-й ДБАК в районе Запорожья. В каждом корпусе было по две бомбардировочных дивизии (еще одна, отдельная 18-я ДБАД, базировалась в районе Киева). Запланированное включение в состав ДБАК истребительной дивизии, оснащенной дальними истребителями сопровождения, практически реализовано не было.

За несколько дней до начала войны было принято решение о развертывании трех корпусов истребительной авиации ПВО (6-й в Москве, 7-й в Ленинграде, 8-й в Баку), причем в составе этих корпусов отсутствовало дивизионное звено (т.е. истребительные полки подчинялись непосредственно командованию корпуса и зоны ПВО). Формирование ИАК ПВО было осуществлено уже в ходе начавшейся 22 июня 1941 г. войны.

## *Приложение № 2*

### **Состав группировки и численность боевых самолетов советской авиации по состоянию на 22 июня 1941 г.**

#### **ВВС Ленинградского ВО (Северный фронт) и ВВС Северного флота**

	Истребители	Бомбардировщики
1 САД, Мурманск	145 ИАП, 147 ИАП 109 / 0	10 БАП, 137 БАП 85 / 0
ВВС С. флота, 72 САП	21 / 0	11 / 0
55 САД, Петрозаводск	153 ИАП 111 / 45	72 БАП 49 / 4
5 ИАД, Выборг	7 ИАП, 158 ИАП, 159 ИАП 269 / 138	—
3 ИАД, Горелово	19 ИАП, 44 ИАП 137 / 2	—

	Истребители	Бомбардировщики
39 ИАД, Пушкин	154 ИАП, 155 ИАП, 156 ИАП 111 / 0	—
54 ИАД, Левашово	26 ИАП, 157 ИАП 90 / 0	—
41 БАД, Гатчина	—	201БАП, 202БАП, 205БАП 48
2 САД, Старая Русса	—	2 БАП, 44 БАП, 58 БАП 174/17
<b>ВСЕГО:</b>	<b>848 / 185</b>	<b>367 / 21</b>

### **ВВС Краснознаменного Балтийского флота**

	Истребители	Бомбардировщики
61 ИАБр	5 ИАП, 13 ИАП	—
8 БАБр	—	1 МТАП, 57 БАП
10 САБр	71 ИАП	73 БАП
отд. эскадрильи	15, 41, 43, 44, 58, 71 и 81-я	
<b>ВСЕГО:</b>	<b>325 / 46</b>	<b>174 / 0</b>

### **ВВС Прибалтийского ОВО (Северо-Западный фронт)**

	Истребители	Бомбардировщики
4 САД, Таллин	38 ИАП 61 / 0	35 БАП, 50 БАП, 63 БАП 134 / 5
6 САД, Рига	21 ИАП, 148 ИАП 132 / 0	31 БАП, 40 БАП 110 / 0
7 САД, Митава	10 ИАП, 238 ИАП 85 / 23	9 БАП, 46 БАП 111 / 0
8 САД, Каунас	15 ИАП, 31 ИАП, 61 ШАП 203 / 116	—
57 САД, Вильнюс	42 ИАП, 49 ИАП 142 / 0	54 БАП 55 / 7
<b>ВСЕГО:</b>	<b>623 / 139</b>	<b>405 / 12</b>

### **ВВС Западного ОВО (Западный фронт)**

	Истребители	Бомбардировщики
11 САД, Лида	122 ИАП, 127 ИАП 139 / 0	16 БАП 60 / 37
9 САД, Бело- сток	41 ИАП, 124 ИАП, 126 ИАП, 129 ИАП 360 / 237	13 БАП 59 / 8

	Истребители	Бомбардировщики
10 САД, Кобрин	33 ИАП, 123 ИАП, 74 ШАП 139 / 0	39 БАП 48 / 9
12 БАД, Витебск	—	6 БАП, 43 БАП, 128 БАП 84 / 0
43 ИАД, Балбасово	160 ИАП, 161 ИАП, 162 ИАП, 163 ИАП 243 / 0	—
13 БАД	—	24 БАП, 97 БАП, 121 БАП, 125 БАП, 130 БАП 208 / 0
<b>ВСЕГО:</b>	<b>881 / 237</b>	<b>459 / 54</b>

### **ВВС Киевского ОВО (Юго-Западный фронт)**

	Истребители	Бомбардировщики
14 ИАД, Луцк	17 ИАП, 46 ИАП, 89 ИАП 171 / 0	—
15 САД, Львов	23 ИАП, 28 ИАП, 164 ИАП 170 / 98	—
63 САД, Самбор	20 ИАП, 91 ИАП, 165 ИАП 178 / 63	—
64 ИАД, Станислав	12 ИАП, 149 ИАП, 166 ИАП, 247 ИАП 275 / 57	—
16 САД, Тарнополь	87 ИАП, 92 ИАП 132 / 4	86 БАП 46 / 9
62 БАД, Овруч	—	52 БАП, 94 БАП, 226 БАП, 227 БАП 213 / 15
17 САД, Проскуров	—	48 БАП, 224 БАП, 225 БАП 66 / 34
19 БАД, Белая Церковь	—	33 БАП, 136 БАП, 138 БАП 142 / 10
44 ИАД, Умань	88 ИАП, 248 ИАП, 249 ИАП 136 / 0	—
36 ИАД, Киев	2 ИАП, 43 ИАП 112 / 0	—
18 ДБАД, Киев	—	90 ДБАП, 93 ДБАП, 14 ТБАП 166 / 9
<b>ВСЕГО:</b>	<b>1174 / 222</b>	<b>633 / 77</b>

### ВВС Одесского ВО ( Южный фронт )

	Истребители	Бомбардировщики
20 САД, Кишинев	4 ИАП, 55 ИАП 208 / 115	45 БАП, 211 БАП 67 / 5
21 САД, Одесса	67 ИАП, 69 ИАП, 146 ИАП, 168 ИАП 277 / 62	5 БАП 60 / 25
45 САД, Кировоград	131 ИАП 72 / 5	132 БАП, 232 БАП 80 / 5
		отд. 317 РАП 40 / 0
<b>ВСЕГО:</b>	<b>557 / 182</b>	<b>247 / 35</b>

### ВВС Черноморского флота

	Истребители	Бомбардировщики
62 ИАБр	8 ИАП, 9 ИАП, 32 ИАП 227 / 19	—
63 БАБр	—	2 МТАП, 40 БАП 108 / 15
отд. эскадрильи	87, 94, 96-я оиаэ 85 / 0	70-я, 78-я обаэ 25 / 0
<b>ВСЕГО:</b>	<b>312 / 19</b>	<b>133 / 15</b>

### Соединения дальнебомбардировочной авиации на Западном ТВД

1-й АК, Новгород	40 АД (53 ДБАП, 200 ДБАП, 7 ТБАП)	94 ДБ-3/ДБ-3ф, 68 ТБ-3
	51 АД (7 ДБАП, 203 ДБАП, 204 ДБАП)	112 ДБ-3/ДБ-3ф
3-й АК, Смоленск	52 АД (98 ДБАП, 212 ДБАП, 3 ТБАП)	132 ДБ-3/ДБ-3ф, 52 ТБ-3
	42 АД (96 ДБАП, 207 ДБАП, 1 ТБАП)	69 ДБ-3/ДБ-3ф, 41 ТБ-3
2-й АК, Курск	35 АД (100 ДБАП, 219 ДБАП, 223 ДБАП)	125 ДБ-3/ДБ-3ф
	48 АД (51 ДБАП, 220 ДБАП, 221 ДБАП)	127 ДБ-3/ДБ-3ф
4-й АК, Запорожье	22 АД (8 ДБАП, 11 ДБАП, 21 ДБАП)	196 ДБ-3/ДБ-3ф
	50 АД (81 ДБАП, 231 ДБАП, 299 ДБАП)	149 ДБ-3/ДБ-3ф
<b>ВСЕГО:</b>		<b>1004 ДБ-3/ДБ-3ф, 161 ТБ-3</b>

**ИТОГО:**

- 4720 истребителей, в т.ч. 1030 МиГ-3 и Як-1;
- 3583 бомбардировщика, в т.ч. 205 Пе-2 и 9 ТБ-7;
- всего 8303 боевых самолета.

**Примечание:**

- указано общее количество самолетов, включая временно неисправные;
- боеготовые самолеты составляли в среднем 80—85 % от общего числа;
- через дробь указано входящее в общую численность количество самолетов «новых типов» (истребители МиГ-3 и Як-1, бомбардировщики Пе-2 и ТБ-7);
- не учтено порядка 25 формирующихся авиаполков и самолеты, находившиеся на их вооружении;
- в составе авиации ВМФ не учтены разведывательные подразделения и находившиеся на их вооружении гидросамолеты;
- состав ВВС Юго-Западного фронта указан по докладу командующего ВВС фронта, в других источниках приводится большее число самолетов.

*Приложение 3*

**Состав группировки и численность  
боевых самолетов Люфтваффе  
на Восточном фронте 22 июня 1941 г.**

**Часть сил 5-го Воздушного флота, Заполярье**

Истребители	Бомбардировщики	Пикировщики Ju-87	Me-110
1./JG 77 12 Bf-109	5./KG 30 12 Ju-88	IV(St)/LG 1 36 Ju-87	ZG 76 6 Me-110

**1-й Воздушный флот (1-й авиакорпус),  
Восточная Пруссия**

Истребители	Бомбардировщики
I, II, III/JG 54 129 Bf-109 F	I, II, III/KG 76 90 Ju-88
4., 5./JG 53 35 Bf-109 F	I, II, III/KG 77 91 Ju-88
Всего: 164 / 131	II, III/KG 1 59 Ju-88
	Kgr 806 30 Ju-88
	Всего: 270 / 210

**2-й Воздушный флот (8-й и 2-й авиакорпуса),  
Польша**

Истребители	Бомбардировщики
I, III/JG 53 79 Bf-109 F	I, 8., 9./KG 2 82 Do-17
II/JG 52 39 Bf-109 F	III/KG 3 44 Do-17
II, III/JG 27 84 Bf-109 E	I, II/KG 3 83 Ju-88
II (Sch)/LG 2 38 Bf-109 E	I, II, III/KG 53 86 He-111
I, II, III, IV/JG 51 160 Bf-109 F	Всего: 295 / 203
Всего: 400 / 346	

Пикировщики Ju-87	Многоцелевые Me -110
II, III/StG 1 81 Ju-87	I, II/ZG 26 78 Me-110
I, III/StG 2 77 Ju-87	II, III/SKG 210 83 Me-110
I, II, III/StG 77 115 Ju-87	штабы эскадр 16 Me-110
Всего: 273 / 184	Всего: 177 / 137

**4-й Воздушный флот, 5-й авиакорпус,  
Южная Польша**

Истребители	Бомбардировщики
I, II, III/JG 3 109 Bf-109 F	I, II, III/KG 51 92 Ju-88
Всего: 109 / 89	I, II/KG 54 71 Ju-88
	I, II, III/KG 55 84 He-111
	Всего: 247 / 226

**4-й Воздушный флот, 4-й авиакорпус,  
Румыния**

Истребители	Бомбардировщики
II, III/JG 77 76 Bf-109 E, F	I, II, III/KG 27 87 He-111
I (J)/LG 2 40 Bf-109 E	II/KG 4 24 He-111
Stab, III/JG 52 47 Bf-109 F	Всего: 111 / 81
Всего: 163 / 105	



ИТОГО: 2275 / 1779

Истребителей — 848 / 683 (633 Bf-109 F + 215 Bf-109 E).

Бомбардировщиков — 935 / 732 (528 Ju-88 + 281 He-111 + 126 Do-17).

Пикировщиков (Ju-87) — 309 / 220.

Многоцелевых (Me-110) — 183 / 144.

**Примечания:**

— в первая цифра — всего самолетов, вторая — в том числе боеготовых; все самолеты 5-го Воздушного флота учтены как боеготовые;

— в самолеты штабного звена учтены в общей численности соответствующих эскадр;

— в тех случаях, когда истребительная группа была оснащена самолетами Bf-109 двух модификаций (E и F), все истребители учтены, как Bf-109 F; это привело к некоторому завышению общей численности Bf-109 F по сравнению с данными других источников;

— в составе штабных звеньев бомбардировочных эскадр было также несколько Me-110 (в данной таблице они не учтены).

*Приложение 4*

**22 июня 1941 г. Заявленные победы  
истребителей 1-го и 2-го В.ф. Люфтваффе  
и реальные потери ВВС СЗФ и ЗФ**

	Всего	В т.ч. истр.
I/JG-54	12	1
II/JG-54	15	1
III/JG-54	6	2
Stab JG-54	1	0
II/JG-53	11	0
Всего по 1-му В.ф.	45	4
III/JG-53	36	20
II/JG-27	10	7
III/JG-27	2	0
Stab JG-27	1	1
I/JG-51	18	2
II/JG-51	28	5
III/JG-51	19	1

	Всего	В т.ч. истр.
IV/JG-51	23	9
Stab JG-51	5	1
I/JG-53	18	2
Stab JG-53	6	3
Всего по 2-му В.ф.	166	51
Всего в полосе СЗФ и ЗФ	211	55
ВВС СЗФ	48—50	11—13
ВВС ЗФ + 3 ДБАК	107—120	35—38
ВСЕГО:	155-170	46—51

**Примечания:**

— группа III/JG-53 действовала на стыке СЗФ и ЗФ, можно предположить, что примерно половина всех заявленных побед относится к воздушным боям с частями ВВС СЗФ;

— в числе заявленных сбитыми истребителей всего 14 «мигов», в том числе как минимум 6 сбиты в полосе СЗФ.

*Приложение 5*

**Безвозвратные боевые потери самолетов Люфтваффе**

**1-й Воздушный флот**

	Истребители	Бомбардиров.	Ju-87	Me-110	Всего	В т.ч. на земле
Исходная численность	164	270	0	0	434	
Потери 22 июня	1	2	—	—	3	0
Потери с 23 по 30 июня	4	34	—	—	38	0
ВСЕГО:	5	36	—	—	41	0

## 2-й Воздушный флот

	Истре- бители	Бомбар- диров.	Ju-87	Me-110	Всего	В т.ч. на земле
Исход- ная числен- ность	400	295	273	177	1145	
Потери 22 июня	15	3	2	5	25	?
Потери с 23 по 30 июня	19	10	17	16	62	6
<b>ВСЕГО:</b>	34	13	19	21	87	6

## 4-й Воздушный флот, 5-й авиакорпус

	Истре- бители	Бомбар- диров.	Ju-87	Me-110	Всего	В т.ч. на земле
Исход- ная числен- ность	109	247	0	?	356	
Потери 22 июня	3	28	—	1	32	0
Потери с 23 по 30 июня	14	31		0	45	0
<b>ВСЕГО:</b>	17	59	—	1	77	0

## 4-й Воздушный флот, 4-й авиакорпус

	Истре- бители	Бомбар- диров.	Ju-87	Me-110	Всего	В т.ч. на земле
Исход- ная числен- ность	163	111	—	—	274	
Потери 22 июня	1	0	—	—	1	0
Потери с 23 по 30 июня	5	7			12	
<b>ВСЕГО:</b>	6	7	—		13	0

## Совокупные потери по всем Воздушным флотам

	Истре- бители	Бомбар- диров.	Ju-87	Me-110	Всего	Из них на зем- ле
Исход- ная числен- ность	848	935	309	183	2275	
Потери 22 июня	20	33	2	6	61	?
Потери с 22 по 30 июня	62	115	19	22	218	6
Потери с 1 по 31 июля	122	149	50	39	370	13
<b>ИТОГО :</b>	<b>184</b>	<b>264</b>	<b>69</b>	<b>61</b>	<b>578</b>	<b>19</b>
% от исходн. числен.	22	28	22	33	25	0,8

### Примечания:

- исходная численность указана с учетом неисправных самолетов;
- в таблицах учтены безвозвратные (повреждение 60%) потери боевых самолетов «от воздействия противника и по неизвестным причинам»;
- совокупные потери за июль указаны с учетом потерь 5-го В.ф. в Заполярье;
- по другим источникам, в июне 1941 г. безвозвратно потеряно на аэродромах 13 немецких самолетов.

### Принятая в Люфтваффе классификация потерь:

- до 24% — небольшие и средние повреждения, которые могут быть устранены наземными службами;
- 25—39% — требуются большие ремонтные работы в частях;
- 40—44% — требуется замена отдельных агрегатов или систем;
- 45—59% — многочисленные повреждения, требующие замены многих агрегатов самолета;
- 60—80% — восстановлению не подлежит, некоторые агрегаты могут быть использованы как запасные части;
- 81—99% — полностью уничтожен, обломки упали на контролируруемую немцами территорию;
- 100% пропал без вести, упал на территории противника или в море.

**Летчики и командиры советских ВВС  
о своих самолетах и тактике противника**

**Из Отчета о боевой работе частей  
6-й САД с 22.6 по 20.9.41 г.**

*«Сплошь и рядом даже превосходящая группа истребителей противника от боя с нашими истребителями уклоняется, а если вступает в бой, то продолжительно и упорно его не ведет. Особенно в свое время Ме-109, также и Ме-110 уклонялись от боя с И-153 38-го ИАП...»*

*Состоящая на вооружении ВВС противника матчасть (Ме-109, Ме-110, Хе-113) по своим ЛТХ хорошая, но из-за недостаточной подготовки летного состава противника и их, видимо, слабой моральной стойкости все возможности матчасти не используются, вследствие чего противник несет большие потери даже в боях, когда значительно превосходит в численности наших истребителей.*

*Бомбардировщики противника действуют назойливо только тогда, когда прикрываются истребителями и не видят организованного отпора с земли или в воздухе; при отпоре очень быстро уходят. Трусость и нежелание вступить в бой с нашими истребителями — основная характеристика подготовки летного состава ВВС противника...»*

*(ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 57—67)*

**Из Отчета о боевой работе  
57-й САД с 22.6 по 23.9.41 г.**

*Не зафиксировано ни одного случая, чтобы пара немецких истребителей вступала в бой с группой наших истребителей; в большинстве случаев, используя скорость, уходят от боя...*

*Из 125 воздушных боев 18 были весьма скоротечными, т.к. противник, имея в отдельных случаях превосходство в скорости, после первой атаки наших истребителей выходил из боя, используя облака или солнце.*

*За три месяца войны со стороны противника не было ни*

*разу наращивания сил в воздушном бою. Бой начинался в воздухе одной группой, ей же он и заканчивался. Основным методом, применяемый противником в воздушном бою с нашими истребителями, — это при равных силах или незначительном превосходстве боя не принимать, прятаться за облаками и выжидать отрыва наших отдельных самолетов от группы, чтобы разделаться в неравном бою с ними...*

*Если после первого удара по [нашему] аэродрому или до него противник не получал противодействия с земли или с воздуха, все его самолеты становились в круг и продолжали бомбардировку и пулеметный огонь с индивидуальным прицеливанием до полного израсходования боекомплекта, делая иногда до 3—4 атак. Как правило, повторных атак противник не делал, если над аэродромом находилось хотя бы 1—2 наших истребителя...*

*Противник, боясь партизан, а вместе с тем и в силу быстрого продвижения вперед, дислоцировал свою авиацию целыми полками и более на одном аэродроме. Всегда расставлял самолеты по центру аэродрома в одну-две линии. Лучшей цели для нашей авиации нельзя было найти...»*

*(ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, лл. 84—89)*

### **Донесение начальника штаба 88-го ИАП (ВВС ЮФ) от 30 сентября 1941 г.**

*«На Ваше приказание сообщаю основные приемы тактики авиации противника, выявленные летным составом полка в процессе боевых действий.*

*1. В ясную солнечную погоду как истребители, так и бомбардировщики противника всегда стараются заходить на цель со стороны солнца. Бомбардировщики противника проявляют активность во время облачной погоды, используя облачность для скрытого полета.*

*2. В воздушном бою истребители противника Me-109 и He-113 (так в советских ВВС называли в тот период «Мессершмитт-109» серии F) всегда стараются иметь преимущество в высоте над нашими самолетами. Преимущественно производят атаки сверху и после атаки боевым разворо-*

том снова уходят вверх. Во время воздушного боя ниже наших самолетов почти никогда не бывают.

3. В воздушном бою истребители противника активно действуют только при большом преимуществе в силе. При равном соотношении сил и даже при своем двойном преимуществе часто уклоняются от боя или быстро выходят из него. После первой атаки набирают высоту и при повторной атаке стараются атаковать наши отдельные самолеты, находящиеся на флангах или в конце боевого порядка.

4. Избегают лобовых атак.

5. Часто одиночные истребители «привязываются» в хвост самолетам, идущим с задания, и атакуют их при заходе на посадку».

(ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 8А, л. 16)

### **Из Отчета о боевых действиях 11-й САД за период с 22.6 по 19.12.41 г.**

За период военных действий самолет ЛаГГ-3 зарекомендовал себя одним из лучших истребителей ВВС Красной Армии. По своим летно-тактическим данным и вооружению далеко превосходит все современные типы истребителей противника. Противник даже при значительном численном превосходстве в бой с истребителями не вступает. При атаках ЛаГГ-3 истребители противника, как правило, уклоняются от боя. Самолет ЛаГГ-3 одинаково маневренный на всех высотах и имеет большой диапазон скорости.

Самолет МиГ-3 в применении в качестве штурмовика и разведчика ввиду недостаточной подготовки летного состава себя не зарекомендовал. В воздушных боях, проведенных в основном на высотах 500—1500 м МиГ-3 оказался менее эффективным, нежели старый тип И-16. Кроме низкой маневренности на малых высотах, МиГ-3 обладает недостаточно сильным вооружением, главным образом — пушечным (так в тексте, возможно, имелось в виду, что отсутствие пушки снижает эффективность вооружения этого самолета).

Самолет И-16, благодаря большому опыту техники пилотирования и боевого применения в прошлом, в условиях борь-

*бы с новейшими типами истребителей противника оказался достаточно эффективным. Большим недостатком истребителя И-16 является относительно слабое вооружение, а главное — изношенность оружия, которое очень часто в воздушном бою и при штурмовых действиях отказывало. При постановке более мощного мотора и усилении вооружения И-16 вполне может соперничать с новыми типами истребителей, как своих, так и противника...»*

*(ЦАМО, ф. 20054-А, оп. 1, д. 12, лл. 27—28)*

**Из записи совещания  
боевого актива летного состава 123-го ИАП,  
27 июня 1942 года**

Краткая справка: 123-й ИАП встретил войну на приграничных аэродромах в районе Брест—Кобрин, 27 июня был выведен на переформирование в подмосковное Монино; летчики полка за 12 дней освоили новый истребитель Як-1, с 15 июля полк в составе 6-го ИАК ПВО воюет в небе Москвы (выполнено 480 боевых вылетов), с 21 сентября в составе 7-го ИАК ПВО (Ленинград) прикрывает с воздуха Дорогу жизни. Всего за первые 12 месяцев войны произведено 3010 боевых вылетов с общим налетом 2431 час, проведено 199 воздушных боев, заявлено 102 сбитых самолета противника, в воздухе потеряно 27 самолетов. В дальнейшем полк преобразован в 27-й Гвардейский.

Капитан Жидов Г.Н., командир эскадрильи, провел 33 воздушных боя, сбил 4 самолета лично и 12 в группе, награжден орденом Красного Знамени»:

*«Что дает нам возможность выходить победителями? Первое то, что мы летаем на самолете Як-1, превосходящем по своим летным данным самолеты противника Ме-109, с которыми нам в основном приходится вести воздушный бой. Второе то, что наши летчик, умело используя машину, дерзко вступают в бой и побеждают...»*

*Вести воздушный бой на самолете Як-1 с самолетами Ме-109 легко, т.к. самолет Як-1 не уступает по скорости,*



*имеет меньший радиус виража, догоняет Me-109 и на пикировании, и при наборе высоты — в этих случаях необходимо только правильно использовать Р-7 (регулятор шага винта): при пикировании необходимо утяжелять шаг винта, а при наборе высоте облегчить винт.*

Пидтыкан И.Д., провел 60 воздушных боев, сбил 8 самолетов лично и 6 в группе, награжден орденом Красного Знамени (в дальнейшем — Герой Советского Союза):

*Воздушный бой на самолете И-16 можно успешно вести с любыми типами самолетов противника благодаря хорошей маневренности И-16. Правда, воздушный бой иной раз принимает форму обороны (особенно с истребителями противника на высоте свыше 2000 м), но и оборона может быть весьма активной и успешной. Ведение воздушного боя является почти безопасным, если у тебя выработана хорошая наблюдательность.*

*Самым главным моментом в воздушном бою является начало боя, т.е. надо первым обнаружить противника или же своевременно увидеть тот момент, когда противник хочет атаковать наши самолеты, а вторым особо важным моментом является выход из боя...*

*Самой хорошей высотой боя для И-16 является высота до 3000 м, а боевой считается высота 1000—2000 м. На этой высоте у самолета И-16 будет максимальная маневренность и скорость... Как только самолет противника начинает производить атаку, необходимо спокойно идти в том же направлении, только с незначительным скольжением (маневр в горизонтальной плоскости, осуществляемый с минимальным креном), дабы не дать ему вести прицельный огонь. По мере сближения необходимо переходить от обороны к наступлению, т.е. произвести быстрый разворот на 180 град. и вести огонь, идя в лобовую...*

*Ведение воздушного боя с истребителями противника на виражах на самолете И-16 является успешным, т.к. И-16 виражит лучше любого самолета противника... После первой удачной атаки немецкий летчик теряется и будет «болтаться» в прицеле до тех пор, пока ты его не собьешь.*

*«Юнкерс-87» обладает хорошей маневренностью — радиус виража почти равен радиусу виража И-16. Самолет в воздухе не идет по прямой, а как бы «танцует», тем самым не давая возможности вести по нему прицельный огонь, но после первых атак наших И-16 всякое сопротивление почти прекращается, и [летчик противника] идет по прямой и не старается поставить свой самолет так, чтобы сам летчик мог вести огонь из пушки или дать возможность вести огонь стрелку-радисту. Ju-87 легко сбиваемый самолет при умелых атаках...*

*Бой И-16 с Me-110. Как и во всяком воздушном бою, здесь необходимо стараться зайти в хвост, иметь преимущество в высоте и бить в основном сзади и в хвост, первоначально по стрелку, а затем по моторам и кабине. В вираж становиться нецелесообразно, т.к. Me-110 виражит на одном моторе очень хорошо, и вираж его равен виражу Як-1, а также потому, что во всем вираже будет вести огонь стрелок-радист... При хорошо работающем моторе на самолете И-16 можно успешно идти в хвост Me-110 при условии, что он не будет пикировать, а будет идти по горизонту...»*

*(ЦАМО, ф. 123 ИАП, оп. 459716, д. 1, л. 1—3)*

## *Приложение 7*

### **Советские ВВС глазами генерала вермахта**

Данный отчет был написан в конце 1940-х гг. в рамках программы американской армии по изучению и систематизации опыта войны. Автор доклада — генерал-полковник вермахта Эрхард Раусс (Erhard Rauss).

*«С точки зрения численности русские ВВС были сильно недооценены немцами до начала Восточной кампании. Но, несмотря на их численность, которая существенно возросла в ходе войны, они не смогли оказать решающего влияния на исход битв на Востоке.*

*Тактика русских ВВС была негибкой и строго ограниченной фиксированными шаблонами. Им недоставало тактиче-*

*ской гибкости. Только в конце 1944-го и в начале 1945 г. можно было наблюдать первые ростки стратегической воздушной войны. Русская авиация дальнего действия, которую немецкая радиоразведка отслеживала с 1941 г., выполняла преимущественно транспортные операции. Хотя ВВС были независимой частью русских вооруженных сил, они были использованы почти исключительно на поле боя, в совместных операциях с армией.*

*Немцы определяли готовящиеся русские атаки среди других признаков, по раннему сбору и концентрации боевой авиации на аэродромах у линии фронта. В этой связи русские оказались большими экспертами по строительству вспомогательных аэродромов. Безжалостно эксплуатируя трудовые ресурсы из местного населения и используя самое примитивное оборудование, они могли полностью подготовить аэродромы в поразительно короткое время. Ни зима, ни периоды дождей или распутицы не могли помешать их работе. Русские ВВС широко использовали ложные аэродромы и макеты самолетов, как и многочисленные способы камуфляжа.*

*В бою направление ударов авиации и степень ее участия управлялись командными постами, находящимися рядом с линией фронта, одной из наиболее качественно выполненных операций в этом отношении был контроль истребителей с земли. С другой стороны, взаимодействие между истребителями и штурмовиками или бомбардировщиками оставляло желать много лучшего. Истребители редко сопровождали их во время выполнения боевых заданий, а если эскорт был, он обычно рассеивался при первом же контакте с противником.*

*Русские показали себя отличными пилотами в плохую погоду. Хотя их самолеты не были оснащены для полетов по приборам, истребители и штурмовики появлялись над полем боя в самую плохую погоду. Для того чтобы застать противника врасплох, они любили пользоваться низкой облачностью и метелями. Русские ночные истребители, как правило, ограничивали себя атаками только на те цели, которые им было приказано уничтожить, и были снабжены приборами только для наиболее базовой навигации. Немцы с удивлением*

*обнаруживали, что русские ночники почти всегда летали с зажженными бортовыми огнями.*

*Воздушные формации, сконцентрированные для операций, всегда обнаруживали быстрое падение боевого потенциала, как только вступали в бой. Число боеспособных самолетов быстро сокращалось, и для нового их приведения в боеготовое состояние требовалось довольно долгое время.*

*Русские широко использовали искусственное задымление для камуфляжа и защиты промышленных предприятий, железнодорожных узлов и мостов против стратегических воздушных атак. Быстрая починка ущерба от бомбежки была особенно примечательной, особенно в случае железнодорожных сооружений. И вновь для этих целей безжалостно привлекалась рабочая сила из местного гражданского населения.*

*Во время войны существенных масштабов достигли операции по воздушному снабжению войск. Самолеты или доставляли припасы на аэродромы, или сбрасывали их на парашютах. Особую роль играл сброс агентов и диверсантов за линией фронта.*

*В начале войны русские наземные войска были чрезвычайно уязвимы к воздушным атакам. Тем не менее очень скоро произошли изменения. Русские войска стали малоуязвимыми к атакам немецких пикировщиков и штурмовиков. Русские много внимания уделяли подготовке войск к обороне против атак с низкой высоты. Все имеющееся в войсках оружие поворачивалось против атакующего самолета, образуя тем самым плотную оборону. Когда позволяла погода, русские войска избегали населенных пунктов и мастерски укрывались на местности. Если, в исключительных случаях, они находили убежище в населенных пунктах, то получали строгий приказ не выходить на улицу в дневное время.*

*В рамках советской идеологии, по мере того как продолжалась война, русские использовали возрастающее число пилотов-женщин и других членов экипажа. Женщины не только управляли транспортными самолетами, но также летали и на боевых машинах.*

*В заключение можно сказать, что русские ВВС, хотя большие по численности и построенные с размахом, были подготовлены очень примитивно. Их воля к бою, агрессивный дух и владение техническими аспектами оставляли желать много лучшего. Постоянно превосходя Люфтваффе численно, они всегда показывали худшие результаты, когда дело доходило до боя. Обычно небольшого числа немецких истребителей было достаточно для того, чтобы очистить небо от русских самолетов».*

*Перевод Евгения Ковалева*

## ИСТОЧНИКИ

1. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 239, лл. 197—244 (цитируется по «Россия-XX век. Документы. 1941 год». Книга 1. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998, стр. 245).
2. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 241, л. 17.
3. ЦАМО, ф.16, оп. 2951, д. 237, л. 6.
4. П.Н. Б о б ы л е в. Репетиция катастрофы. ВИЖ, № 7, 8, 1993.
5. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 64, л. 26 (электронная копия документа размещена на сайте «Подвиг народа». [www.podvignaroda.ru](http://www.podvignaroda.ru)).
6. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 64, л. 18 (электронная копия документа размещена на сайте «Подвиг народа»).
7. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 42, л. 1 (электронная копия документа размещена на сайте «Подвиг народа»).
8. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 70 (цитируется по Сборнику боевых документов Великой Отечественной войны). — СБД № 34, стр. 25.
9. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 60 (цитируется по СБД № 34, стр. 31).
10. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 2, л. 13 (электронная копия документа размещена на сайте «Подвиг народа»).
11. ЦАМО, ф. 221, оп. 42, л. 2 (электронная копия документа размещена на сайте «Подвиг народа»).
12. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 242, лл. 1—35 (цитируется по ВИЖ № 2, 1996).
13. ЦАМО, ф. 619, д. 14—15 (цитируется по СБД № 33, стр. 23—24 ).

14. ЦАМО, ф. 221, оп. 7833, д. 3, лл. 17—21 (цитируется по СБД № 34, стр. 22—25).
15. РГВА, ф. 33987, оп. 3, д. 1279, л. 60 (цитируется по «Россия-XX век. Документы. 1941 год». Кн. 1. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998, стр. 45).
16. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 123 (цитируется по СБД № 34, стр. 37).
17. Ф.Гальдер. Военный дневник, т. 3. М.: Воениздат, 1971, стр. 35.
18. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 40, лл. 288—289 (цитируется по СБД № 34, стр. 142).
19. «Гриф секретности снят. Потери Вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и конфликтах». Статистическое исследование под ред. Г.Ф. Кривошеева. — М.: Воениздат, 1993.
20. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 134.
21. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 1.
22. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 2.
23. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 4.
24. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 133.
25. Статистический сборник «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах». Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова. — М., 1962.
26. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, лл. 1—2.
27. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 3.
28. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 4.
29. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 33, л. 1.
30. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 19.
31. ЦАМО, ф. 344, оп. 5564, д. 1, л. 47 (цитируется по Военно-историческому журналу, № 5, 1989, стр. 51).
32. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 5.
33. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 14.
34. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 2.
35. ЦАМО, ф. 221, оп. 10656, д. 1, лл. 5—6 (цитируется по СБД № 34, стр. 39).
36. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 1.

37. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 8.
38. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 6.
39. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 16.
40. М. Т и м и н. Ответный удар. Действия советской бомбардировочной авиации 22 июня 1941 г., журнал «Авиапарк», № 2, 2010.
41. Информацию предоставил М. Тимин на основании документов архивного дела ЦАМО, ф. 35, оп. 11285, д. 285.
42. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 75.
43. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 3.
44. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 1.
45. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 3.
46. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 77 (цитируется по СБД № 34, стр. 34).
47. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 101 (цитируется по СБД № 34, стр. 36).
48. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 5.
49. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 1.
50. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2.
51. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 4.
52. А. Б о н д а р е н к о. Хроника пикирующего бомбардировщика, газета «Красная Звезда», 20 июня 2001 г.
53. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 103, лл. 86—87, цитируется по: М. Мельтюхов. «Начальный период войны в документах военной контрразведки». В сборнике статей «Трагедия-1941. Причины катастрофы». — М.: Яуза; Эксмо, 2008.
54. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2 (на обороте листа).
55. ЦАМО, ф. 132-а, оп. 2642, д. 41, лл. 1, 2 (цитируется по: «Россия-XX век. Документы. 1941 год». Книга 2. М.: Международный фонд «Демократия», 1998, стр. 432 ).
56. О. Р а с т р е н и н. Основная задача — выбивать у противника танки, журнал «Техника и вооружение», № 5, 2008, стр. 33—34.
57. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 11.
58. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 125 (цитируется по СБД № 34, стр. 38).



59. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 180, л. 3.
60. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 180, л. 2.
61. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 1.
62. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 686, л. 7.
63. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 5.
64. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, лл. 6 и 9.
65. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
66. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 140.
67. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 3.
68. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 1.
69. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 16.
70. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 7.
71. Г.Гот. Танковые операции. — Смоленск: Русич, 1999, стр. 66—70.
72. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 118, л. 2 (цитируется по Военно-историческому журналу, № 6, 1989, стр. 34).
73. ЦАМО, ф. 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 2.
74. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 11.
75. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 10.
76. ЦАМО, ф. 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 3.
77. И.Гуляс. Победы советских летчиков первого дня войны». — Киев: Аэрохобби, № 1, 1994.
78. М.Солонин. На мирно спящих аэродромах. — М.: Яуза; Эскмо, 2006 г., стр. 474.
79. «Военно-исторический журнал», № 7, 1989, стр. 23.
80. М. Маслов, А. Медведь, Д. Хазанов. Истребитель МиГ-3. — М.: РУСАВИА, 2003 г.
81. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 5.
82. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 6.
83. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 9.
84. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, лл. 10—11.
85. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
86. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, лл. 20—21.

87. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 27.
88. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 22.
89. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 10, л. 15.
90. <http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/petrov-nikolay-ivanovich/stranitsa-2.html>.
91. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 14.
92. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 15.
93. <http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/shvarev-aleksandr-efimovich.html>.
94. Б.В. Веселовский. Скрытая биография. — М.: Воениздат, 1996.
95. Информацию на основании архивных дел 61-го ШАП и 8-го САД предоставил М. Тимин.
96. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, вып. № 34. — М.: Воениздат, 1958, стр. 191.
97. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 148; ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 24.
98. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 1.
99. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 8.
100. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 4.
101. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 20.
102. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 152.
103. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 151.
104. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 17.
105. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, лл. 7, 9.
106. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 148.
107. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 3.
108. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2 (на обороте).
109. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 5.
110. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 21.
111. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 6.
112. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 24.
113. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 81.

114. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 62.
115. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 143.
116. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, лл. 3—4.
117. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 5.
118. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 1.
119. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 144.
120. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 6.
121. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 9.
122. Н. Скрипко. По целям ближним и дальним. — М.: Воениздат, 1981.
123. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 65.
124. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 21.
125. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 27.
126. ЦАМО, ф. 221, оп. 3928, д. 6, лл. 3—5 (цитируется по СБД № 34, стр. 44).
127. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 57.
128. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 93.
129. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 1.
130. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 5.
131. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
132. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 6.
133. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, лл. 20—21.
134. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 26.
135. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 97.
136. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 4.
137. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, лл. 111, 120.
138. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 3.
139. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
140. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 20.
141. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 116.
142. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 17.
143. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 5.

144. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 6.
145. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 7.
146. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 4.
147. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 6.
148. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 25.
149. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 12.
150. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, лл. 95, 97, 102.
151. ЦАМО, ф. 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 2.
152. ЦАМО, ф. 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, лл. 3—4.
153. ЦАМО, ф. 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, лл. 6—9.
154. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 5.
155. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 9.
156. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 2.
157. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 63.
158. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 18.
159. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 40, л. 46 (цитируется по СБД № 34, стр. 77).
160. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 10, л. 263 (цитируется по СБД № 34, стр. 80).
161. А. Рытов. Рыцари пятого океана. — М.: Воениздат, 1968, стр. 141.
162. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 99, лл. 376—379, цитируется по: М. Мельтюхов. «Начальный период войны в документах военной контрразведки». В сборнике статей «Трагедия-1941. Причины катастрофы». — М.: Яуза-Эксмо, 2008.
163. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 45.
164. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 8.
165. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 9.
166. Сводки ежемесячных потерь эскадр Люфтваффе по документам Управления главного генерал-квартирмейстера Люфтваффе предоставил Matti Salonen (Финляндия).
167. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 61.
168. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, лл. 94—95.
169. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 61.

170. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 66.
171. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 60.
172. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 62.
173. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, лл. 95, 96, 102.
174. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 97.
175. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, лл. 154—155.
176. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 151.
177. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 97.
178. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 115.
179. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, лл. 64, 117.
180. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 142.
181. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 237, лл. 48—64 (цитируется по: «Россия-XX век. Документы. 1941 год». Книга 2. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998, стр. 134—140).
182. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 75.
183. Ф. Бок. Я стоял у ворот Москвы. — М.: Яуза-Эксмо, 2006, стр. 50.
184. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 84.
185. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 45.
186. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 99.
187. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 109.
188. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 603, лл. 13 — 15.
189. «Гриф секретности снят. Потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и конфликтах». Статистическое исследование под ред. Г.Ф. Кривошеева. — М.: Воениздат, 1993, стр. 163.
190. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 45, л. 41 (цитируется по СБД № 35, стр. 194).
191. ЦАМО, ф. 226, оп. 2156, д. 68, лл. 1—5 (цитируется по СБД № 35, стр. 192).
192. «Гриф секретности снят...», стр. 203.
193. «Артиллерийское снабжение в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». — Москва—Тула, издательство ГАУ, 1977.
194. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 35.

195. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 4; д. 42, лл. 133, 134.
196. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, лл. 80—84.
197. ЦАМО, ф. 35, оп. 28737, д. 1, л. 7, 33, 116, 292, 294 (цитируется по: «Советская авиация в ВОВ», см. п. 25).
198. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 139.
199. Сводка о БЧС ВВС Западного фронта на 22 и 30 июня 1941 г. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133.
200. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, лл. 4—7.
201. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 88.
202. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, лл. 8, 16, 24.
203. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 102.
204. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 115.
205. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 114.
206. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 108.
207. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 106.
208. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 112.
209. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 116.
210. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, лл. 4, 5.
211. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76.
212. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 37.
213. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 71.
214. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 10.
215. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 99, л. 331, д. 98, лл. 243—249, цитируется по: М. Мельтюхов. «Начальный период войны в документах военной контрразведки». В сборнике статей «Трагедия-1941. Причины катастрофы». — М.: Яуза-Эксмо, 2008.
216. Н. Б е л о в. Горячие сердца (статья в сборнике «Буг в огне». Сборник статей. — Минск: Беларусь, 1977, стр. 140—146).
217. П. Ц у п к о. Пикировщики. — М.: Политиздат, 1987.
218. Н. И л ь и н, В. Р у л и н. Гвардейцы в воздухе. — М.: ДОСААФ, 1973.
219. ЦАМО, ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, л. 2.
220. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 25.

221. СБД № 35, стр. 8.
222. Неизвестная Россия, XX век. Сборник документов. Кн. 2. — М.: Историческое наследие, 1992.
223. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 20.
224. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 1.
225. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 2.
226. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 9.
227. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 4.
228. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 5.
229. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, лл. 17—18.
230. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 5.
231. ЦАМО, ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, лл. 2, 3, 4.
232. ЦАМО, ф. 5 ГвИАП, оп. 143445, д. 1, лл. 1—2.
233. ЦАМО, ф. 124 ИАП, оп. 199799, д. 1, лл. 1—2.
234. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 6.
235. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 2.
236. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 19.
237. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24.
238. Г.Н. Захаров. Я — истребитель. — М.: Воениздат, 1985.
239. ЦАМО, ф. 3422, оп. 1, д. 6, л. 7.
240. Копия приговора предоставлена автору архивом Общества «Мемориал».
241. Сводка потерь самолетов Люфтваффе за 22 июня 1941 г. по данным Военного архива ФРГ (ВА-МА RL 2 III/1177) составлена Р. Ларинцевым и А. Зайцевым, размещено на <http://www.airforce.ru/history/ww2/22june41/index.htm>.
242. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-а, л. 142.
243. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 101.
244. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7.
245. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 6; ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 17.
246. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133.
247. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 122.

248. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76.
249. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 2, л. 17.
250. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 18.
251. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 71.
252. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 3.
253. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 8.
254. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 2.
255. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 8.
256. В. Емельяненко. В военном воздухе суровом. — М.: Молодая гвардия, 1972.
257. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 6.
258. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 6.
259. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 34.
260. Д. Хазанов. Вернер Мельдерс. Журнал «Авиамастер», № 4/5, 1997.
261. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7.
262. [http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/luftvict/victory\\_2206.html](http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/luftvict/victory_2206.html) <http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/jg53/jg53.html>.
263. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 42.
264. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 8.
265. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 23.
266. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 26.
267. Л.М. Сандалов. Боевые действия войск 4-й армии. — М.: Воениздат, 1961; цитируется по ВИЖ № 12, 1988.
268. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 7.
269. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 10.
270. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 16.
271. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 43.
272. ЦАМО, ф.70 ГвШАП, оп. 516291, д. 1, информацию предоставил М.Тимин.
273. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 23.
274. Воспоминания С.Ф. Долгушина, размещено на сайте «Я помню» по адресу <http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/dolgushin-sergey-fedorovich.html>



275. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 41.
276. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 26.
277. А. П. Проскурин. В первый день войны. ВИЖ, № 7, 1971, стр. 57—61.
278. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2.
279. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 3.
280. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 7.
281. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 9.
282. ЦАМО, ф. 122 ИАП, оп. 143365, д. 1, л. 5.
283. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 1.
284. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 3.
285. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 4.
286. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 15, л. 7 (цитируется по СБД № 35, стр. 137).
287. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 4 (оборот).
288. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 14.
289. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133; ф. 20054А, оп. 1, д. 12, л. 47.
290. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 15, л. 13 (цитируется по СБД № 35, стр. 139).
291. ЦАМО, ф. 208, оп. 2511, д. 29, лл. 51 — 53.
292. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, лл. 2, 11.
293. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 14.
294. <http://www.iremember.ru/letno-tekh-sostav/titov-nikolay-stepanovich/stranitsa-3.html>.
295. <http://www.airforce.ru/history/ww2/kienko/index.htm>.
296. ЦАМО, ф. 35, оп. 23227, д. 41, лл. 104—106; д. 23, лл. 95—98 (цитируется по сборнику «Советская авиация в Великой Отечественной войне в цифрах», см. п. 25 списка источников).
297. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 1.
298. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 2.
299. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 21.
300. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 6 (оборот).

301. Ф. П о л ы н и н. Боевые маршруты. — М.: Воениздат, 1972.
302. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 19.
303. ЦАМО ф. 16, оп. 2951, д. 243, лл. 4—34 (цитируется по ВИЖ, № 3/1996).
304. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 9, л. 5.
305. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 18.
306. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 1.
307. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 3.
308. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 3.
309. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 5, 9.
310. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 1.
311. Н. С к р и п к о. По целям ближним и дальним. — М.: Воениздат, 1981.
312. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 12.
313. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 2.
314. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, лл. 9, 13.
315. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 14.
316. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 6.
317. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 1.
318. Журнал «Неман» (Минск), № 8/2008, стр. 174.
319. Н. К а ч у к. Бездонное небо, <http://www.pda.sb.by/post/101663/fontsize/11/>.
320. В. М о р о з. Маршал Худяков. Неразгаданная тайна, газета «Красная Звезда» от 24 января 2007 г.
321. ЦАМО, ф. 48а, оп. 1554, д. 90, л. 260 (цитируется по: «Россия-XX век. Документы. 1941 год». Книга 2. — М.: Международный фонд «Демократия», 1998, стр. 440).
322. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 9, л. 10.
323. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 21.
324. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, лл. 16, 20.
325. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 17.
326. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 44.
327. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 28.

328. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 45.  
329. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 24.  
330. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, лл. 47, 50.  
331. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 16.  
332. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, лл. 18—19.  
333. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 21.  
334. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 24.  
335. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, лл. 51—53.  
336. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 2.  
337. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 12.

338. Информация на основании документов из архивов Германии представлена А.Заблотским и Р.Ларинцевым. <http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/ju87loss/ju87loss1.html>

339. ЦАМО, ф. 208, оп. 10169, д. 7, л. 37 (цитируется по СБД № 35, стр. 42).

340. В. Михайлов. Как это было. История разрушения Минска в воспоминаниях очевидцев, газета «Советская Белоруссия», 28 июня 2003 г. <http://www.sb.by/?area=content&articleID=28964>

341. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 28, л. 23.  
342. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 28, л. 84.  
343. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 19; д. 42, л. 134.  
344. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24.  
345. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 35.  
346. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 30.  
347. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 5, лл. 53—56 (цитируется по СБД № 35, стр. 76).  
348. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 69.  
349. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 84.  
350. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 46.  
351. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 47.  
352. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 49.  
353. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 98.

354. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 57; ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 29.

355. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 54.

356. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 34.

357. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 85; д. 94, л. 13.

358. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, лл. 29, 30.

359. ЦАМО, ф. 208, оп. 10169, д. 7, лл. 52—54 (цитируется по СБД № 35, стр. 79).

360. К. С и м о н о в. Разные дни войны. Дневник писателя. Том I. 1941 г. — М.: Молодая гвардия, 1977. (<http://mogilevhistory.narod.ru/1941/simonov30.htm>).

361. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 19.

362. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 134.

363. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, лл. 1, 4.

364. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, лл. 5, 6.

365. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, л. 7.

366. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 51.

367. J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock. «Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I, Teil 6/II, Unternehmen «Barbarossa» Einsatz im Osten 22.06 bis 05.12.1941», Struve's Buchdruckerei und Verlag, 2003.

368. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 350.

369. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 340.

370. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 345.

371. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 336.

372. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 353.

373. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 42.

374. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 3.

375. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24.

376. Библиотека УБП ВВС, инв. № 3446, с. 107 (цитируется по сборнику «Советская авиация ВОВ», см. п. 25).

377. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 115.

378. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 3 (3 об.).

379. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 117.

380. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 64, л. 3.
381. В. Ш в а б е д и с с е н. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации 1941—1945 гг. — Минск: Харвест, 2001.
382. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 12.
383. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 1, л. 20.
384. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 58, л. 38.
385. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 28.
386. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 107.
387. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, лл. 54—59.
388. Размещено на сайте «ВВС России», <http://www.airforce.ru/history/ww2/ww2doc/09061942.htm>.
389. ЦАМО, ф. 148-А, оп. 3763, д. 107, лл. 220—222 (цитируется по сборнику документов «Русский архив. Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы», т. 16 (5—2). — М.: ТЕРРА, 1996.
390. Размещено на сайте «ВВС России», <http://www.airforce.ru/history/ww2/ww2doc/09091942.htm>
391. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 66.
392. ЦАМО, ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, л. 10.

# Оглавление

<b>Глава 1. УНЕСЕННЫЕ БУРЕЙ</b> .....	5
1.1. «О боевых действиях войск с 18 по 23 июня...» .....	5
1.2. Первый удар .....	25
1.3. «Мой КП — в воздухе» .....	46
1.4. На тревожно бодрствующих аэродромах .....	61
1.5. «Ветер войны гнал нас все дальше...» .....	94
1.6. Итоги и обсуждение .....	110
<b>Глава 2. ПЕПЕЛ И АЛМАЗЫ</b> .....	124
2.1. «Противник проявляет признаки полной дезорганизации...» .....	125
2.2. С мечтой о «будущей войне» .....	139
2.3. 30-летний генерал и его дивизия .....	157
2.4. В полосе главного удара .....	188
2.5. В небе над Гродно .....	206
2.6. На крепко спящих аэродромах .....	226
2.7. 22 июня. Ответный удар .....	236
2.8. Мрачные тайны .....	259
2.9. После 22-го .....	272
2.10. Переправы на Березине .....	294
<b>Глава 3. НЕУЧТЕННАЯ УБЫЛЬ</b> .....	308
3.1. Sapiienti sat .....	308
3.2. «О мерах борьбы со скрытым дезертирством...» .....	328
Приложения .....	345
Источники .....	366

Научно-популярное издание

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ: НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА

**Солонин Марк**

**ДРУГАЯ ХРОНОЛОГИЯ КАТАСТРОФЫ 1941  
ПАДЕНИЕ «СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ»**

*Издано в авторской редакции*  
Ответственный редактор *И. Петровский*  
Художественный редактор *П. Волков*  
Технический редактор *В. Кулагина*  
Компьютерная верстка *Е. Кумшаева*  
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](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Подписано в печать 27.07.2011.  
Формат 84×108 1/32. Гарнитура «Ньютон».  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 20,16 + вкл.  
Тираж 7 000 экз. Заказ 6312.

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15  
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



ISBN 978-5-699-51036-8



9 785699 510368 >

**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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://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. +7 (343) 272-72-01/02/03/04/05/06/07/08.

**В Новосибирске:** ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3.  
Тел. +7 (383) 289-91-42. E-mail: [eksmo-nsk@yandex.ru](mailto: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](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»  
можно приобрести в магазинах «Новый книжный» и «Читай-город».**  
Телефон единой справочной: 8 (800) 444-8-444.  
Звонок по России бесплатный.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**  
«Парк культуры и чтения», Невский пр-т, д. 46. Тел. (812) 601-0-601  
[www.bookvoed.ru](http://www.bookvoed.ru)

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**



**НОВАЯ КНИГА** ведущего военного историка! Продолжение бестселлера «Новая хронология катастрофы». Итог масштабного исследования разгрома 1941 года. Истинные причины сокрушительного поражения советской авиации в начале войны. Тысячи страниц первичных документов из строго засекреченных ранее архивных фондов. Уникальные карты дислокации аэродромов ВВС Красной Армии. Опровержение ключевых сталинских мифов о Великой Отечественной. Подлинная хронология грандиозной битвы в воздухе, скрупулезно восстановленная по документам обеих сторон.

Был ли первый удар люфтваффе неожиданным и уничтожающим, а потери советской авиации так велики, как утверждает кремлевская пропаганда? Куда исчезли небесные армады Сталина и предвоенные планы немедленного завоевания господства в воздухе? Почему на приграничных аэродромах навсегда замерли сотни и тысячи краснозвездных самолетов, так и не вступивших в бой? Эта книга окончательно закрывает вопросы, многие десятилетия остававшиеся в эпицентре ожесточенных споров.



ISBN 978-5-699-51036-8



9 785699 510368 >