

Великая Отечественная: Неизвестная война



Новая хронология катастрофы 1941

Марк
Солонин



Марк Семенович Солонин
Новая хронология
катастрофы 1941
Серия «Великая Отечественная:
Неизвестная война»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=632935

Новая хронология катастрофы 1941 / Марк Солонин: Якуза, Эксмо;

Москва; 2010

ISBN 978-5-699-45022-0

Аннотация

Новая книга ведущего военного историка. Продолжение бестселлера «На мирно спящих аэродромах...». Подробная, по дням и часам, реконструкция боевых действий советской авиации в первые недели войны. **НОВАЯ ХРОНОЛОГИЯ КАТАСТРОФЫ 1941** года. Обнаружив и введя в научный оборот огромный – тысячи страниц! – объем первичных документов, проанализировав их с позиции скрупулезного историка-исследователя и профессионального авиационного специалиста, Марк Солонин окончательно и бесповоротно разрушает «карточный домик» традиционной историографии, не оставляя камня на камне от пропагандистских мифов

о «сталинских соколах» и раскрывая подлинные причины чудовищного разгрома советских ВВС

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	34
1.1. Взлет	35
Конец ознакомительного фрагмента.	52

Марк Солонин

Новая хронология катастрофы 1941

Предисловие ВСЯ ПРАВДА

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

66 аэродромов, 1200 самолетов, в том числе 800 уничтоженных на земле. После того как этот трехчлен был зафиксирован в основополагающем для советских историков трак-

тате – шеститомной «Истории Великой Отечественной войны», выпущенной в свет в 1961 г. коллективом авторов Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, дальнейшее исследование вопроса свелось лишь к минимальным словесным вариациям (впрочем, нельзя не отметить, что наблюдался и некоторый плюрализм мнений во времени: 1200 – это «к полудню» или все же за весь день 22 июня 1941 г.).

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

«22 июня свыше 1 тыс. немецких бомбардировщиков подвергали неоднократным налетам 66 наших аэродромов, на которых базировались основные силы авиации западных приграничных округов. В первую очередь были подвергнуты атакам те аэродромы, на которых располагались авиационные полки, вооруженные самолетами новых типов... В результате внезапных массированных ударов по нашим аэродромам и ожесточенных воздушных боев ВВС западных округов в первый день войны потеряли около 1200 самолетов, в том числе 800 было уничтожено на аэродромах». (2)

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

«22 июня 1941 г. большие группы фашистских бомбардировщиков подвергали ударам 66 наших аэродромов, на которых базировались основные силы авиации западных пограничных округов. В первую очередь были подвергнуты ударам

с воздуха аэродромы, на которых базировались авиационные полки, вооруженные самолетами новых конструкций... В результате ударов по аэродромам и в ожесточенных воздушных боях противнику удалось уничтожить до 1200 самолетов, в том числе 800 на аэродромах». (3)

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

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

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

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

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

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

Разумеется, «открыватели глаз» встречались и на родных просторах. Так, небезызвестный А.М. Некрич имел неосторожность завершить свою книгу «1941. 22 июня» (содержавшую весьма резкую – по традиционному шадящим начальство советским меркам – критику Сталина) после смещения Н.С. Хрущева, как раз в момент начинающейся «ресталинизации». Книгу запретили, автору предложили переместиться на Запад, где он был провозглашен выдающимся историком. И по сей день книга Некрича, повествующая о том, как глу-

пый Сталин запретил «готовиться к обороне страны», считается на Западе «золотым стандартом» в изучении истории СССР. Что же нового рассказал нам Некрич про 22 июня 1941 г.? А вот что:

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

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

«На рассвете 22 июня 1941 г. фашистская Германия без

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

Минуло еще 16 лет – срок немалый, за это время кричащий комок живой плоти превращается во взрослого юношу (или стройную девушку). Рухнула Берлинская стена, исчез в небытие Варшавский договор, на 15 обломков развалился «союз нерушимый», на просторах бывшего СССР с головокружительной быстротой менялись идеалы, идолы, флаги, гимны, правительства, президенты, а раз и навсегда заученная мантра про «уничтоженную на земле авиацию» все звучит, не умолкая, в сотнях книг и тысячах газетных статей. И вот уже в 2008 г. МГУ им. Ломоносова выпускает учебник «История России», выучив который студенты должны отчеканить: *«В первые дни войны (спасибо, что хоть не в «первые часы». – М.С.) прямо на аэродромах была уничтожена значительная часть советской авиации»*. (10) И сам Главный Военный Историк, Президент Академии военных наук, академик Российской Академии естественных наук, член-корреспондент Академии наук РФ, доктор военных наук, доктор исторических наук, профессор, бывший заме-

стититель начальника Генерального штаба Советской Армии по научной работе, генерал армии М.А. Гареев в 2010 г., в очередной статье к очередной печальной годовщине начала войны, чеканит: *«В тяжелом положении оказались советские ВВС. Авиация потеряла большинство самолетов на аэродромах... Всего советская авиация в первый день войны потеряла 1200 самолетов»*. (11)

В своих предыдущих книгах (12, 13) я высказал предположение о том, что пресловутый «первый уничтожающий удар по советским аэродромам» – это миф, который *«живет по своим собственным законам, не только не нуждаясь в каком-либо документальном подтверждении, но и ничуть не ослабевая от того потока новых фактов, которые стали доступны всем желающим с начала 90-х годов»*. Я даже имел неосторожность приписать авторство этого мифа советским партийным «историкам» (миф об уничтожении советской авиации на «мирно спящих аэродромах» был старательно вылеплен коммунистическими пропагандистами отнюдь не случайно. История про мирно спящую страну, ставшую объектом подлого вероломного нападения, была очень кстати – эта легенда снимала много «ненужных» вопросов о реальных планах и задачах товарища Сталина»). И вот теперь я вынужден признаться в том, что ввел в заблуждение десятки тысяч читателей. **Советские историки ничего сами не придумали. Документальные подтвержде-**

ния есть. Боевые донесения об уничтожении на земле советских самолетов поступили в первые же часы войны!

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

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

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

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

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

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

«Именем Союза Советских Социалистических Республик. Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР в составе председательствующего диввоенюриста Орлова, членов:

диввоенюриста Кандыбина и военного юриста 1 ранга Чепцова, при секретаре Мазурове в закрытом судебном заседании в гор. Москве 28 июля 1941 г. рассмотрела дело по обвинению Черных Сергея Александровича в преступлении, предусмотренном ст. 193.21 п. «б» УК РСФСР.

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

Кроме того, подсудимый Черных, находясь в ночь с 26 на 27 июня на Сеценском аэродроме и приняв прилетевшие на этот аэродром три советских самолета за фашистские, проявил трусость, объявил бесцельную тревогу, а затем, бросив руководство личным составом дивизии, в паническом состоянии на грузовой машине, без головного убора, пояса и боевого оружия бежал с фронта в г. Брянск, где был задержан органами милиции и доставлен к коменданту гарнизона.

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

Таким образом, подсудимый Черных во время боевых дей-

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

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

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

Дважды повторенное в приговоре выражение «бежал с фронта», по меньшей мере, не точно. 27 июня 1941 г. еще шли бои на подступах к Минску; с отчаянием обреченных сражались разрозненные части и подразделения войск Западного фронта, окруженные в районе Слоним – Новогрудок. Город Сеща (на границе Смоленской и Брянской обла-

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

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

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

Так что же произошло утром 22 июня на аэродромах 9-й САД? Материалы следствия и протоколы допросов С. Черных (уголовно-следственное дело № Р-23923) все еще недоступны для историков (не говоря уже о том, что специфические «методы ведения следствия» НКВД неизбежно поставят под сомнение достоверность показаний, как только они

будут рассекречены). Пока же попробуем «подкрутить резкость», т. е. обратиться к оперативным документам входивших в состав дивизии авиаполков.

На первый взгляд шансы найти что-либо ничтожно малы – какие документы могли остаться от разгромленных в первые же часы войны полков? В фонде самой 9-й авиадивизии (ЦАМО, ф. 20048А, оп. 2) хранится единственное Дело: «Штатно-должностная книга учета офицерского и сержантского состава». Прочитированные выше донесения, написанные карандашом на клочках бумаги, сохранились в архивном фонде вышестоящей инстанции – штаба ВВС Западного фронта. Документы полкового уровня в штаб фронта (т. е. через «три ступеньки» по лестнице «дивизия – армия – фронт»), как правило, не поступают. В фондах разгромленных авиаполков в лучшем случае удастся найти какой-нибудь «Исторический формуляр», составленный новым командованием через несколько месяцев после описываемых событий.

И тем не менее кто ищет, тот находит. Признаюсь – когда из пожелтевшей истрепанной папки перед мной на стол легли два машинописных листочка с заголовком «Оперсводка № 01 к 12.00 22.6.41, штаб 124-го авиаполка, Высоке-Мазовецк», я почувствовал внезапную расфокусировку зрения: вышедшие из повиновения глаза пытались прочесть сразу все. И их можно понять – настоящий первичный документ! Первичнее некуда – полдень первого дня войны! И полк не

лишь бы какой – по числу новейших на тот момент истребителей МиГ-3 (70 единиц) самый крупный, и не только в 9-й САД, но и среди всех истребительных авиаполков советских ВВС.

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

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

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

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

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

Второе. В 8.40 два самолета Ю-88 на высоте 5000 м произвели разведку аэродрома, сделали два виража над аэродро-

мом, после чего один самолет улетел на запад и один – на восток.

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

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

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

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

В 16.20 9 самолетов До17 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-1-6, на аэродроме Белосток оставлено в ангарах 9 самолетов МиГ-3; 6 самолетов МиГ-3 и 2 самолета УТИ-4 уничтожены на аэродроме Россь. В воздушном бою сбит один самолет МиГ-3 и один самолет И-16. Остальные самолеты уничтожены противником на аэродроме В.Мазовецк.

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

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

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

Как видим, документ составлен весьма подробно, в нем отражены даже малозначимые детали событий (*«сделали два виража над аэродромом, после чего один самолет улетел на запад и один – на восток»*). К 12 часам дня составители сводки знают и о том, что произошло в 15.30, и о том, что произошло в 16.20. Уничтожение 6 самолетов МиГ-3 на аэродроме Россь (110 км к востоку от Высоке-Мазовецк) произошло (если произошло) еще позже, но и об этом знают майор Дрызлов и капитан Шагин. Разгадка такой сверхъестественной прозорливости обнаруживается очень просто. В нижней части второго листа документа синим карандашом вписан исходящий номер 01 (что вполне естественно для Оперсводки № 01) и дата: 1.7.41. Первое июля. Десятый день войны. Еще ниже – рукописная надпись: *«Получил 1.7. 41 12.00»*. Подпись неразборчива, похоже на *«В. Храбров»*.

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

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

22.6.41 после шестикратного налета немецких бомбардировщиков на аэродром В-Мазовецк и уничтожения матчасти самолетов и автотранспорта мною в 22 ч. 10 мин. 22.6. было принято решение из-за отсутствия связи со штабом 9 САД вывести личный состав и часть необходимой доку-

ментации штаба в г. Белосток за получением дальнейших указаний. В Белосток штаб полка и часть летного и технического состава в количестве 19 человек на одном авто-стартере (машина аэродромного оборудования, предназначенная для раскрутки воздушного винта при запуске двигателя истребителя. – М.С.) прибыли в 01.30 23.6. Узнав об убытии штаба дивизии из Белостока, в поисках личного состава и штаба дивизии штабом полка пройдены пункты: Белосток, Кватеры, Волковыск, Зельва, Слоним, Барановичи, Слуцк, Пуховичи, Бобруйск, Могилев, Орша, Смоленск, Рославль, Сеца, Брянск, Орел.

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

Нач. штаба майор Дрызлов (подпись)».

Даже по прямой линии маршрут маршброска штаба 124-го ИАП составляет не менее 950 км, по дорогам – и того больше. Как можно предположить, написание и подписа-ние бумаг происходило в конечном пункте маршрута, городе Орел (правда, в этом случае становится непонятным – поче-му перемещение командира дивизии из Сеци в Брянск было

названо «бегством»? Орел на 100 км восточнее Брянска, т. е. еще дальше от фронта...). Такое предположение косвенно подтверждается и тем, что Оперсводка (б/н) штаба 9-й САД к 22.00 30.6.41 составлена также в г. Орел. (20)

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

Написать «Высоке-Мазовецк» на Оперативной сводке, составленной в глубочайшем тылу, за многие сотни километров от фронта, да еще и ошибиться с указанием времени

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

Тем не менее задолго до того, как обстоятельства разгрома 9-й САД заинтересовали историков, этим вопросом вплотную занялось «3-е Управление НКО» (так на тот момент именовалась военная контрразведка, 17 июля 1941 г. снова переданная в состав НКВД и получившая новое старое название «особый отдел»). Теоретически документы «Особых отделов» по-прежнему недоступны, однако «суровость российских законов смягчается их неисполнением». В данном случае – избыточным количеством бумаг, которые плодит всякая бюрократическая машина. Некоторые копии некоторых донесений «3го Управления» оказались в делах архивного фонда Главного Политуправления Красной Армии. По правилам, документы лета 1941 г. должны были бы

храниться в ЦАМО, но по счастливой случайности они оказались в открытом доступе в РГВА (Российский Государственный военный архив), где их обнаружил и опубликовал известный российский историк М.И. Мельтюхов. (21) И уже совершенно случайному стечению обстоятельств мы обязаны тем, что среди доступных документов оказалось Спецсообщение 3-го Управления НКО № 37928 от 15 июля 1941 г.:

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

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

Майор Еришов, 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 под-

биты – Крутоверец, Коробков, Кукушкин и Киселев.

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

Командир 124-го ИАП майор Полушин 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 Полушин улетел на самолете УТИ-4, не дав никаких указаний.

Помощник командира 124-го ИАП капитан Круглов оставался 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 отрегулировать их. Все это привело к тому, что все самолеты

полка были уничтожены». (22)

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

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

боевых самолетов советских ВВС того периода, и отсутствие патронов к ШКАСу на крупном военном аэродроме крайне маловероятно.

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

«О предании суду Военного трибунала.

*Командир 9 САД генерал-майор Черных в результате преступного отношения к своим служебным обязанностям, полного игнорирования обстановки, **запретил перебазирование материальной части** (подчеркнуто мной. – М.С.), чем способствовал уничтожению противником самолетов*

на аэродроме. Кроме того, будучи направлен в тыл на формирование новых частей, генерал-майор Черных и там проявил трусость и паникерство... Приказ разъяснить всему командному составу до командиров полков включительно».
(23)

Командующим Западным фронтом на тот момент был сам нарком обороны СССР маршал Тимошенко. Вероятно, именно поэтому последовало указание («приказ разъяснить всему командному составу...») и копии документа были разосланы в штабы соединений других фронтов. Как бы то ни было, Военная коллегия Верховного Суда признала генерала Черных виновным в «преступном бездействии», маршал Тимошенко обвиняет его в преступном действии («запретил перебазирование материальной части»); расследование же военной контрразведки констатирует, что в поспешном «перебазировании» вовсе не было никакой необходимости, и именно оно послужило толчком к развалу 41-го авиаполка...

В предисловии к первому изданию «Аэродромов» я писал:

«Позвольте вам напомнить, что архив – это не та загадочная КОМНАТА из знаменитого романа Стругацких, в которой все тайное становилось явным. Архив – это всего лишь склад, в котором хранятся бумажные носители информации. Подлинность пожелтелой бумажки ни в малей-

шей степени не является доказательством достоверности тех сведений, которые на этой бумажке зафиксированы. Например, подлинный протокол допроса Бухарина с его собственноручной подписью еще не является доказательством достоверности информации о том, что «любимец партии» на пару с Рыковым сыпал толченое стекло в сливочное масло трудящихся...Повсему поэтому пресловутый «допуск в архив» ни в малейшей степени не освобождает исследователя от самой трудной части работы – от оценки достоверности найденной информации». (24)

С тех пор у меня появилась возможность ознакомиться с десятками тысяч страниц архивных документов четырех важнейших исторических архивов страны (ЦАМО, РГВА, РГАСПИ, ГАРФ), и сейчас я готов снова подписаться под своими словами: «Архив – это всего лишь склад пожелтевших бумажек». Там нет скрижалей Завета, дарованных людям самим Всевышним. Слова, которые записаны на страницах архивных документов, написаны людьми. У этих людей были свои слабости, свои личные интересы и амбиции, они (как и все прочие) могли ошибаться, и – в отличие от нас с вами – авторы всех этих бесчисленных Оперсводок и Боевых донесений действовали в состоянии жесточайшего стресса. Они были на войне: их убивали, они убивали, и никто не знал – увидит ли он рассвет завтрашнего дня.

Вот поэтому на страницах подлинных архивных документов высаживаются сотни несуществующих немецких десан-

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

Важно отметить, что вызывающе-пренебрежительное отношение ко всем иным, кроме архивных, источникам исторической информации является «изобретением новейших времен». Ничего подобного в прошлом не было. В частности, мемуарная литература (так же как и устные воспоминания свидетелей и участников событий) по всем канонам

«источниковедения» (есть в исторической науке такой термин) всегда считалась вполне «законным» источником, ее использование в научном исследовании только приветствовалось. Все изменилось после того, как на рубеже 80—90-х годов «карточный домик» традиционной советской историографии Второй мировой войны начал разваливаться. Первые работы новой историографии (имею в виду прежде всего книги В. Суворова) были написаны авторами, не имевшими доступа к архивам; написаны главным образом по мемуарам и открытым публикациям. Вот тут-то защитники партийно-исторической мифологии и засуетились – они мигом вспомнили о том, что архивы пока еще в их руках, и поспешили объявить ВСЕ иные источники (включая их собственные «научные труды» и мемуары прославленных ими же советских полководцев) легковесными «мурзилками», ссылаться на которые в серьезном исследовании просто смешно.

Несколько лет назад один из моих недобросовестных критиков написал заметку, снабдив ее издевательским названием: «Историк-любитель предложил отменить архивы». Не отвлекаясь на полемику подобного уровня, хочу обратить внимание читателей на нечто более важное. Военно-исторический архив – это важнейший и богатейший источник информации; в архивных документах скрывается вся правда. Проблема лишь в правильной постановке ударения – на первом слове. ВСЯ правда. Слишком много правды. Паническая радиограмма командира 9-й САД (не ее содержание,

а сам факт ее отправки, да еще и открытым текстом – что, как мы можем убедиться из другого архивного документа, не прошло мимо внимания противника) – это тоже часть правды о состоянии и действиях советских ВВС. И бесчисленные донесения о мифических немецких десантах, и разведсводки о движении по шоссе Брест – Ковель танковой колонны противника, и «Оперсводка к 12.00 22.6», сочиненная 1 июля, – все это очень важная информация. Трудная задача исследователя заключается в том, чтобы понять – о чем эта информация свидетельствует? О суперэффективном налете германской авиации? Или о чудовищном хаосе и панике, охватившей командный эшелон Красной Армии?

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

Глава 1

Советские ВВС накануне войны с Германией

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

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

1.1. Взлет

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

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

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

В 1932 г. Штаб Красной Армии, возглавляемый будущим маршалом А.И. Егоровым, потребовал создать такую

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

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

Эта программа успешно (хотя и не без проблем и временных сбоев) выполнялась. Если за все четыре года первой пятилетки авиапромышленность выпустила 4289 самолетов, то в 1933–1934 гг. объем производства составлял 4 тыс. самолетов ежегодно. В 1935 г. произошел (главным образом вследствие трудностей, связанных с освоением серийного производства самолетов нового «скоростного» поколения) спад производства до 2,5 тыс., но уже к 1937 г. объем годового выпуска превысил 6 тыс. самолетов.

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

А теперь – немного статистики. В 1936 г. на вооружении французских ВВС числилось 386 самолетов, в том числе 194 (сто девяносто четыре) боевых. Лишь в 1938 году начался серийный выпуск первого массового истребителя-моноплана; им стал Моран-Сольне (Morane-Saulnier) MC406. Этот самолет был выпущен в огромном (по французским меркам) количестве – до мая 1940 г. было поставлено 1098 единиц. Главным тормозом производства оказалась острая нехватка двигателей – французская промышлен-

ность не смогла обеспечить поставку моторов «Испано-Сюиза» HS12Y31 в нужном количестве. В мае 1939 г. французское правительство запросило согласие правительства СССР на закупку 200 «Испано-Сюиз», которые по французской лицензии и под скромными пролетарскими именами М-100, М-103 производились на моторном заводе № 26 в Рыбинске. Моторы французам не продали, но стоит отметить, что в 1939 году завод № 26 выпустил 5266 М-103, не считая моторов новой модификации (М-104 и М-105)

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

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

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

Истребительные и штурмовые авиаполки организационно состояли из 4 эскадрилий по 15 самолетов в каждой плюс

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

Разумеется, этого было недопустимо мало, поэтому количественный рост военной авиации Советского Союза продолжился со всеускоряющимся темпом. В 1940 г. «мирный созидательный труд советского народа» добавил к арсеналам ВВС 4153 истребителя и 3575 бомбардировщиков. По состоянию на 4 июля 1940 г. (в этот день нарком обороны Тимошенко отправил на имя Сталина и Молотова очередную докладную записку) в составе ВВС Красной Армии числился уже 181 авиаполк.

5 ноября 1940 г. Политбюро утвердило программу дальнейшего развития военной авиации: к 1 января 1941 г. предстояло довести ее численность до 239 авиаполков с

14 108 боевыми самолетами в строю. К концу 1941 г. предстояло развернуть ВВС Красной Армии в составе **343 авиаполков** (в том числе 149 истребительных, 144 бомбардировочных, 22 полка дальних двухмоторных истребителей сопровождения). На вооружении этой Великой Армады должно было быть **22 170 боевых самолетов** (еще 10 457 самолетов предполагалось иметь в качестве резерва, в составе вспомогательных частей и военно-учебных заведений). (27)

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

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

мая 1941 г. называют ту же цифру: 218 «имеющихся и боевых» авиационных полков. Авторы монографии «1941 год – уроки и выводы» утверждают, что к 1 июня в строю было уже 266 авиационных полков...

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

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

ставе ВВС флотов (о существовании которых традиционно принято «забывать») было больше, чем во всей группировке Люфтваффе на Восточном фронте.

Таковы факты. В основной своей массе эти факты введены в научный оборот более 15–20 лет назад, и их достоверность сомнений не вызывает. Выводы же из этих фактов могут быть самыми различными. В частности, большая часть российских (бывших партийно-советских) историков и, что весьма примечательно, их западных коллег пришли на основании этих фактов к выводу о том, что советские боевые самолеты были никчемным барахлом. «Безнадежно устаревшие фанерные этажерки, не идущие ни в какое сравнение с могучими воздушными кораблями Люфтваффе». Такой вывод основывался отнюдь не на результатах доскональных исследований аэродинамики и динамики полета, компьютерного моделирования воздушных боев и полигонных испытаний вооружения. К чему такие сложности? Все было сделано гораздо проще и несравненно более эффективно.

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

душевный покой – это объявить десятки тысяч советских самолетов «безнадёжно устаревшим хламом».

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

В середине 30-х годов основные боевые самолеты советских ВВС (истребитель И-16, легкий фронтовой бомбардировщик СБ, дальний бомбардировщик ДБ-3) по всему комплексу своих тактико-технических характеристик соответствовали лучшим мировым стандартам. Более того, на момент своего появления именно они (прежде всего это относится к великолепному истребителю И-16) и задавали «лучшие мировые стандарты». Что же касается тяжелого (20 тонн взлетного веса) цельнометаллического четырехмоторного бомбардировщика ТБ-3, то этот воздушный корабль и вовсе не имел аналогов в мире (серийное производство ги-

ганта было начато еще в 1932 г., тогда же началось формирование тяжелых бомбардировочных авиабригад, т. е. первых в истории соединений стратегической авиации).

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

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

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

емность, боевая живучесть (благодаря использованию двигателя воздушного охлаждения и бронеспинки летчика) – у советского истребителя было лучше. Остается только добавить, что И-16 тип 5 был запущен в серийное производство еще в июле 1935 г.

Такая же ситуация сложилась и по другим «парам» боевых самолетов 36—37х годов: легкий скоростной бомбардировщик СБ как минимум не уступал немецкому «Дорнье» Do-17, средний бомбардировщик ДБ-3 по ряду важных параметров (дальность, скороподъемность, потолок) превосходил немецкий «Хейнкель» He-111. Важно отметить и то, что советские боевые самолеты были запущены в серию на 1–2 года раньше своих немецких конкурентов, поэтому период «детских болезней» у них уже отходил в прошлое. Еще более отставали английские и французские ВВС – серийное производство первого английского скоростного истребителя «Харрикейн» началось в октябре 1937 г., упомянутый выше французский MS406 был запущен в серию лишь в июне 1938 г.

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

Первое и самое важное объяснение состоит в том, что да-

же голодная колхозная кляча с легкостью обгонит арабского скакуна – если скакун стоит на привязи в стойле. Германия обладала всем необходимым для создания современного боевого самолета – огромным промышленным потенциалом, многовековыми традициями технического творчества, мощными научными институтами (выдающиеся достижения немецкой школы аэродинамики очевидны и бесспорны), богатым опытом создания боевых самолетов в период Первой мировой войны. И все это было почти сведено к нулю ограничениями Версальского договора, по условиям которого Германии запрещалось иметь и производить самолеты военного назначения. Оговорка «почти» сделана не случайно. Под завесой тайны работали исследовательские лаборатории, новые технические решения отрабатывались в конструкциях гражданских самолетов, с «прицелом на будущее» было развернуто самое мощное в Европе производство алюминия (в 1939 г. производство первичного алюминия в Германии в четыре раза превышало соответствующий показатель СССР). И тем не менее к тому моменту, когда немецкие конструкторы провели первые осевые линии на чертежах первых боевых самолетов, их отставание от советских конкурентов измерялось годами.

Еще большими потенциальными возможностями обладала самая могучая экономика мира – американская. И она их успешно использовала. В создании пассажирских, транспортных, морских самолетов авиаконструкторы США не

знали себе равных. Большая часть ключевых технических решений, открывших дорогу к скоростной авиации (свободнонесущее крыло, фюзеляж с гладкой работающей обшивкой, кольцевой капот двигателя воздушного охлаждения, механизация крыла, убирающееся шасси, воздушный винт переменного шага) была впервые внедрена в конструкцию серийных самолетов именно в США. (30) Огромные размеры страны и высокий уровень доходов ее жителей обеспечивали устойчивый спрос на пассажирские и грузовые авиаперевозки. Запущенный в серийное производство в 1936 г. легендарный «Дуглас» DC3 по праву считается лучшим пассажирским самолетом довоенного времени; в Советском Союзе его лицензионная версия Ли-2 оставалась в эксплуатации вплоть до начала 60-х годов.

А вот в создании мощной военной авиации политическое руководство США не видело большой нужды. Зачем? От беспокойной Европы их отделяли безбрежные просторы Атлантики, преодолеть которые в то время не мог ни один серийный (или проектируемый) бомбардировщик – даже в самоубийственном полете «в один конец». К северу от США находилась тихая и дружелюбная Канада, к югу – шумная, но крайне слабая Мексика. Для чего же было тратить (да еще и в обстановке глубокого экономического кризиса начала 30-х годов) деньги избирателей-налогоплательщиков на бесцельные военные приготовления? В 1939 г. сухопутная армия США находилась на 17-м месте в мире, уступая в чис-

ленности армии Румынии. К сентябрю 1939 г. ВВС армии США имели на своем вооружении 489 истребителей – такая цифра могла вызвать у склонного к шутке и юмору товарища Сталина только презрительный смех...

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

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

мерной поддержкой «борцов за мир и разоружение» за пределами границ СССР.

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

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

В 1932–1933 гг. у тонущей в волнах Великой депрессии Америки закупили не просто лицензию на производство – договор предполагал поставку полного комплекта технологического оборудования (на нем и вырос гигантский авиамоторный завод № 19 в Перми), пусконаладку и техническое сопровождение производства, передачу чертежей и технологии изготовления всех последующих модификаций «Циклона». Первые М-25 (в девичестве R-1820 F3) и вовсе были собраны из американских комплектов узлов и деталей. Затем наладили собственное производство модификаций G-2, G-5 и G-100 (М-62 и М-63). Двигатель М-63 при весе в 520 кг развивал взлетную мощность 1100 л/с (номинальная – 900 на высоте 4,5 км), превратив легкий истребитель И-16

в ревущее чудовище, с энерговооруженностью которого могли равняться лишь некоторые (!) немецкие и английские истребители конца Второй мировой войны. О том, какого технического уровня был «Циклон», можно судить по тому, что именно эти моторы (в количестве 4 штук) стояли на знаменитых американских «Летающих крепостях» В-17, а редукторный вариант R-1820 G-5 по сей день под названием М-62ИР работает в небе на самолетах Ан-2.

Во Франции в июне 1934 г., после многолетних тщательных поисков наилучшего образца, закупили лицензию и часть уникального оборудования для производства мотора «Испано-Сюиза» HS12Ybrs. На тот момент это был, наверное, лучший в мире (по соотношению мощность/вес) авиадвигатель жидкостного охлаждения. В 1935 г. двигатель был запущен в серийное производство на заводе № 26 в Рыбинске под названием М-100. На следующей модификации (М-103), за счет форсирования по оборотам и наддуву, мощность подняли с 750 до 1000 л/с. Затем последовал М-105 (уже заметно отличающийся по конструкции от французского «первоисточника»), взлетную мощность которого довели до 1100 л/с при собственном весе 570 кг. Именно моторы семейства HS12Y сделали возможным создание скоростного бомбардировщика СБ и обеспечили поддержание его ТТХ на достаточно высоком уровне вплоть до начала 40-х годов.

Третий участник «чудо-тройки» советских боевых самолетов 30-х годов – средний («дальний» по названию) бом-

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.