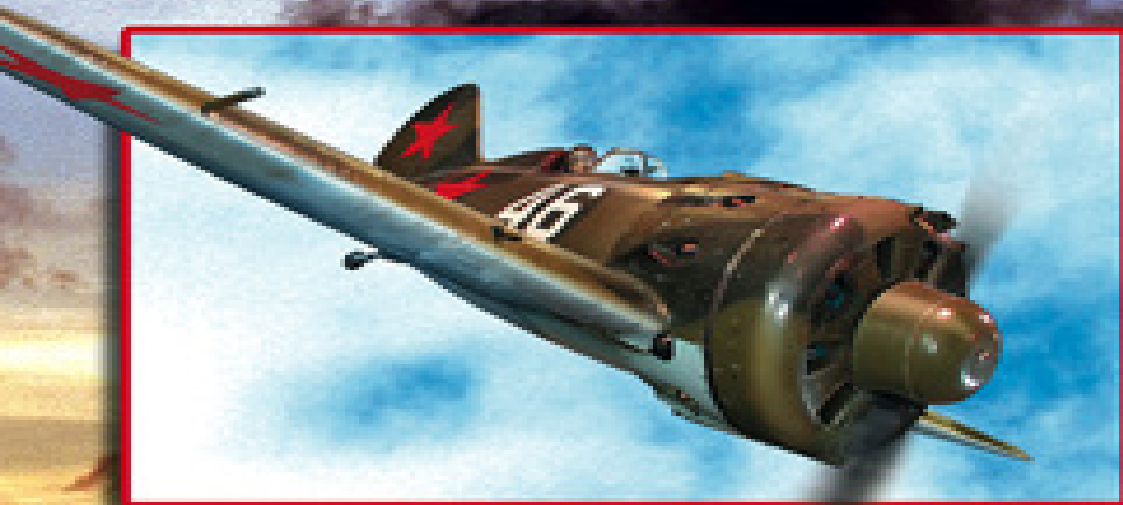


ДМИТРИЙ ХАЗАНОВ



1941

«Сталинские ПРОТИВ СОКОЛЫ» ЛЮФТВАФФЕ



Annotation

Что произошло на приграничных аэродромах 22 июня 1941 года – подробно, по часам и минутам? Была ли наша авиация застигнута врасплох? Какие потери понесла? Почему Люфтваффе удалось так быстро завоевать господство в воздухе? В чем главные причины неудач ВВС РККА на первом этапе войны?

Эта книга отвечает на самые сложные и спорные вопросы советской истории. Это исследование не замалчивает наши поражения – но и не смакует неудачи, катастрофы и потери. Это – первая попытка беспристрастно разобраться, что же на самом деле происходило над советско-германским фронтом летом и осенью 1941 года, оценить масштабы и результаты грандиозной битвы за небо, развернувшейся от Финляндии до Черного моря.

Первое издание книги выходило под заглавием «1941. Борьба за господство в воздухе»

-
- [Дмитрий Борисович Хазанов](#)
 - [ПРЕДИСЛОВИЕ](#)
 - [Часть 1](#)
 - [СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДОКТРИНА В 1925–1939 ГГ.](#)
 - [Источники и литература](#)
 - [ВТОРЖЕНИЕ. НАЧАЛО ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ](#)
 - [Пролог](#)
 - [На прибалтийском направлении](#)
 - [На направлении главного удара](#)
 - [На Юго-Западном направлении](#)
 - [Итоги первого дня войны](#)

- [Источники и литература](#)
 - [ПЕРВАЯ ВОЗДУШНАЯ ОПЕРАЦИЯ СОВЕТСКИХ ВВС В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ](#)
 - [Источники и литература](#)
 - [ГРОЗОВОЕ МОСКОВСКОЕ ЛЕТО](#)
 - [Конец ознакомительного фрагмента.](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
-

Дмитрий Борисович Хазанов
1941. «Сталинские соколы»
против Люфтваффе

ПРЕДИСЛОВИЕ

Более шести десятилетий отделяет нас от событий горького для всей страны 1941 г., но не затихает боль утрат и не пропадает интерес широких масс читателей к тем давним событиям. Данная книга посвящена преимущественно действиям советской авиации в первые месяцы Великой Отечественной войны. Впрочем, в первой главе автор рассказывает и о предвоенном времени, освещая некоторые вопросы нашей авиационной доктрины, этапы формирования и развития советской авиации, останавливаясь на том, как собиралось использовать наши ВВС военное и политическое руководство Советского Союза.

В одной из ключевых глав книги подробно рассказывается о событиях 22 июня 1941 г., когда отмобилизованные и хорошо подготовленные войска «профессиональной» германской армии, поддержанные главными силами люфтваффе, нанесли мощный удар по нашей территории и Красной Армии, находившейся в стадии развертывания, и, как показали дальнейшие события, не готовой к войне.

Большое внимание уделено описанию событий воздушной войны над Москвой и Подмосковьем летом 1941 г., проанализированы вопросы строительства и функционирования противовоздушной обороны столь крупного пункта, каким являлась столица. Обращение к воспоминаниям советских и немецких летчиков, командиров, иных участников событий позволяет лучше понять суть прошедших событий. Представляются важными сведения о потерях сторон, погибших и пострадавших при бомбардировках, разрушениях Москвы. Автор показывает, что, несмотря на различные недочеты в организации ПВО, мужество и героизм

летчиков, зенитчиков, прожектористов, аэростатчиков, бойцов ВНОС и других подразделений не позволили вражеским разведчикам и бомбардировщикам хозяйничать в московском небе, разрушить советскую столицу.

Подробно рассматривается ход сражения на Юго-Западном фронте, начиная с 22 июня и заканчивая 26 сентября 1941 г., когда Киевская оборонительная операция завершилась катастрофическим поражением Красной Армии. Почти за 100 дней враг продвинулся более чем на 600 км вглубь Украины, захватил колоссальные трофеи. Описываются борьба за господство в воздухе, действия авиации в поддержку наземных войск, ведение разведки, атаки неприятельских аэродромов и переправ, другие важные вопросы.

В книге рассказывается о начале нового конфликта с Финляндией, которая вступила в войну после первой воздушной операции ВВС Красной Армии – серии авианалетов на финские аэродромы и населенные пункты с 25 по 30 июня 1941 г. Уделено место налетам на нефтепромыслы Румынии, проведенные силами ВВС ЧФ и дальнебомбардировочной авиации, вопросам организации противовоздушной обороны Ленинграда, другим аспектам войны в воздухе на советско-германском фронте.

Монография написана на основе советских и немецких архивных документов, воспоминаний участников событий. Ставшие доступными в последние годы новые материалы позволили дополнить ранее публиковавшиеся автором статьи, уточнить ряд цифр, привести более достоверные данные о составе сил и средств, а также потерях сторон, сделать более полными выводы.

Помощь при подготовке рукописи оказали М.Ю. Быков, В.Л. Голотюк, А.А. Егерев, А.В. Исаев, А.В. Котлобовский, А.Ю. Лашков, А.Н. Медведь, С.А. Микоян, Ю.Г. Минкевич, М.В. Михалев, М.Э. Морозов, Ю.А. Мясников, Г.П. Серов, при переводе с немецкого – С.А. Липатов и А.В. Михайлов, которым автор выражает глубокую и искреннюю благодарность. Слова признательности хочется высказать финским историкам К.-Ф. Геусту и М. Салонену, а также редактору И.В. Башниной.

Часть 1

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДОКТРИНА В 1925-1939 ГГ.

Революция, Гражданская война, интервенция иностранных государств прервали неуклонное развитие России как индустриального государства. В начале 20-х годов XX века в народном хозяйстве и на транспорте царил разруха, не хватало современной техники и квалифицированных кадров. Предстояло в кратчайшие сроки решить множество сложнейших задач, таких, как налаживание работы национализированных фабрик и заводов, значительное (почти в 10 раз) сокращение численности армии и флота.

Одновременно требовалось восстановить и развить материально-техническую базу промышленности, в частности авиации, организационно оформить Красный Воздушный Флот, подготовить и воспитать собственные авиационные кадры. Наряду с так называемыми «краснофлотцами» видное место в Красной Армии заняли офицеры царской армии, перешедшие на сторону революции. В целом в начале 1920-х годов Советская Россия в вопросах развития авиационно-промышленной базы, подготовки кадров, научно-технических изысканий, опытного и экспериментального строительства значительно уступала ведущим капиталистическим державам – Великобритании, Франции, США. Уступала она и Германии. Хотя Версальский договор запрещал проигравшей Первую мировую войну стране иметь военную авиацию, здесь смогли сохранить традиции, кадры, ценные конструкторские наработки.

На вооружении Красного Воздушного Флота находились преимущественно импортные самолеты. Процесс становления собственного авиационного

производства в разоренном войной и технически отсталом Советском Союзе протекал медленно и был сопряжен со значительными трудностями. Практически до 1925 г. отрасль «топталась на месте», не наращивала объемов выпускаемой продукции. Застой авиапромышленности объяснялся не только объективными, общими для всей советской экономики той поры причинами, но и обуславливался наличием серьезных внутриотраслевых проблем – неудовлетворительным состоянием основных фондов авиастроения (нехватка производственных площадей, современного оборудования, ветхость и примитивность зданий, установок, сооружений), плохим снабжением сырьем, материалами, топливом [1].

На 1 октября 1925 г. авиазаводы располагали 2886 станками, из которых были задействованы только 1938. Износ производственных зданий составлял в самолетостроении 32%, в моторостроении 21%. Из-за нехватки материалов, сырья и энергии производственные мощности авиазаводов были использованы едва больше, чем наполовину. В это время в отрасли было занято 5114 человек, из них 3677 рабочих, в том числе производственных – 2258 человек. Они преимущественно выпускали моторы М-5, самолеты-истребители И-2, разведчики Р-1, учебные У-1, а также ремонтировали пришедшую в негодность технику. Большая доля ручного труда и низкая энерговооруженность снижали и без того низкую производительность. Да и выпускать, по большому счету, авиазаводам было нечего [2].

Важную, во многом определяющую роль в развитии советской авиации сыграли решения XIV съезда ВКП(б), известного по учебникам истории как «съезд социалистической индустриализации». В декабре 1925 г. он наметил курс на развитие тяжелой индустрии, крупной машинной промышленности, способной

оснастить фабрики, заводы, сельское хозяйство новейшей техникой. Съезд поручил Центральному Комитету партии принять все меры к укреплению обороноспособности страны и усилению мощи Красной Армии и Красного Флота – морского и воздушного.

Конкретизируя решения съезда, Совет Труда и Оборона (СТО) в следующем году заслушал доклад председателя Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) Ф.Э. Дзержинского о состоянии авиапромышленности. СТО принял постановление, предусматривающее дальнейшее увеличение производственных мощностей авиазаводов, в первую очередь моторостроительных и тех самолетостроительных, где производили истребители и бомбардировщики. На капитальное строительство и оборудование существующих заводов за три года выделялась огромная по тем временам сумма – 19,5 млн руб. Предусматривалось доведение годового производства до 1500 самолетов и 1800 моторов (при работе в одну смену) [3].

Выступая на следующем, XV съезде ВКП(б) в декабре 1927 г. И.В. Сталин сказал: «Наша авиационная промышленность стоит на собственных здоровых ногах... Конечно, нам предстоит еще большая работа. Партия должна будет и впредь уделять авиационной промышленности серьезное внимание. Однако авиационная промышленность, как никакая, может быть, другая отрасль советской промышленности, стоит на правильной дороге и ей нужно только уделять внимание, чтобы она и впредь продолжала свою полезную государственную работу» [4].

Действительно, в 1927 г. отечественные заводы построили 575 самолетов (из них 495 боевых), в то время как годом раньше – 469, а в 1925 г. – лишь 326 машин (264 боевые) [5]. В это же время были реорганизованы Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) и

Научно-испытательный институт (НИИ) ВВС. Получивший новые территории в Москве ЦАГИ вскоре стал важнейшей базой отечественного самолетостроения. Здесь развернулась научно-исследовательская работа по аэродинамике самолетов, устойчивости и управляемости, прочности авиационных материалов, разработан ряд новых типов самолетов с высокими характеристиками. На созданный на основе «Опытного аэродрома» НИИ ВВС возложили обязанность проведения государственных испытаний самолетов, двигателей, авиационного оборудования, включая подготовку заключений о степени их пригодности к серийному производству, разработку форм и способов боевого применения.

К середине 1920-х годов почти все советские инженерно-конструкторские силы сосредоточились в организационно сформировавшихся коллективах, руководимых А.Н. Туполевым, создававшим цельнометаллические самолеты различного назначения, Н.Н. Поликарповым, специализировавшимся на конструировании истребителей и разведчиков, Д.П. Григоровичем, строившим морские самолеты, К.А. Калинин, занимавшимся пассажирскими самолетами. Во второй половине 20-х годов эти коллективы создали ряд удачных самолетов, среди которых особого внимания заслуживают учебный самолет У-2, разведчик Р-5, бомбардировщик ТБ-1.

В те же годы получила развитие наша военная наука, которая определяла военную стратегию на случай масштабных боевых действий, активно участвовала в выработке военной доктрины советского государства. Под руководством Л.Д. Троцкого, а затем М.В. Фрунзе на основе «линейных форм» вооруженной борьбы (т. е. без глубокого эшелонирования) сформировалась теория последовательных фронтовых наступательных операций. Считалось, что эти операции

продолжительностью до месяца на глубину до 250 км приведут к разгрому противника при условии согласованных действий пехоты, кавалерии, артиллерии и авиации. Однако ввиду ограниченных боевых возможностей частей и соединений Красной Армии того времени допускались остановки и перегруппировки для постепенного преодоления полос неприятельской обороны.

Важная роль в систематизации боевого опыта авиации принадлежала Военной академии Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). В 1921 г. вышла в свет книга бывшего «военспеца» царской армии Н.А. Яцука «Тактика воздушного флота», где обобщался боевой опыт Первой мировой войны, материалы, опубликованные в журнале «Вестник Воздушного флота», другие источники. Считается, что в 1924–1925 гг. зародилась теория тактики советской авиации, затем она оформилась как часть военного искусства.

Советский Союз еще не успел создать современную отечественную авиапромышленность, прочную базу для подготовки и развития летных и технических кадров. Тем не менее в стране развернулась оживленная дискуссия по основам построения и развития Вооруженных сил в целом и авиации в частности. Предметами обсуждения стали такие вопросы, как роль авиации в войне, необходимые рода авиации в составе ВВС, взаимозависимость техники и тактики. Среди статей того времени следует отметить работы видного военного деятеля С.А. Меженинова: «Воздушные силы в войне и операции», «Основные вопросы применения военно-воздушных сил», «Вопросы применения и организации авиации» [6].



П.И. Баранов беседует с французским писателем Анри Барбюсом

В середине 1920-х годов С.А. Меженинов (бывший кадровый офицер царской армии, который перешел на сторону Советской власти) занимал должность начальника штаба Воздушного Флота. Его непосредственным начальником был П.И. Баранов – активный участник революции и Гражданской войны. Не имея изначально авиационного образования, Баранов закончил курсы летчиков-наблюдателей и авиамехаников, что помогло ему в короткий срок стать крупным организатором авиапромышленности и советской авиации в целом.

Начальник ВВС П.И. Баранов больше занимался практическими вопросами. В области теории, несомненно, ценными оказались труды «Стратегия и

тактика Красного Воздушного Флота» А.В. Сергеева (1925 г.), «Вопросы стратегии и тактики Красного Воздушного Флота» В.В. Хрипина (1925 г.), «Организация Военно-Воздушного Флота РККА» под редакцией С.Г. Хорькова (1925 г.), «Тактика авиации» А.Н. Лапчинского (1926 г.; позже эта книга выдержала еще два издания), «Обеспечение воздушных операций» А.С. Алгазина (1928 г.).

Комбриг А.Н. Лапчинский, в дальнейшем ставший одним из крупнейших военных теоретиков Советского Союза, специалистом по применению авиации, сразу после окончания Гражданской войны посвятил себя научно-педагогической деятельности. С должности начальника штаба Воздушного Флота он перешел на работу в Военную академию им. М.В. Фрунзе, затем в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского. В монографии «Тактика авиации» в главе «Разведка» рассмотрен ряд принципиальных положений тактики разведывательной авиации.

Надо сказать, что в это время во всех странах разведчики являлись самым распространенным родом войск в составе ВВС, вопросы их боевого применения получили широкое развитие. Все они имели задачу «вскрыть намерение противника путем наблюдения расположения и движения его войск» [7]. Но в вооруженных силах различных стран по-разному разделяли разведчиков, например, на ближних и дальних либо на стратегических и тактических. Лапчинский же формулирует так: «Дальность ближней армейской разведки прямо пропорциональна скорости движения противника и обратно пропорциональна скорости своей перегруппировки» [8].

Представляют интерес вопросы глубины ведения разведки, степени ее непрерывности, общих положений постановки задачи. «Разведка – самая опасная и самая увлекательная работа авиации, – отмечал в 1926 г.

комбриг, и под этим тезисом военные специалисты могут подписаться и сегодня. – Вместе с тем она предусматривает спокойствие и безопасность тысяч наземных бойцов, ставя их в известность об обстановке. Ответственность разведчика велика, а значение его работы трудно переоценить» [9].

Тем временем в связи со значительным ростом количества и качества оружия, а также военной техники в Вооруженных силах теория последовательных операций перестала соответствовать требованиям будущей войны. Анализируя изменения, происходившие в военном деле, оснащение армии современной техникой и учитывая полученный на учениях и маневрах опыт, советская военная мысль пришла к выводу о необходимости выработать новые взгляды на подготовку и проведение фронтовых операций, прежде всего наступательных. Видные советские теоретики М.Н. Тухачевский, И.П. Уборевич, А.И. Корк, Б.М. Шапошников, В.К. Триандафиллов и другие выдвинули ряд новых положений по ведению операций, начали разработку теории глубокого наступательного боя. Суть его состояла в том, чтобы безостановочно преодолевать всю глубину оборонительной полосы и развивать наступление вплоть до полного уничтожения неприятеля. В качестве вероятных противников СССР в начале 30-х годов XX века рассматривались Франция, Польша, Румыния, Великобритания.



Слева у самолета стоит инспектор ВВС РККА П.Х. Межерауп

Считалось, что тактическая зона обороны неприятеля, достигавшая глубины 20-30 км, должна прорываться в первый день наступления, а темп продвижения войск должен составлять не 5 км, как полагали в конце 1920-х годов, а до 30-40 км. Для достижения столь высоких темпов наступления, полагали наши военные теоретики, необходимо иметь такое построение боевых порядков, которое бы обеспечило массированное воздействие на все элементы обороны неприятеля. И здесь роль ВВС трудно переоценить.

Крупные советские военные теоретики и авиационные командиры, такие как В.В. Хрипин, П.П. Ионов, Б.Л. Теплинский, А.Н. Лапчинский, продолжили обобщать опыт использования авиации, итоги учений. В частности, комбриг Лапчинский в 1934 г. подготовил

монографию «Воздушный бой» в трех частях, где многие вопросы были освещены впервые не только в советской, но и зарубежной печати.

Так, Александр Николаевич в работе рассуждает о конечной цели маневрирования истребителя в воздухе – занять выгодное положение для атаки неприятельского самолета. Он предугадывает крупные воздушные сражения в скором времени, когда действия летчиков будут обусловлены не только наземной, но и воздушной обстановкой; останавливается на специфике боя в воздухе, когда, как бы неудачно ни складывалась для противника схватка, «переговоров о сдаче с высылкой парламентариев осуществить нельзя; в воздушном бою пленных не берут», поэтому необходимо сбить самолет противника [10].

Лапчинский вводит понятие «уничтожение неприятельского самолета». «Самолет противника до тех пор не сбит, пока он управляется. Поэтому понятие сбития мы можем определить следующим образом: сбить самолет противника – значит нарушить его управление... – отмечал он. – В воздухе нет объектов для захвата. Выигрыш боя в воздухе с изгнанием противника не имеет самодовлеющего значения. Этот выигрыш боя должен эксплуатироваться или земными, или воздушными войсками. Выигрыш боя с уничтожением противника наносит материальный урон воздушным силам противника, подрывая их вообще. Ясно поэтому, что воздушный бой должен иметь всегда решительный результат...» [11].

Особый интерес не только у советских авиаторов, но и у летчиков-истребителей всего мира вызвали разделы, где говорилось о внезапности атаки и способах ее достижения. По мнению Лапчинского, внезапность в воздушном бою была связана, во-первых, со скрытностью подхода, а во-вторых, со стремительностью атаки. Можно добиться внезапности, используя

«мертвые конусы» (по терминологии 20-х годов XX века – не простреливаемое бортовым оружием обороняемого самолета пространство), или выбрав удачное мгновение, когда неприятельский экипаж был всецело занят, скажем, наблюдением за землей, или заходя на цель со стороны солнца. В то же время комбриг предостерегал от чрезмерного стремления использовать облачность: силуэт своего самолета может хорошо проецироваться на фоне облаков, что не способствует скрытности подхода.

Несомненно, эти и многие другие положения Лапчинского были использованы немцами при разработке тактики истребительной авиации люфтваффе. Как известно, в конце 1920 – начале 1930-х годов между Германией и СССР наблюдалась комплексная кооперация в военно-промышленной области, включая авиацию. В рамках секретного соглашения о сотрудничестве была, в частности, создана Липецкая авиашкола, где проходили переподготовку летчики, механики, мотористы, оружейники. В 1931 г. немецкие летчики впервые приняли участие в совместных маневрах с советской авиацией. В ходе этих учений отрабатывались действия истребителей против бомбардировщиков [12].



Во время заседания Главного Военного совета
Красной Армии

Получилось так, что многие положения этой работы первыми использовали на практике как раз германские асы. Забегая вперед, отметим, что после завершения войны в Испании, когда в штабах люфтваффе стали изменять и уточнять тактику авиации, особенно истребительной, немцы включили в свои уставы многое из теории Лапчинского. В то же время советский военный теоретик критиковал летчиков Первой мировой войны, «желавших сбивать противника неожиданно, а не драться с ним, старавшихся сделать его [бой] таким односторонним делом и даже проповедовавших, что если с первого неожиданного наскока сбить противника не удастся, то вторично не следует атаковать его» [13]. Комбриг называл такую манеру ведения боя «трусоватой», а многие видные немецкие асы положили ее в основу ведения боя, что позволило им достичь большинства побед.

При обсуждении вопросов тактики бомбардировочной авиации молодая советская авиационная наука оппонировала западным теоретикам, прежде всего итальянскому генералу Д. Дуэ, чья работа «Господство в воздухе» была переведена на русский язык и широко обсуждалась в печати [14]. После дискуссии в СССР возобладала точка зрения, что неверно переоценивать роль авиации, считать ее всемогущим видом вооруженных сил, способным в одиночку в короткий период решить исход войны путем разрушения военно-производственной базы противника и подавления его воли к сопротивлению. (Впрочем, в своих работах Дуэ подчеркивал, что его теория применима только к специфике Италии, где Альпы серьезно затрудняют переход сухопутных границ, а к моменту развертывания дискуссии в СССР он скончался.) Заочно критикуя итальянского стратега, А.Н. Лапчинский писал:

«Главным элементом вооруженных сил континентального государства является сухопутная армия, а не воздушные силы. Нельзя представить себе будущую большую войну таким образом, что воздушная армия типа Дуэ будет вести воздушную войну, а сухопутные войска будут ждать того момента, когда победа в этой воздушной войне будет достигнута полная и когда... участие сухопутных сил станет излишним и они смогут спокойно разойтись по домам» [15].

Не менее интересна другая работа А.Н. Лапчинского, изданная двумя годами ранее. В ней автор утверждает, что в период Первой мировой войны воздушный флот был по преимуществу разведывательным. Относительно малочисленные бомбардировщики не обладали мощным вооружением, тяжелая бомбардировочная авиация только зарождалась. Теперь ситуация заметно изменилась, «успехи в строительстве самолетов

вызывают пересмотр старых взглядов на роль воздушных сил в будущей войне и декларацию новых доктрин» [16]. В связи с этим возникает вопрос: что необходимо бомбардировать в первую очередь и в какой последовательности?

Комбриг делит действия авиации на вспомогательные (обеспечение своего командования разведывательной информацией), самостоятельные (удары по объектам противника, связанные с ходом операции) и независимые от непосредственного хода операции (например, поражение тыловых объектов). По мнению Лапчинского, чем на большую глубину авиация наносит удар, тем через большее время скажется результат произведенных разрушений. Важно правильно выдержать соотношение между самостоятельными и независимыми действиями авиации, не оставив наземные войска без поддержки с воздуха [17].



На переднем плане Я.И. Алкснис, С.М. Буденный, И.В. Сталин (слева направо)

«Поражая противника в его тактической глубине, мы содействуем земным войскам в выигрыше боя, – формулировалось в монографии. – Расширяя одновременно свои действия в оперативной глубине противника, мы содействуем войскам в выигрыше сражения. Воспрепятствуя противнику осуществление крупного железнодорожного маневра... мы ускоряем проникновение своих войск в данном направлении в глубину страны противника и содействуем им в выигрыше операции большого стиля (стратегической операции, говоря современным языком. – Прим. авт.). Выполнение этой задачи потребует от авиации полетов от линии соприкосновения до железнодорожных узлов его государственного тыла» [18].

Необходимо отметить, что во второй половине 1930-х годов советская страна уже имела силы и средства для реализации указанных выше замыслов, что видно из табл. 1.1, показывающей рост численности парка боевых самолетов [19].

Таблица 1.1
КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ В СТРОЮ НА 1 ЯНВАРЯ
КАЖДОГО ГОДА

Тип самолета	Годы				
	1929 г.	1931 г.	1933 г.	1935 г.	1937 г.
Тяжелые и средние бомбардировщики, крейсера	48	183	647	1002	2443
Легкие бомбардировщики, штурмовики, торпедоносцы	860	911	886	1876	1779
Истребители	232	408	780	1640	2255
Разведчики и другие	145	142	862	1375	1662
Итого	1285	1644	3165	5893	8139

Изменился и качественный состав авиации, в частности возросла доля современных многомоторных самолетов. К концу рассматриваемого периода СССР располагал армадой из более 800 цельнометаллических четырех-моторных кораблей ТБ-3, созданных под руководством А.Н. Туполева и серийно построенных тремя авиазаводами, – подобного флота не имела ни одна страна мира. Каждый такой самолет мог доставить 2000 кг бомб на расстояние 1100 км.

Однако наличие столь мощного флота не позволяет говорить о приверженности СССР теории генерала Дуэ. В условиях бурного роста скоростей полета, практических потолков, вооружения самолетов и других характеристик руководители государства и прежде всего Сталин считали соединения самолетов ТБ-3 дорогостоящими, но не способными самостоятельно решать стратегические задачи. В нашей стране, как и в Германии, акцент был сделан на максимально тесное взаимодействие авиации и наземных войск.

Поэтому, когда на базе авиабригад тяжелых кораблей стали формироваться мощные объединения – авиационные армии особого назначения (АОН), в них наряду с соединениями ТБ-3 вошли бригады на двухмоторных скоростных бомбардировщиках СБ. Созданию А.А. Архангельским под руководством Туполева в начале 1934 г. этого цельнометаллического самолета предшествовал большой объем экспериментальных исследований в аэродинамических трубах ЦАГИ. В 1936 г. серийные экземпляры СБ по своим летным данным, особенно по скорости, скороподъемности и практическому потолку, превосходили лучшие образцы бомбардировщиков Германии, Италии, Великобритании, Франции, даже могли действовать днем без прикрытия истребителями.

На воздушных маневрах в августе 1936 г. проверялись оперативно-стратегические взгляды и

положения советского командования о массированном применении тяжелобомбардировочной авиации во взаимодействии с легкой боевой авиацией и наземными средствами ПВО по завоеванию господства в воздухе в начальный период войны. В маневрах участвовали большие по тем временам силы – около 700 самолетов, входивших в АОН, ВВС четырех крупнейших военных округов, включая Московский [20].



П.И. Баранов (справа) и авиаконструктор С.В. Ильюшин

Подобные маневры помогали развивать технику и тактику во взаимосвязи. Кроме коллектива Туполева, магистральный путь развития советской авиационной техники определяли в 1930-е годы работы конструкторского коллектива Н.Н. Поликарпова, которому удалось создать чрезвычайно удачные истребители («маневренные» И-15 и «скоростные» И-16),

коллектива С.В. Ильюшина, разработавшего семейство дальних бомбардировщиков ДБ-3, коллективов Г.М. Бериева (морские самолеты), А.С. Яковлева (учебно-тренировочные и спортивные самолеты).

Необходимо признать, что развитие самолетостроения и работу всех перечисленных выше коллективов сдерживало отставание отечественного моторостроения. Несмотря на большое число проектов и опытных разработок, получить надежно работающий советский мотор долго не удавалось. Использовались иностранные двигатели или скопированные с них образцы. Крупным шагом в развитии отрасли стал мощный двигатель водяного охлаждения М-34, созданный под руководством А.А. Микулина, имевший в последующем много модификаций. В эти годы в деле развития двигателестроения большую роль играло освоение лицензионных двигателей: французских «Испано-Сюиза» и «Гном-Рон», американских «Райт-Циклон», на базе которых советскими конструкторами были созданы моторы семейства М-100 (В.Я. Климов), М-85 (А.С. Назаров), М-25 и М-62 (А.Д. Швецов).

В начале 1930-х годов консолидировалась административно-командная система в авиапромышленности, как и во всей промышленности, и одновременно была расширена материально-техническая база отрасли, создан ряд новых отраслей индустрии, без которых было невозможно дальнейшее развитие авиационной промышленности. Интенсивно шло новое капитальное строительство на уже действующих заводах. Изменения в те годы можно было наблюдать, что называется, невооруженным глазом. Летчик А.К. Туманский, имевший большой опыт полетов на российских кораблях «Илья Муромец» и французских самолетах «Голиаф» (фирмы «Фарман»), после посещения одного из московских авиазаводов вспоминал:

«Контраст с недавним прошлым был разительнейшим. Я шел по знакомой территории и ничего не узнавал вокруг. Цеха за цехами, я сбился уже со счета – сколько их? А мы, оказывается, не увидели еще и половины. Длинными рядами тянулись новехонькие станки. Помещение окончательной сборки поражало своими гигантскими размерами. Ежедневно отсюда на летное поле выкатывалось 10-12 самолетов. За исключением шасси и электрооборудования тут изготавливалось все, что необходимо для оснащения самолета. Завод в целом представлялся огромным единым и разумным организмом...» [21].

Научный и конструкторско-производственный потенциал советской авиапромышленности позволил ей к середине 1930-х годов создать истребители, бомбардировщики, разведчики и самолеты для достижения рекордов, выведших авиацию Красной Армии на передовые рубежи мирового технического прогресса. Эти типы машин выпускали уже в десятках и сотнях экземпляров. Несколько отставала штурмовая авиация, хотя в ряде маневров она продемонстрировала свою боевую эффективность. В Советском Союзе неоднократно предпринимались попытки создать специализированный самолет-штурмовик, но дальше опытных образцов дело не пошло. На вооружении штурмовых частей в первой половине 1930-х годов находились модификации разведчика Р-5 (Р-5Ш, Р-З и СССР).

В это время большое внимание уделялось вопросам оптимального применения штурмовиков. Наиболее важной представляется работа полковника А.К. Медниса «Тактика штурмовой авиации», увидевшая свет в 1935 г. и несколько раз затем переиздававшаяся. Как сформулировал автор, штурмовая авиация предназначена для поражения войск и боевой техники неприятеля, значительно менее уязвимых для других

родов авиации. По мнению Медниса, для достижения успеха было важно правильно распределить силы, поставить задачи, добиться систематических действий по единому плану, что превратит штурмовую авиацию в «самостоятельную боевую силу» [22].

Несмотря на многие верные положения, которые были сформулированы в этом труде, он, как мы теперь понимаем, ставил задачи весьма узко. Ведь в 1930-е годы штурмовая авиация являлась весьма малочисленной и слабой, мало кто мог предположить ее бурный рост в ближайшее время. На вооружение ВВС Красной Армии еще не был принят штурмовик Ил-2, для которого С.В. Ильюшин создал почти цельный сварной бронекорпус с двойной кривизной обводов. Боевое применение этого самолета на фронтах войны опровергло ряд положений работы Медниса, например приведенное ниже:

«Необходимо учесть, что штурмовая авиация способна наносить мощный удар лишь по целям и объектам, расположенным открыто и массированно, а штурмовые действия по рассредоточенным и укрытым боевым порядкам войск и огневым точкам малоэффективны. Штурмовая авиация также не может вести непрерывный методический и продолжительный огонь по всей системе расположения войск противника или даже по ограниченному его участку. Поэтому применение штурмовой авиации в пределах досягаемости огневыми средствами наземных войск (т. е. в пределах поля боя) и по объектам, уже принявшим боевой порядок или ведущим бой, как правило, нецелесообразно» [23].

Как показал опыт Второй мировой войны, советские штурмовики Ил-2, выпущенные промышленностью в невиданных ранее масштабах, применялись на всех участках советско-германского фронта. Они эффективно действовали на малых высотах под огнем системы ПВО

неприятеля, прежде всего малокалиберных скорострельных пушек, поражая артиллерию, танки, другие образцы бронетехники, даже «принявшие боевой порядок». Вероятно, ущерб «зарывшемуся в землю» противнику был не столь велик, как на открытой местности, но психологический эффект нельзя недооценивать. Правда, собственные потери в материальной части и личном составе оказались огромны.

Следует подчеркнуть, что проблема подготовки кадров возникла задолго до начала Второй мировой войны, а в условиях технической реконструкции особенно обострилась. Требовалось не только обеспечить ВВС необходимым количеством специалистов, но и не допустить разрыва между поступавшими в авиачасти новыми самолетами и уровнем подготовки летного и технического составов. Освоить сложные машины, формы и способы их боевого применения могли только хорошо подготовленные, грамотные и интеллектуально развитые люди. Несмотря на многочисленные советские лозунги типа «Кадры, овладевшие техникой, решают все!», было очень трудно их выполнить в стране, где многие едва умели писать и считать.

Тем не менее в середине 1930-х годов не только возросло количество учебных заведений ВВС, но и повысилось качество обучения, которое состояло из трех этапов и предусматривало для пилотов минимум 50 ч налета. В 1937 г. в стране имелось 18 летных и 6 технических заведений, в которых училось 22 707 курсантов. В этом же году была утверждена двухлетняя система подготовки кадров. Курсанты заканчивали сначала аэроклубы (где пилоты получали первичный летный опыт), летную школу (военное училище), после чего их направляли или в строевую часть, или в ГВФ, или

в Осоавиахим, или в запас. В 1937 г. авиавузы располагали 3007 самолетами [24].



Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис

Среди высшего командного состава находились люди, вышедшие с самых низов и оказавшиеся способными постоянно учиться и квалифицированно учить других. Прежде всего хотелось бы остановиться на личности Я.И. Алксниса. Якова Ивановича после окончания военной академии и работы в Генеральном штабе в августе 1926 г. назначили заместителем П.И. Баранова. Когда последнего перевели на должность заместителя наркома тяжелой промышленности и начальника Главного управления авиапромышленности, Алкснис летом 1931 г. стал начальником Управления ВВС РККА и членом Реввоенсовета СССР. К этому времени он окончил краткосрочные курсы летчиков, а затем часто совершал полеты на различных самолетах. С мая 1937 г.

командарм 2 ранга Я.И. Алкснис возглавлял Главный Военный совет ВВС, на заседаниях которого совместно с Б.У. Троянкером, В.Г. Кольцовым, Ф.А. Агальцовым и другими решал многочисленные вопросы военного и организационного строительства, боевой и политической готовности кадров, разработки военной стратегии ВВС, оперативного искусства и тактики...



Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис и нарком обороны К.Е. Ворошилов на краю летного поля

Следует осветить еще одну важную проблему, которой стали уделять значительное внимание во второй половине 1930-х годов, – борьбу за господство в воздухе. Советские военные теоретики полагали, что успех фронтовой операции, как наступательной, так и оборонительной, в значительной степени будет зависеть от исхода борьбы за господство в воздухе. На заседании Главного Военного совета Красной Армии подчеркивалось, что без завоевания господства в воздухе невозможно подготовить наступление фронта.

Как известно, в годы Первой мировой войны борьба за господство в воздухе велась в основном в тактическом масштабе и только на ее завершающей стадии начала приобретать оперативный размах. По мнению советских военных теоретиков, для успешного решения данной задачи необходимо уже в мирное время развивать авиапромышленность, серийно выпускать самолеты, не уступающие по своим характеристикам самолетам вероятного противника, воспитать в достаточном количестве кадры, накопить стратегические запасы сырья, других материалов, подготовить аэродромы и т. д.

Советская теория разделяла борьбу за оперативное и стратегическое господство в воздухе по формам, масштабам и результатам (впоследствии определили также понятие «тактическое превосходство»). Предполагалось вести эту борьбу разными способами, причем основными считались уничтожение неприятельских самолетов в воздухе и на аэродромах, а главной силой этой борьбы являлась истребительная авиация. В 1936 г. была издана «Временная инструкция по самостоятельным действиям Воздушных Сил РККА», которая наряду с указанными выше формами борьбы рекомендовала проводить воздушные операции по разрушению военно-промышленных и административно-политических центров, срыву железнодорожных, морских, речных и автомобильных перевозок, разгрому крупнейших баз неприятеля [25].



Группа военных – представители высшего и старшего командного состава РККА

В конце рассматриваемого периода представилась возможность проверить многие тезисы советской военной доктрины в ходе локальных военных конфликтов – в Китае, Монголии и Испании. СССР направил в эти страны авиационную технику, военных советников, летно-технический состав. Боевые столкновения в небе этих стран с реальными противниками: ВВС Японии, Германии и Италии – показали, что большинство теоретических положений вполне современны, самолеты в целом не уступали аналогичным машинам неприятеля, а по ряду показателей и превосходили их (например, до появления Bf109E лучшие немецкие и итальянские истребители не обладали достаточной максимальной скоростью для успешных перехватов наших СБ). Уровень летной подготовки советских летчиков-добровольцев не всегда

соответствовал требованиям тех лет. Но они компенсировали недостаток летного мастерства мужеством и самоотверженностью. Многие же зарекомендовали себя подлинными мастерами летного дела. Не случайно по результатам боев в Испании 35 наиболее отличившимся авиаторам присвоили звание Героя Советского Союза, за успехи в Китае – еще 14 авиаторам, а по итогам сражения у реки Халхин-Гол список героев страны пополнился 26 фамилиями (из общего количества 12 летчиков наградили посмертно). К лету – осени 1939 г. дважды были удостоены Золотых Звезд Героев С.И. Грицевец, Г.П. Кравченко и Я.В. Смушкевич.

Анализу опыта боевого применения авиации в этих конфликтах было посвящено несколько фундаментальных работ. Прежде всего отметим пятитомную монографию «Боевые действия ВВС в Испании и Китае. (Опыт исследования)», подготовленную группой старших командиров под руководством полковника Т.Б. Лина (общую редакцию труда осуществлял генерал-лейтенант Ф.К. Арженухин – впоследствии начальник Военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии). В этой работе подробно освещался ход боевых действий наземных войск (прежде всего в Испании), анализировалось участие авиации, делались выводы по каждому периоду. Кроме того, авторский коллектив остановился на вопросах управления авиационными частями и соединениями, подготовки кадров, материально-технического обеспечения, организации военной промышленности и авиационного тыла [26].

Участие наших летчиков в локальных конфликтах проанализировал на основе сообщений участников событий и других материалов генерал-майор П.П. Ионов в работе «Использование истребительной авиации», которая была сдана в печать в августе 1939 г., за месяц

до начала Второй мировой войны. В книге утверждается, что если раньше тактика истребительной авиации строилась на опыте войны 1914-1918 гг., то теперь в результате изменения качественного состояния всех воздушных сил пришла пора пересмотреть практическую подготовку летного состава, прежде всего в истребительной авиации.

Некоторые положения работы Ионова вызывают практический интерес. Так, он на опыте боевых действий в Испании высказал предположение, что истребители могут успешно бороться с бомбардировщиками ночью в световых прожекторных полях, обосновал «целесообразность организации боевого порядка истребителей в двух группах: скользящей и ударной», более высокую эффективность при налетах на аэродромы неприятеля скоростных и маневренных истребителей, чем штурмовиков со значительным бомбовым и стрелково-пушечным вооружением [27].

Большое внимание преподаватель военной академии уделил вопросам управления авиацией на земле и в воздухе. Ионов предложил вынести командный пункт командира соединения истребительной авиации на КП одного из общевойсковых объединений, действующего на главном направлении, широко использовать радиостанции для управления частями и для связи между самолетами в воздухе. Он отметил, что в ходе напряженных воздушных схваток боевые порядки сторон нарушались, начинались подлинные «собачьи свалки», известные по временам Первой мировой войны, и командиры звеньев (а советские летчики-истребители в то время вели бои звеном из трех самолетов) «не успевали собрать ведомых, которые пристраивались, сообразуясь с обстановкой, к первому попавшемуся своему самолету» [28].



Я.И. Алкснис докладывает наркомму обороны К.Е. Ворошилову

К началу 1939 г. в ВВС Красной Армии проходили службу 203,6 тыс. человек, что составляло 10,4% всех военнослужащих. Выпуск самолетов в этом году составил 10 362 самолета (против 7727 годом ранее), из которых построили 6997 боевых машин, 266 транспортных и 3099 учебных [29].

Из сказанного напрашивается вывод: в конце 1930-х годов ВВС Красной Армии если и не являлись сильнейшими в мире, то входили в число ведущих авиационных сил, удерживали первенство по многим показателям, прежде всего валовым. Достижения СССР вызывали искреннее уважение друзей и опасение врагов. Но в итоге возникает вопрос: каковы основные причины тяжелых потерь и серьезных поражений, которые ожидали советскую авиацию с первых дней вторжения вермахта 22 июня 1941 г.? Почему передовая теория не помогла авиаторам ВВС Красной Армии во всеоружии встретить и отразить нападение?

Причин здесь несколько; остановимся на наиболее важных. Бурный рост авиации Советского Союза проходил не гладко. В конце 1930-х годов все еще

заметно отставало от мирового уровня отечественное моторостроение, многие самолетостроительные предприятия использовали устаревшую технологию, тормозили работу маломощная опытная производственная база, слабая техническая оснащенность научных институтов [30]. Приходилось закупать и осваивать выпуск некоторых лицензионных узлов, авиационных материалов. Отставало материаловедение, а производство столь необходимого алюминия не обеспечивало потребностей промышленности. Поэтому большинство советских самолетов имело смешанную конструкцию с широким применением дерева. Радиопромышленность не сумела обеспечить самолеты надежными и компактными радиостанциями, другим необходимым оборудованием, например навигационным.

Не меньше проблем возникало при решении задач обеспечения кадрами. Многим руководителям не хватало интеллектуального потенциала. Бюрократизм, косность, инертность, стремление прежде всего к количественным показателям серьезно вредили усилению воздушной мощи Советского Союза [31]. Излишняя идеологизация, огромное внимание «сословному» признаку при комплектовании ВВС РККА (80–90% будущих летчиков набирали из рабочих или крестьян) также оказали негативное влияние на общую боеготовность.

Как теперь хорошо известно, репрессии в Вооруженных силах, широко развернувшиеся в 1937 г., нанесли тяжелый удар по ВВС РККА. По данным российского историка О.Ф. Сувенирова, по политическим мотивам из ВВС было уволено 4773 человека (или каждый 30-й), а подверглись аресту 1590 человек [32]. Преимущественно это были командиры частей, соединений и объединений, люди с большими опытом и знаниями. Прямым следствием сталинских репрессий

1937–1938 гг. стали постоянное чувство страха, резкое снижение профессионального уровня командного состава, падение дисциплины. В то время как одна часть командиров проявляла излишнюю робость, другая демонстрировала недопустимое рвение из страха подвергнуться аресту за слабую дисциплину подчиненных.

В Германии полученный в ходе войны в Испании боевой опыт тщательно обобщали, он вошел в наставления и инструкции. В частности, немцы приняли строй пар и звеньев из четырех машин, перемещающихся преимущественно в вертикальной плоскости. Они обратили внимание на то, что современным скоростным истребителям сложно маневрировать в V-образном плотном порядке, когда ведомые больше заботились о соблюдении дистанции при резких эволюциях, а не наблюдали за обстановкой и неприятелем.



Я.В. Смушкевич (третий слева) с группой летчиков на Халхин-Голе

В Советском Союзе опыт Испанской войны не стал предметом широкого обсуждения. Наиболее

отличившиеся «испанцы» были награждены и продвинуты на несколько ступеней вверх по служебной лестнице. Но при этом вчерашние лейтенанты не успевали получить необходимую теоретическую подготовку, навыки командования частями и соединениями, оставаясь лишь храбрыми бойцами. Каких-либо обобщающих выводов сделано не было; некоторые из вновь назначенных командиров, к примеру, всячески пропагандировали бой на виражах по аналогии с Первой мировой войной.

Многие советские ведущие специалисты в области применения авиации, включая упомянутых в данной работе Я.И. Алксниса, А.К. Медниса, Б.У. Троянкера и других, подверглись репрессиям. Органы НКВД арестовали по ложным обвинениям в шпионаже большинство командиров высшего и среднего звена, стажировавшихся в 1927-1932 гг. в Германии, что не позволило использовать их знания о будущем противнике. Последовательно занимали должность начальника штаба ВВС РККА С.А. Меженинов, В.В. Хрипин, В.К. Лавров, С.В. Тестов, Ф.К. Арженухин, и все они погибли в период беззакония.

На совещании высшего командного состава, посвященном вопросам использования видов Вооруженных сил в предстоящей войне, прошедшем за полгода до вторжения нацистов, высказывались подчас самые противоречивые мнения. Выступавшие излагали различные, иногда прямо противоположные взгляды на оптимальную структуру ВВС, степень централизации управления, эффективность налетов на неприятельские аэродромы и т. п. Это вызвало тревогу у наркома обороны маршала С.К. Тимошенко, который сказал, подводя итоги:

«В отношении использования ВВС в операциях мы имеем большой накопленный опыт, но, как отмечалось на совещании, этот опыт до сих пор не обобщен и не

изучен. Больше того, – а это может быть чревато тяжелыми последствиями, – у нашего руководящего состава ВВС нет единства взглядов на такие вопросы, как построение и планирование операций, оценка противника, методика ведения воздушной войны и навязывание противнику своей воли, выбор целей и т. д.» [33].

Следует сказать, что единства взглядов высшего советского военного руководства на роль авиации, ее действий в будущей войне не удалось добиться до самого вторжения вооруженных сил Германии и ее союзников, что пагубным образом сказалось на обороноспособности СССР, предопределило огромные потери Вооруженных сил, в том числе ВВС Красной Армии.

Как теперь известно, с первых дней и даже часов войны советская авиация была атакована противником на аэродромах и понесла тяжелые потери. Противник достаточно быстро завоевал господство в воздухе, что негативно сказалось на ходе борьбы на советско-германском фронте. Но ведь начальник Академии им. М.В. Фрунзе комкор Р.П. Эйдемман за 10 лет до этого писал, что «аэродромы являются главными целями ударов вражеской авиации» [34]. А в 1936 г. тогдашний начальник штаба ВВС РККА комкор В.В. Хрипин полагал уничтожение авиации противника на всю глубину ее расположения главной задачей авиации в начальный период войны, для чего, по его мнению, необходимо еще в мирное время создать специальные оперативные объединения в виде авиационных армий под руководством Главного командования [35]. Увы, эти важные положения забыли к лету 1941 г.

Источники и литература

1. Самолетостроение в СССР. / Под ред. Г.С. Бюшгенса. Кн. 1. М., 1992. С. 25.
2. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8328. Оп. 1. Д. 23. Л. 117 – 119; Д. 165. Л. 6 – 11.
3. Воздушная мощь Родины. / Под ред. Л.Л. Батехина. М., 1988. С. 62.
4. Пятнадцатый съезд ВКП (б): Стенографический отчет. М., 1962. Т. 2. С. 988.
5. Воздушная мощь Родины. С. 65.
6. Вопросы тактики в советских военных трудах (1917–1940 гг.). М., 1970. С. 304.
7. *Лапчинский А.Н.* Тактика авиации. М.: 1926. С. 168.
8. Там же. С. 180.
9. Там же. С. 167.
10. *Лапчинский А.Н.* Воздушный бой. М., 1934. С. 43, 44.
11. Там же. С. 16.
12. Соболев Д.А., Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М., 2000. С. 109–117.
13. *Лапчинский А.Н.* Воздушный бой... С. 15.
14. Дуэ Д. Господство в воздухе. Сборник трудов по вопросам воздушной войны. М., 1936.
15. *Лапчинский А.Н.* Воздушная армия. М., 1939. С. 39.
16. *Лапчинский А.Н.* Бомбардировочная авиация. М., 1937. С. 7, 8.
17. Там же. С. 43.
18. Там же. С. 48.
19. Воздушная мощь Родины. С. 114, 116.
20. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ) Ф. 35. Оп. 29372. Д. 16. Л. 84.
21. *Туманский А.К.* Полет сквозь годы. М., 1962. С. 181.

22. Меднис А.К. Тактика штурмовой авиации. М., 1937. С. 68-81.

23. Там же. С. 63.

24. Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных Военно-Воздушных Силах (1910-1994 гг.). Монино, 1996. С. 26-30.

25. История военного искусства. Монино, 1995. С. 84, 85.

26. Боевые действия ВВС в Испании и Китае. (Опыт исследования.). М., 1940. Т. 1-5.

27. Ионов П.П. Истребительная авиация. М., 1940. С. 37.

28. Там же. С. 36.

29. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3228. Л. 7, 8.

30. Там же. Д. 344. Л. 3 - 20.

31. Хазанов Д.Б. Немецкие асы на Восточном фронте. Ч. 1. М., 2004. С. 12.

32. Сувениров О.Ф. Трагедия РККА 1937-1938. М., 1998. С. 137.

33. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 1. М., 1993. С. 357.

34. Эйдеман Р.П. К вопросу о характере начального периода войны./ Война и революция. 1931. N 8.

35. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 29373. Д. 2. Л. 5-7.

ВТОРЖЕНИЕ. НАЧАЛО ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ

Пролог

«То, что я услышал, превзошло все ожидания: так хорошо задуманный и тщательно подготовленный удар не дал ожидаемых результатов. Я до сих пор не понимаю, как это могло произойти: большевики встретили нас почти у границы» – такие слова вложил писатель-«фантаст» Н.Н. Шпанов в уста начальника штаба немецкого воздушного флота. В романе «Первый удар. (Повесть о будущей войне)», вышедшем в Военном издательстве в 1939 г., рассказывается, как оказалась сорвана немецкая атака советских аэродромов: четкая и согласованная деятельность всех служб ПВО, особенно постов ВНОС, позволила своевременно поднять в воздух истребители, а «сталинские соколы» наголову разбили и заставили с позором отступить вражеских летчиков. Книга, написанная в духе сталинских лозунгов «Красная Армия ответит тройным ударом на удар поджигателей войны» или «Войну Красная Армия будет вести наступательно с целью уничтожения противника и достижения победы малой кровью», способствовала возникновению хвастливости, зазнайства, явно переоценивала возможности нашей авиации.

О том, что в действительности положение в советских ВВС, в частности и в приграничной зоне, неблагоприятно, высшему политическому руководству СССР было известно. Самолетный парк состоял в основном из устаревших и часто изношенных машин (И-15бис, И-16, СБ) с ограниченным летным ресурсом, которые, несмотря на неоднократные модификации, по

своим летно-тактическим качествам, прежде всего по скорости и живучести, значительно уступали самолетам Германии. Огромные усилия предпринимала авиапромышленность, но лишь весной 1941 г. заводы начали ритмичную поставку новых машин. Однако их приемка и отправка в строевые части осуществлялись крайне медленно. На 22 июня 1941 г. в частях фронтовой авиации приграничных округов имелось 1317 новых типов машин (МиГ-1, МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2, Як-2, Як-4, Ил-2) [1]. Это составляло 18% численности группировки самолетов, сосредоточенной у западных границ.

По планам командования советских ВВС из имевшихся к лету 1941 г. 106 истребительных авиаполков предполагалось перевооружить на новую технику 22 полка. В действительности из этого количества к началу войны считались полностью готовыми к бою восемь (пять на МиГ-3, один на ЛаГГ-3, два на Як-1) [2]. Почти все они дислоцировались вдали от западных границ. Многие части и соединения находились в стадии перевооружения, вражеское нападение застало их в самый неблагоприятный момент. Из 57 «приграничных» истребительных полков в 21 поставили новую материальную часть, но освоить современные самолеты успели лишь десятки командиров и летчиков.

Еще хуже обстояло дело с перевооружением частей бомбардировочной авиации. Лишь в марте 1941 г. начались поставки в войска бомбардировщика Пе-2. Освоить машину успели только 95-й бап и в значительной степени 48-й бап. Еще 15 авиаполков в западных приграничных округах получили по 5-8 самолетов Петлякова, а 9 только приступили к освоению этого сложного в пилотировании бомбардировщика. Одномоторный бомбардировщик Су-2 имелся в шести авиаполках, причем наилучшим образом изучили

машину авиаторы 135-го бап, а на Як-2 (Як-4) был готов воевать только 136-й бап. Остальные 27 полков из тех, что прикрывали западные границы, оставались вооружены бомбардировщиками СБ и частично его модификацией Ар-2.

Разведывательная и корректировочная авиация исполняла в предвоенный период роль «золушки советских ВВС». Она не получала ни современной материальной части, ни опытных экипажей. Несколько десятков не слишком удачных Як-2 и Як-4 не могли исправить положения. Точно так же 18 Ил-2, которые перед войной отправили в Прибалтийский, Западный и Киевский округа, практически не имели никакого боевого значения. Ведь первая группа летчиков, освоивших на Воронежском авиазаводе № 18 бронированные штурмовики, видимо, так и не успела к роковому часу прибыть в части. Во всяком случае, о боевых вылетах «илов» 22 июня ничего не известно.



Схема дислокации приграничной группировки ВВС КА на 22 июня 1941 г.

При оценке состояния боеготовности советских ВВС накануне войны необходимо учитывать, что до 1939–1940 гг. большинство авиационных частей было укомплектовано хорошо подготовленным летным составом. Не только отдельные пилоты, штурманы, стрелки, успевшие получить боевой опыт в Испании, на Халхин-Голе, в Финляндии, но и части в целом имели достаточно высокий уровень подготовки.

Однако в 1940 г. началось формирование большого числа новых авиационных полков и дивизий, и в связи с этим из старых, хорошо сколоченных частей были взяты наиболее опытные кадры. Все это сильно снизило средний уровень боеготовности, слетанности. Комплектовались новые полки в основном выпускниками летных школ, прибывших осенью 1940 г. Нелетная погода зимой 1940–41г. задерживала ввод их в строй, да и весной командование делало это слишком осторожно, опасаясь летных происшествий. Так, за три месяца 1941 г. летчики Прибалтийского военного округа находились в воздухе в среднем по 15,5 ч, Западного – по 9 ч, а Киевского – только по 4 ч. Тем не менее, а может быть, именно потому, что пилоты мало летали, в частях ВВС Красной Армии за это же время произошла 71 катастрофа и 156 аварий [3]. Многие неприятности ожидали советских летчиков из-за скученного базирования. После вступления Красной Армии на территорию Западной Украины и Западной Белоруссии, последующего перебазирования туда авиационных соединений немедленных мер по строительству новых аэродромов предпринято не было. Так же слабо оказалась развита аэродромная сеть в Литве, Латвии, Эстонии. Авиабазы, ранее находившиеся вблизи границы, теперь оказались в тылу, а на удалении 120–

250 км от новой государственной границы, в полосе между Вильно, Лида, Пинск и Полоцк, Минск, Уречье, аэродромов почти не было.

План строительства и реконструкции 251 аэродрома СНК СССР утвердил только 10 апреля 1941 г. [4]. Работа была поручена органам НКВД и велась почти на всех действующих аэродромах одновременно. Несмотря на большую спешку, закончить реконструкцию к июню 1941 г. не смогли. Например, в Западном округе из 62 аэродромов на 46 еще велись земляные работы, а остальные предназначались для временного размещения основных сил 9, 10 и 11-й смешанных авиадивизий.

Говоря о неготовности ВВС Красной Армии к боям, надо отметить громоздкую структуру, недостаток средств связи, особенно радио, без чего было немыслимо управление в современной войне, просчеты в организации авиационного тыла. Большинство мероприятий, задуманных для улучшения положения в этих областях, к лету 1941 г. выполнить не успели.



СБ вылетает с полевого аэродрома

Если летный состав имел какие-то представления о летно-тактических данных немецких самолетов, технике вероятного противника, то о тактике нацистских летчиков, их манере вести бои у нас не знали практически ничего. Были просчеты и при планировании борьбы за господство в воздухе. Так, даже на совещании высшего руководящего состава Красной Армии в последних числах 1940 г., на котором эти вопросы широко обсуждались, не нашла должного понимания идея об организации ударов по неприятельским аэродромам. Затронувший эту проблему командующий ВВС Прибалтийского округа генерал Г.П. Кравченко заявил:

«Основным является воздушный бой. Я не верю тем данным, которые мы имеем в печати и которые говорят о большом количестве потерь самолетов на аэродромах. Это, безусловно, неправильно. Неправильно, когда пишут, что французы на своих аэродромах теряли по 500-1000 самолетов. Я основываюсь на своем опыте. Во время действий на Халхин-Голе для разгрома одного только аэродрома мне пришлось вылетать несколько раз в составе полка. Я вылетал, имея 50-60 самолетов, в то время как на этом аэродроме имелось всего 17-18 самолетов. Поэтому я считаю, что цифры, приводимые в печати, о потере самолетов на аэродромах неправильные» [5]. Зная обо всех трудностях, с которыми столкнулись ВВС Красной Армии, получая преувеличенные данные от разведки о силах люфтваффе, наше командование все же надеялось на благополучный исход в случае нападения Германии. По данным последних сводок мирных дней, в боях на советско-германской границе могли принять участие 7133 самолета, имевшиеся в пяти западных приграничных округах, 1339 самолетов дальнебомбардировочной авиации (расположенных в европейской части СССР) и еще 1445 боевых машин ВВС

Черноморского, Балтийского и Северного флотов. На 22 июня в совокупности советская авиация располагала в приграничной зоне 9917 самолетами (не считая вспомогательной авиации), которые могли вступить в бой [6]. Вскоре после подписания плана «Барбаросса» главнокомандующий сухопутных войск Германии генерал-фельдмаршал В. Браухич издал директиву по стратегическому сосредоточению и развертыванию войск на Востоке. В ней, в частности, уточнялись задачи ВВС:

«...По возможности исключить воздействие авиации противника и поддержать наступление сухопутных войск на направлениях главных ударов, а именно: войска группы армий "Центр" и войска левого фланга группы армии "Юг", действующие на направлении главного удара.

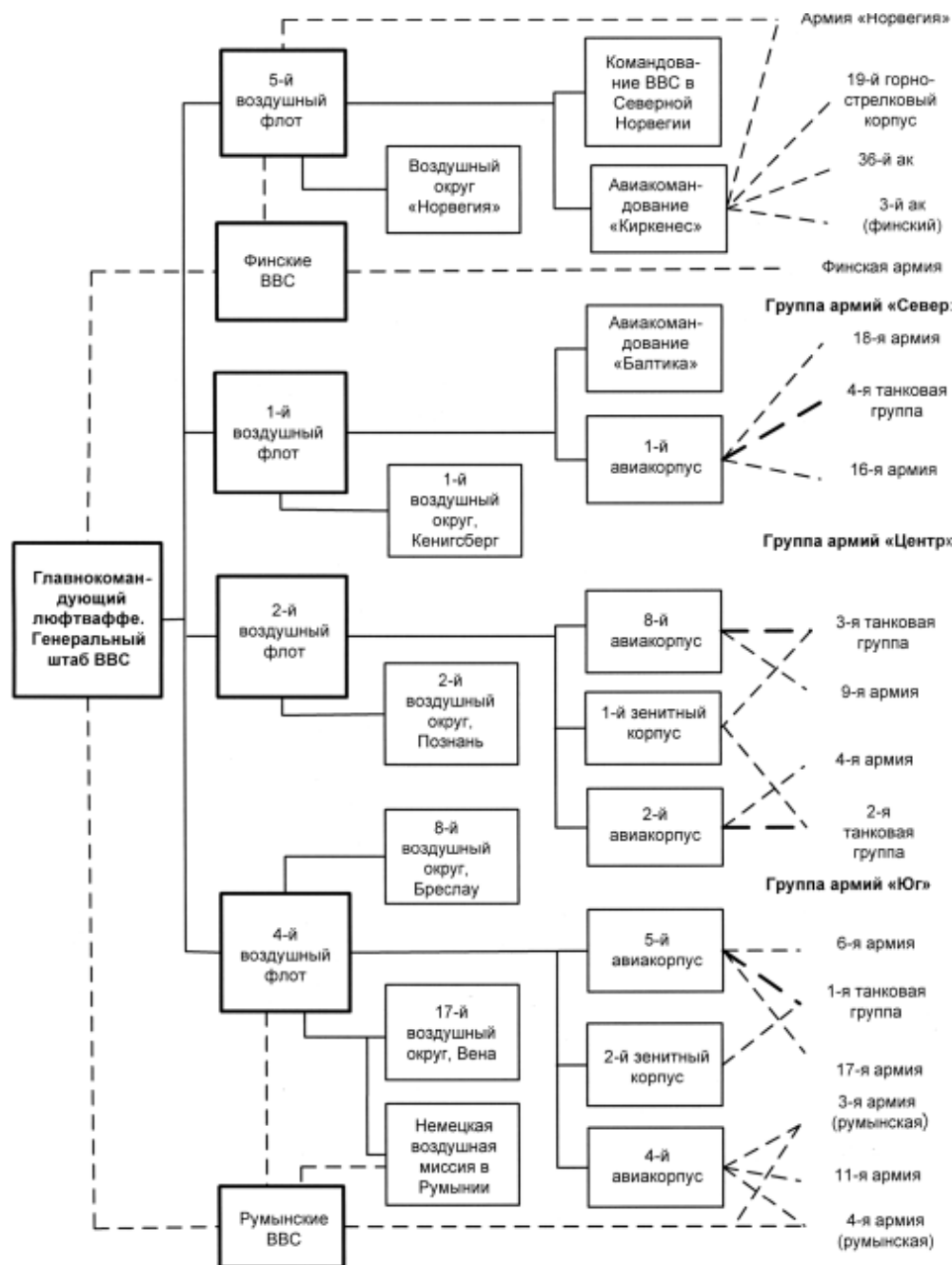
На первом этапе операции ВВС должны сосредоточить все свои усилия на борьбе с авиацией противника и на непосредственной поддержке сухопутных войск.

Удары по промышленным центрам могут быть проведены не ранее, чем будут достигнуты оперативные цели, поставленные сухопутным войскам...» [7].

Далее директива расписывала, какой воздушный флот с какой группой армий должен взаимодействовать. Документ был подписан 31 января 1941 г., а уже в начале февраля началась подготовка к переброске в новые восточные районы соединений люфтваффе. Прежде всего в дело включились штабы воздушных округов. Они организовали работу аэродромных районов, а также входивших в них авиабаз с обслуживающим персоналом и подразделениями аэродромной, технической, метеорологической, медицинской и других служб, частями связи и охраны. Начались работы по подготовке основных и запасных аэродромов, преимущественно на территории Польши, к

приему и размещению большой массы самолетов. Важно, что немецкие авиабазы оказались очень маневренны, так как имели передовой отряд, чей штат состоял только из размещаемого на транспортных самолетах персонала.

Предвестником создания группировки вторжения было образование так называемых «рабочих штабов». В их задачу входила разработка графиков переброски авиации с Запада. Основные силы перелетали пятью эшелонами, причем последний, пятый, эшелон, как резерв Главного командования, передислоцировался к границам Советского Союза уже после начала войны.



Организация германских «флотов вторжения». Схема управления, взаимодействия с союзниками и наземными войсками на 22 июня 1941 г.

Немцы понимали, что одной из важнейших предпосылок успеха была скрытность мероприятий по разворачиванию частей и соединений. В разных родах войск она осуществлялась по-разному. В люфтваффе для

маскировки концентрации авиации на Востоке, вблизи границ Советского Союза, использовались, в частности, ложные сообщения о значительном расширении летных школ и увеличении резервов для длительной войны против Англии.

Доставка необходимых материалов осуществлялась на заранее подготовленные аэродромы только ночью, с соблюдением полного радиомолчания. Так же перелетали и первые самолеты. К 17 марта 1941 г. немцы успели перебросить около 5% запланированной авиационной группировки, а к 20 апреля – около 20% [8]. С первыми эшелонами перебазировалась разведывательная авиация. В то время как экипажи ближних разведчиков вели контроль за переброской своих войск, что упрощало управление последними, дальние разведчики интенсивно обследовали советскую территорию.

В апреле 1941 г. один из Ju88 из отряда стратегических разведчиков 4(F)/Ob.d.L был вынужден в ненастную погоду приземлиться под Винницей, прервав выполнение тайного полета. В нем контрразведчики нашли подробные карты и фотопленки с отснятыми оборонительными сооружениями Красной Армии. Экипаж временно арестовали, и в отношениях между Советским Союзом и Германией возникла серьезная напряженность. Через несколько недель после этого инцидента германская сторона получила неожиданное приглашение посетить Советский Союз.



На аэродроме в Восточной Пруссии германский летчик готовится к разведывательному полету над Советским Союзом

В следующем месяце делегация, руководимая военно-воздушным атташе в нашей стране полковником Г. Ашенбреннером (*H. Aschenbrenner*), осмотрела один из крупнейших советских заводов N 1 в Москве, строивший в больших количествах МиГ-3. Потом немецких специалистов повезли на два аэродрома, где на линейке стояли новенькие длинноносые истребители. Офицеры люфтваффе и работники аппарата германского министерства авиапромышленности не до конца

поверили, что их ознакомили с истинным оснащением советских ВВС, но самолет произвел на них сильное впечатление. Они хорошо знали, что дававший им пояснения главный конструктор завода N 1 Артем Микоян был братом наркома торговли и заместителя председателя СНК Анастаса Микояна, поэтому предупреждение, которое он сделал, было процитировано Ашенбреннером дословно в отчете Генеральному штабу люфтваффе: «Мы сейчас показали вам, что мы имеем и чем занимаемся, и тот, кто попытается напасть на нас, будет уничтожен!»

В документе отмечалось значительное изменение в лучшую сторону уровня советской авиапромышленности и тот факт, что характеристики МиГ-3, несомненно, являлись значительным шагом вперед по сравнению с советскими истребителями, известными разведывательному управлению люфтваффе. Реакцией Гитлера на отчет была следующая резолюция: «Хорошо, вы посмотрели, как далеко они продвинулись. Мы должны начинать немедленно!» [9].



Авиаторы группы III/JG27 в Сицилии в конце мая 1941 г. 4 июня часть перебазировалась в Сувалки и с первых

дней участвовала в Восточной кампании

Однако оптимизм фюрера не разделяли очень многие, в том числе среди старших офицеров и генералов люфтваффе. Им было хорошо известно, что контрольные цифры по производству боевых самолетов в Германии, установленные директивами ОКВ от 13 июля и 28 сентября 1940 г., выполнить не удалось. Так, вместо запланированных 345 Ju88 и 60 Ju87 в месяц [10] люфтваффе в 1940 г. получали ежемесячно соответственно 184 и 52 машины. Причем в конце 1940 г. выпуск продукции даже сократился и не превышал 750-800 самолетов в месяц. Весной 1941 г., когда суммарный выпуск вновь возрос примерно в полтора раза и казалось, что положение исправлено, специалисты знали, что рост достигнут за счет сверхлимитного расхода дефицитного сырья. В это время шло ускоренное перевооружение истребительной авиации новыми Bf109F, а моторостроители пытались срочно довести моторы DB601E и Jumo211J, на которые возлагали большие надежды...

Известно, что Геринг, которого трудно упрекнуть в каком-либо «фрондерстве» по отношению к фюреру, весной 1941 г. неоднократно высказывал серьезное беспокойство. Так, в ответ на заявление Гитлера: «Уже через шесть недель (после вторжения в СССР. – Прим. авт.) вы сможете возобновить воздушную войну против Англии», Геринг ответил: «Мой фюрер, люфтваффе находятся в одной упряжке с вермахтом и не имели ни малейшей передышки в ходе войны. Перед ее началом я говорил Вам, что мы вступаем в бой с хорошо подготовленными авиагруппами, но теперь их силы значительно исчерпаны. Я не до конца уверен, что нам удастся сокрушить Россию за шесть недель...» [11].



К ударам по объектам СССР готовы «юнкерсы» группы KGr806. Эта часть летом 1941 г. действовала преимущественно над Балтикой и Прибалтикой

Не меньшая тревога звучала в докладах многих советских руководителей. В одном из сообщений НКВД в ЦК ВКП(б) и СНК СССР говорилось о продолжавшихся многочисленных случаях нарушения нашей государственной границы. Как отмечал нарком внутренних дел Л.П. Берия, только в течение мая и 10 дней июня границу Советского Союза нарушил 91 германский самолет. 12 июня 1941 г. он подчеркивал:

«Нарушения границы СССР германскими самолетами не носят случайного характера, что подтверждается направлением и глубиной полетов над нашей территорией. В ряде случаев немецкие самолеты пролетали над нашей территорией до 100 км и больше и особенно в направлении районов, где возводятся оборонительные сооружения, и над пунктами расположения крупных гарнизонов Красной Армии» [12].

Тем временем перебазирование авиационных соединений люфтваффе на Восток продолжалось. В конце мая – начале июня передовые роты аэродромного обслуживания на поездах через Бреслау, Варшаву, Кенигсберг, другие города проследовали на Восток. Некоторые выгружались в хорошо обжитых районах, другие, например, принадлежащие эскадре KG51, – в относительно малолюдной местности на юге Польши. У населенного пункта Лежани неподалеку от Кросно (Западная Галиция) быстро строили бараки, взлетно-

посадочную полосу, рыли окопы и оборудовали позиции зенитной артиллерии.

«Никто из персонала тогда не знал, что происходит, – написано в журнале боевых действий эскадры KG51, – но недостатка в самых разнообразных слухах не было. Люди высказывали свои предположения. Будучи расквартированы в самых примитивных условиях, они смогли неплохо устроиться. Домашняя птица и яйца стоили дешево, и ежедневно в каждом бараке что-то жарили... Дни, заполненные подготовкой к прибытию самолетов, проходили быстро. Как и планировалось, 20 июня начали прилетать «юнкерсы», при этом у одного из бомбардировщиков не вышла стойка шасси. Самолет сел «на пузо», некоторое время торчал в конце взлетно-посадочной полосы, пока его не оттащили. Днем 21 июня на машины стали подвешивать бомбы. Командиры объяснили: готовятся учения» [13].

Одиночные самолеты и звенья различных эскадр, избегая пролета вблизи крупных населенных пунктов и городов, заправляясь при необходимости на отдаленных аэродромах, занимали отведенные им места дислокации. Последними перебазировались части и соединения 8-го авиакорпуса. Одновременно учебные самолеты летных школ перелетали на Запад. Вечером 21 июня многие истребители рассредоточились по полевым площадкам вблизи советско-германской границы. Состояние полной боевой готовности командование люфтваффе объявило в 22 ч. К решающему столкновению все было готово...

Таблица 1.2

СООТНОШЕНИЕ СИЛ НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

Самолеты	Немец- кие	Советские			
	Всего	Всего	Фронтовая	ДБА	ВВС ВМФ
Бомбардировщики	945	3888	2212	1339	337*
Пикировщики и штурмовики	340**	317	317	–	–
Одномоторные истребители	1036	4989	4226	–	763
Двухмоторные истребители	93***	–	–	–	–
Разведчики	120+	655	310	–	345
Других типов++	252	68	68	–	–
Войсковая авиация	674++	–	–	–	–
Итого	3470	9917	7133	1339	1445

Примечания:

* В том числе 120 торпедоносцев ДБ-3 и ДБ-3Ф.

** Не учтены 60 штурмовиков из II(Sch)/LG2.

Самолеты эскадры SKG210 отнесены к бомбардировщикам, а не к двухмоторным истребителям; правильнее было бы отнять 83 из первой строки и прибавить к четвертой.

+ Учтены только дальние разведчики в составе воздушных флотов.

++ У немцев транспортные, а у советских ВВС – корректировочные самолеты в некоторых эскадрильях.

+++ В том числе 484 разведчика.

В табл. 1.2 показан баланс сил накануне схватки. Если разночтений в цифрах по ВВС Красной Армии особых нет, то немецкие источники по-разному оценивают «силы вторжения». Последние то учитывают, то не учитывают резервы, учебные группы и т. д. Мы возьмем за основу цифры О. Грелера [14].

В таблице не учтена советская истребительная авиация ПВО. Но даже без этого немцы уступали в количестве самолетов примерно втрое, а по истребителям и бомбардировщикам – еще значительно. Для корректного сравнения к силам люфтваффе следовало бы прибавить ВВС Румынии, а из советской группировки вычесть ВВС Ленинградского ВО, а также находившиеся вдали от границы соединения ДБА и многие части ВВС ВМФ. С учетом этого немцы и их союзники уступали нам более чем вдвое, но на направлении главных ударов их войск советское численное превосходство в авиации было небольшим. Если бы Гитлер и его генералы знали, что их разведка значительно недооценила русских, которые в общей сложности располагали 226 различными авиаполками и 19 583 военными самолетами, то они бы, несомненно, сильно призадумались [15]. Но зато немецкое командование было осведомлено, что в его распоряжении имеется немногим более 2000 боеспособных самолетов в составе «авиаэскадр флотов вторжения», т. е. при протяженности советско-германской границы в 2000 миль на один исправный самолет приходилась примерно одна миля фронта. Наличных немецких сил явно не хватало. Единственная надежда была на то, что неожиданными ударами удастся уничтожить большую часть красных самолетов на земле. Отличная работа немецкой разведки, указавшей размещение советских аэродромов, дала люфтваффе реальные шансы...

На прибалтийском направлении

Мероприятия, проведенные советским командованием в Прибалтийском особом военном округе (ПриБОВО), опровергают тезис о полной внезапности вражеского нападения. Примерно за 10 дней до начала

войны войска округа были подняты по тревоге, проведены учения с выводом в лагерь, в ходе которых проверены боеготовность объединений и соединений, взаимодействие родов войск, умение командиров управлять ими. Отрабатывались вопросы прикрытия госграницы, противовоздушной обороны, защиты войск от ударов авиации противника и др. Вскрывая обнаруженные недостатки, Военный совет округа в приказе N 0052 от 15 июня подчеркивал, что «именно сегодня, как никогда, мы должны быть в полной боеготовности. Этому многие командиры не понимают. Но это надо всем твердо и ясно понять, ибо в любую минуту мы должны быть готовы к выполнению любой боевой задачи» [16].

В тот же день командующий округом генерал-полковник Ф.И. Кузнецов подписал директиву о порядке оповещения войск в случае нарушения границы крупными силами противника, а 18 июня он приказал обеспечить защиту от возможного нападения неприятеля с воздуха, потребовал за сутки привести в полную готовность противовоздушную оборону округа, обеспечитькрытие крупных железнодорожных мостов от ударов пикирующих бомбардировщиков, организовать круглосуточное дежурство на всех постах ВНОС, снабдив их непрерывной связью, подготовить к бою зенитную артиллерию и прожекторные установки. Особое внимание уделялось организации надежной и бесперебойной связи, включая создание единой радиосети для пограничников, стрелковых соединений, авиационных дивизий и службы ВНОС.



Последствия налетов люфтваффе на советские приграничные аэродромы

Как известно, приказ наркома обороны о маскировке приграничных аэродромов был издан 19 июня, а приказ о маскировке самолетов, взлетных полос и аэродромных построек – на следующий день (оба документа приведены в приложении). В дислоцированные вблизи границы войска большинства округов эти документы попали буквально накануне войны. В Прибалтике же наше командование раньше осознало, что обстановка обострилась до предела. Здесь за неделю до вторжения неприятеля прозвучали призывы к усилению бдительности и требование замаскировать наиболее уязвимые объекты, включая аэродромы и расположенную на них материальную часть, от наблюдения с воздуха. В приказе от 15 июня Военный совет ПриБОВО указал: «Самолеты на аэродромах рассредоточить и замаскировать в лесах, кустарниках,

не допуская построения в линию, но сохраняя при этом полную готовность к вылету» [17].

Согласно утвержденному плану, прикрытие границы в Прибалтике обеспечивали 8-я армия генерал-майора П.П. Собенникова и 11-я армия генерал-лейтенанта В.И. Морозова, а также части усиления. ВВС Приб-ОВО состояли из пяти авиадивизий: 4-й сад комбрига А.Н. Соколова, 6-й сад полковника И.Л. Федорова, 7-й сад полковника П.М. Петрова, 57-й сад полковника К.А. Катичева и 8-й сад полковника В.А. Гущина. Каждая из дивизий, кроме последней, располагала от 170 до 245 машин; соединение полковника Гущина имело 316 самолетов. Всего ВВС округа насчитывали, по разным данным, 1200-1210 боевых самолетов, а в одном из документов приводилась наибольшая цифра: 1366 самолетов [18], но с учетом 136 машин корпусной авиации, куда входили Р-5, Р-Z, ССС, Р-10, а также несколько мобилизованных машин «Анбо-41» и «Гладиатор-I», ранее входивших в состав литовских ВВС.

Округ заметно отставал от других приграничных округов в получении и освоении новой авиационной материальной части. Обращает на себя внимание тот факт, что наиболее распространенными были бомбардировщики СБ (439 единиц) и истребители И-153 (даже не И-16!), которых имелось 364. Лишь два авиаполка (15-й и 31-й иап) не только получили, но и овладели истребителями Микояна и Гуревича. Однако здесь имелись машины первых серий, у которых не успели устранить многие производственные и конструктивные дефекты, что сильно задержало весной процесс переучивания технического состава и вызвало немало нареканий у летчиков. Так, в 31-м иап поставка новых истребителей завершилась 19 февраля 1941 г. (всего имелось 31 МиГ-1 и 32 МиГ-3). Как отмечалось в отчете, «к 22 июня на них выпущено и оттренировано 58 летчиков (включая комполка майора П.А. Путивко. –

Прим. авт.). Еще 20 летчиков были подготовлены к самостоятельным полетам на МиГ-3, но не успели до войны вылететь самостоятельно (они вступили в бой на 18 оставшихся И-16. – Прим. авт.) [19]. Несколько бомбардировщиков Пе-2 находились в стадии освоения 50-м и 54-м бап, а штурмовики Ил-2 в 61-м шап даже не собрали, и они оставались в ящиках; посланные на завод в Воронеж командиры обратно в часть до 22 июня вернуться не успели.

В составленном уже в годы войны отчете штаба объединения указано на наличие к началу боевых действий в ВВС ПрибОВО 877 самолетов (529 истребителей, 288 бомбардировщиков, 60 штурмовиков И-153 и И-15 бис), причем учитывались только исправные самолеты на аэродромах базирования [20]. Их дислокация была не слишком продумана, не предусматривала вывод из-под удара самолетов, расположенных на расстоянии 50 – 100 км от границы. Всего округ располагал 70 аэродромами, из которых постоянных (стационарных) – 21, оперативных – 49. На 23 аэродромах строились бетонные полосы, но к началу военных действий ни на одном из них работы закончены не были. Часть аэродромов, сданных в эксплуатацию строительными батальонами 15–20 июня, представляли собой голое поле с рядом временных построек полевого типа. Каких-либо убежищ для летного и технического состава соорудить не успели. К тому же некоторые базовые аэродромы, например каунасский, были построены для литовцев германскими специалистами до прихода сюда Красной Армии, а другие немецкие воздушные разведчики тщательно изучили за 1,5–2 месяца до начала войны.

Командовал ВВС ПрибОВО генерал-майор А.П. Ионов, стоявший у истоков русской военной авиации, отмеченный за храбрость на полях Первой мировой войны тремя Георгиевскими крестами, многими другими

орденами и медалями. Приняв Советскую власть, прапорщик и военный летчик Алексей Ионов вскоре начал службу в 1-м авиационном отряде. В 1926 - 1927 гг. он закончил высшую школу усовершенствования комсостава в Ленинграде, затем командовал учебной авиационной эскадрильей военных летчиков школы Осоавиахима в Борисоглебске, с 1928 по 1932 г. возглавлял один из отделов этой школы. В 1937 г. командира 107-й авиабригады комбрига Ионova назначили председателем комиссии по изучению и предупреждению аварийности в ВВС РККА, а затем он более года возглавлял боевую подготовку личного состава.

В конце 1930-х годов будущий командующий работал в системе военно-учебных заведений ВВС РККА. Согласно постановлению Совета народных комиссаров Союза ССР от 4 июня 1940 г. комдиву А.П. Ионову было присвоено звание «генерал-майор авиации», и вскоре его назначили зам. командующего ВВС Ленинградского военного округа. К сожалению, в это время командиров и командующих очень часто «перебрасывали с одного участка работы на другой», что негативно сказалось на выполнении ими служебных обязанностей. В начале декабря 1940 г. Ионova направили в Ригу на должность зам. командующего ВВС ПрибОВО. 10 мая следующего года он сменил в должности командующего авиацией этого округа дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта В.П. Кравченко. Мало кто тогда знал, что спустя несколько дней на представленную руководством НКВД справку нарком обороны наложил резолюцию, позволявшую «осуществить дальнейшую разработку А.П. Ионova», что впоследствии имело для Алексея Павловича самые трагические последствия.



Общий вид советского аэродрома. Конец июня 1941 г.

Однако вновь вернемся в Прибалтику. Указания советского авиационного руководства в последние мирные дни касались вопросов подготовки штабов (прошли учения, отрабатывающие связь по радио штабов авиадивизий с переведенным из Риги в Паневежис штабом ВВС округа, который возглавлял комбриг С.С. Крупин), взаимодействия истребителей с бомбардировщиками, перестройки органов авиационного тыла. В ночь на 21 июня и в следующую ночь многие бомбардировочные полки выполняли тренировочные полеты с учебным бомбометанием. Тем временем у противника было все готово для вторжения в воздушное пространство Советской Прибалтики.

Время удара по приграничным аэродромам русских ВВС было определено одно и то же для всего фронта: 3 ч 15 мин по среднеевропейскому времени (или 4 ч 15 мин по московскому времени). Те немецкие авиационные

части, которые базировались дальше на запад, выделяли по несколько наиболее подготовленных экипажей, и они стартовали еще в темноте, а из Восточной Пруссии с аэродромов Хайлигенбайль, Йесау, Юргенфельде и других самолеты взлетали, когда уже рассвело. В плане согласованного удара по советским авиабазам было сделано одно исключение: тяжелые истребители Bf110 из 5-го отряда ZG26, возглавляемые капитаном Т. Россивалем (*T. Rossiwall*), уже в 2 ч 50 мин пересекли границу и через 5 мин сбросили бомбы на аэродром Алитус. Из немецкого отчета следовало, что эта атака не дала особого эффекта, но вызвала беспорядок и суматоху. Действительно, на аэродроме Алитус базировалось лишь несколько истребителей 15-го и 31-го полков 8-й смешанной авиадивизии ПрибОВО, но это был первый удар по советским ВВС.

К полудню 22 июня с трехмоторных Ju52 106-й авиагруппы особого назначения (KGrzbV 106) в районах Алитус, Россиены, юго-западнее Вильнюса, других местах были выброшены на советской территории небольшие парашютные десанты, которые нарушали связь, создавали панику и неразбериху. Одновременно вражеские самолеты атаковали девять аэродромов округа, а к вечеру – до 11. Налеты осуществлялись эшелонированно, преимущественно мелкими подразделениями самолетов в течение всего дня. Многие передовые аэродромы подвергались бомбежке и штурмовке 6–7 раз. Вот как описывают эти события немецкие авиаторы.



Последствия налетов люфтваффе на советские приграничные аэродромы

Обер-лейтенант М. фон Коссарт (M. von Cossart) из эскадры KG1 «Гинденбург» отмечал, что при первой атаке советских машин Ju88 бомбили совершенно незамаскированные самолеты, стоявшие, как на параде, на краю аэродрома Либавы (Лиепая). Сопротивление оказал якобы единственный зенитный пулемет, установленный около взлетной полосы, но он не причинил никакого вреда. По утверждению фон Коссарта, немецкие радисты перехватили передачу открытым текстом: «Нечем прикрыть с воздуха. Наш истребительный полк (речь идет о 148-м иап. – Прим. авт.) погиб под бомбами» [21].

В журнале боевых действий 27-й советской армии первый налет неприятеля описан следующим образом: «В 4 ч утра 7 самолетов противника бомбили аэродром в Либаве. 4 [наших] самолета уничтожены на земле, ранены 3 красноармейца. Один самолет противника сделал вынужденную посадку в лесу поблизости, а 6 ушли обратно» [22].

Вероятно, одного «юнкерса» немцы недосчитались, хотя в германских документах не зафиксировано потерь эскадры KG1 над аэродромами 6-й сад Либавы и Митавы (Елгава), которую также ожесточенно бомбило соединение. На митавском аэродроме немецкие летчики кроме нескольких зенитных пулеметов обнаружили одинокий зенитный прожектор. Отчасти объяснение эффективным действиям германских экипажей наши командиры нашли в начале июля. Тогда в сбитом «юнкерсе» была найдена подробная карта с обозначенным маршрутом вторжения в воздушное пространство Советского Союза утром 22 июня. Его прокладывали с большим количеством ломаных линий для обхода основных группировок зенитной артиллерии Северо-Западной зоны ПВО, и он составлял 918 км, хотя расстояние, разделяющее аэродромы Повундена и Митавы, примерно равнялось 300 км [23].

Несомненно, тщательная разведка, прежде всего авиационная, способствовала общему успеху германских налетов. Военком советского соединения, чьи части базировались в Митаве и Либаве, известный политработник А.Г. Рытов впоследствии вспоминал:

«И.Л. Федоров (командир 6-й авиадивизии. – Прим. авт.) был прямым человеком и говорил со мной всегда откровенно.

– Немецкие самолеты все чаще нарушают государственную границу, ведут воздушную разведку... Открывать огонь по нарушителям запрещено. Единственное, что нам разрешается – подавать крылышками сигналы: пожалуйста, приземлитесь, господа фашистские летчики. Но ведь ни один экипаж еще не подчинился этим вежливым командам...

Все ждали: вот-вот поступит распоряжение о том, какие необходимо принять меры в сложившейся ситуации. Но вышестоящие штабы молчали. И только накануне 22 июня получаем наконец указание

рассредоточить самолеты по полевым аэродромам и тщательно замаскировать их (как следовало из документов, подобный приказ был получен частями за трое суток до начала войны. – Прим. авт.). Но было уже слишком поздно... На рассвете Иван Логинович разговаривал по телефону с командиром 148-го истребительного полка майором Зайцевым. Я понял, что там произошло что-то серьезное. Он сказал:

– Аэродром и порт в Либаве подверглись бомбежке. Сожжено несколько самолетов.

– Когда это произошло?

– В 3 ч 57 мин (следовательно, не все немецкие самолеты атаковали в 4 ч 15 мин. – Прим. авт.). И еще... Зайцев доложил, что немцы выбросили десант...

В штаб вошел офицер оперативного отдела с только что полученной радиограммой. Мы буквально впились в нее глазами, однако нового в ней ничего не было: на провокации не поддаваться, одиночные немецкие самолеты не сбивать.

Прилетев в Либаву, я застал невеселую картину. Аэродром рябил воронками, некоторые самолеты еще продолжали тлеть. Над ангарами стлался дым, пламя дожирало и остатки склада горюче-смазочных материалов.

Раздался сигнал воздушной тревоги, и истребители пошли на взлет.

– Сколько же будем играть в кошки-мышки? – спросил Зайцев, когда мы вылезли из щели. – Смотрите, что они, гады, наделали, – обвел он рукой дымящееся поле аэродрома. – Нас бомбят, мы кровью умываемся, а их не тронь.

– Потерпи, Зайцев, приказа нет, – уговаривал я командира полка, хотя у самого все кипело внутри от негодования. “Юнкерсы” начали сбрасывать фугасные и зажигательные бомбы. Нет, это не провокация, а самая

настоящая война! Прав Федоров, бить фашистов надо, беспощадно бить!

Вернувшись в штаб, я доложил обстановку и услышал в ответ:

– Вот директива Наркома обороны. Приказано приступить к активным боевым действиям. (Приказ Народного Комиссара Обороны N 02, вышедший в 7 ч 15 мин 22 июня 1941 г., ставил общие задачи перед ВВС Красной Армии. В этом документе сообщалось, что в то воскресное утро в 4 ч 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 по нашей территории и вторглись в пределы нашей страны. Приказ, в частности, требовал:

«2. Разведывательной и боевой авиации установить места сосредоточения авиации противника и группировку его наземных войск. Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить основные группировки его наземных войск. Удары авиации наносить на глубину германской территории до 100–150 км. Разбомбить Кенигсберг и Мемель. На территорию Финляндии и Румынии до особых приказаний налетов не делать». –Прим. авт. [24]).

В 10 ч 02 мин наши краснозвездные бомбовозы взяли курс на Запад. Уже после войны мы как-то встретились с Федоровым и вспомнили первый день лихолетья.

– Как жаль, что мы не знали тогда о расположении в Восточной Пруссии, в районе Растенбурга, ставки Гитлера «Волчье логово». Можно было разбить его в пух и прах...

В конце дня я узнал от батальонного комиссара Головачева, что с началом боевых действий 148-й иап сражался мужественно и организованно. Некоторые

летчики провели по шесть и более воздушных боев. Счет сбитых вражеских самолетов открыл капитан Титаев. Фашистский бомбардировщик, подожженный им, упал неподалеку от Либавского аэродрома и взорвался. Порадовал майор Могилевский (командир 40-го бап. – Прим. авт.):

– Налет на Кенигсберг, Тоураген и Мемель закончился успешно, – сообщил он по телефону. – Был мощный зенитный огонь, но бомбы сброшены точно на объекты. Потерь не имеем.

Это был первый удар наших бомбардировщиков по военным объектам в тылу противника. На этом примере мы поняли, что измышления гитлеровской пропаганды, будто советская авиация полностью парализована и не способна к сопротивлению, не стоят выеденного яйца» [25].

Вернемся снова к отчету фон Коссарта. Командир 7-го отряда эскадры KG1 добавляет, что его летчики атаковали аэродром Либавы еще дважды: «Хотя большое количество истребителей стояло на поле, ни первый, ни третий налеты не встретили противодействия. Если первый удар был, видимо, внезапным, то третий разрушил взлетную полосу и повредил самолеты. При второй атаке самолеты И-16 (на аэродроме базировались преимущественно И-153. – Прим. авт.) были приведены в боевую готовность только при приближении немецких бомбардировщиков. Русские взлетали и вступали в бой, но в их действиях не угадывался какой-либо строй, не было даже пар или звеньев. Каждый атаковал в одиночку, стрелял примерно с 500 м и, оканчивая стрельбу, переходил в пикирование» [26].

На руку нацистским летчикам был следующий факт: несмотря на нависшую угрозу начала войны и необходимость в связи с этим обеспечения повышенной боевой готовности, генерал А.П. Ионов приказал многим

частям ВВС ПриБОВО не прекращать учебно-тренировочный процесс; последние полеты завершились лишь к рассвету 22 июня. Поэтому большинство бомбардировочных полков подверглись ударам на аэродромах, когда производился послеполетный осмотр авиационной техники и дозаправка ее топливом, а летный состав отдыхал после ночных полетов [27].

Поднятые в воздух по тревоге после первого налета люфтваффе авиационные части задач не получили, находились в течение 40-50 мин в зонах ожидания, а после посадки на свои аэродромы попали под повторные удары авиации противника. То, что штаб ВВС округа не смог сориентироваться в обстановке, не принял каких-либо мер, привело к продолжительному нахождению авиачастей на обнаруженных противником аэродромах и дало возможность люфтваффе практически безнаказанно уничтожить их в местах стоянок.



У пилота Ju88 из отряда 4/KG1 отличное настроение: все идет по плану

Первые часы войны выявили ненадежность связи: сеть постоянных проводов была разрушена

неприятельскими бомбардировщиками или диверсантами. Поскольку авиадивизии не имели отдельной роты связи и обеспечивались техническими средствами авиабазы, то на последнюю возлагались большие надежды. Однако связисты авиабазы, как и армейские связисты полков связи, не смогли обеспечить бесперебойные прием и передачу донесений из штабов и с аэродромов. Практическое управление частями по радио отработать не успели. Положение усугублялось еще и тем, что до трети боеготовых экипажей ВВС округа к утру 22 июня находились вне своих авиационных частей. Они выполняли задачи по перегонке самолетов, а также переучивались на новую авиационную технику за пределами своих соединений.

Несколько налетов на базы Шауляя (здесь повреждения оказались наиболее сильными), Паневежиса, Ионишкиса, занятые частями 7-й сад, предприняли экипажи KG76, причем первый налет выполнялся большой группой, насчитывающей 45 «юнкерсов». Впоследствии действовали мелкие подразделения немецких самолетов. Одиночные бомбардировщики становились в круг, делая по два-три захода и сбрасывая в каждом не более трех бомб. Затем они выполняли достаточно крутые виражи, давая возможность стрелкам обстреливать из пулеметов материальную часть и личный состав соединения полковника П.М. Петрова.

Но наиболее мощные удары пришлись по аэродромам 8-й сад. Как следует из немецких источников, примерно в 3 ч 15 мин первые подразделения «мессершмиттов» из штабного отряда и группы II/JG54, а также «юнкерсов» из I/KG77 атаковали Каунасский аэроузел. Обер-лейтенант О. Кац (O. Kath) из штабного отряда JG54 писал, что во время этого налета по советским ВВС в его задачу входило истребление взлетающих с аэродрома Ковно (Каунас) самолетов. В то

время как бомбардировщики уничтожали стоящие рядами СБ и ДБ-3, заходя вдоль строя, истребители сопровождения Bf109 принимали участие в штурмовке вместе с Ju88. Те немногие советские самолеты, которые смогли взлететь, были поражены до того, как набрали высоту [28].

Отметим, что, по нашим данным, на аэродроме Каунас, занятом 8-й сад, по штатам имелся лишь один двухмоторный СБ (из звена управления дивизии), а остальные машины были одномоторными; вероятно, бомбардировщики Туполева и Ильюшина принадлежали частям, вылетавшим накануне ночью. Тем временем немцы продолжили свои разрушительные действия: в 3 ч 25 мин группа III/JG54 штурмовала аэродром 61-го шап Кейданы (в 35 км севернее Каунаса), а при приближении спустя несколько минут летчиков I/JG54 к Каунасу обер-лейтенант А. Кинцингер (A. Kinzinger) перехватил и сбил два связных Р-5 (определил их как ДИ-6). Этот летчик, одержавший за 22 июня четыре победы, оказался наиболее удачливым в Прибалтике: к вечеру на его счету значилось 11 результативных боев. В то же время германские источники признают, что несколько коротких стычек «мессершмиттов» с летчиками 8-й сад в утренние часы не принесли побед никому из противников.

К сожалению, сохранилось мало советских документов этого периода войны, прежде всего оперсводок и разведсводок, а также приказов штабов. По докладу начальника штаба 8-й сад полковника Глухова, накануне войны полки находились в разной степени боеготовности. Например, 236-й иап представлял только командир майор П. Антонец, а 240-й иап формировал капитан Калашников, и в него успел прибыть молодой летный состав. 22 июня обе части выполнили 22 вылета из примерно 400, совершенных всем соединением. (К сожалению, большинство вылетов

были связаны с патрулированием истребителей в районе своих аэродромов.) С наибольшей нагрузкой действовал 15-й иап, считавшийся в соединении лучшим, который поднял в воздух 202 самолета [29].

Этот полк начал боевые действия с аэродромов Каунас, Поцунай, Венчай. Одни летчики, во главе с командиром майором В.Л. Бобриком, уже получили боевой опыт в ходе «зимней войны», другие приняли «крещение» 22 июня: они провели первые результативные бои и понесли потери. Как теперь известно, на счет полка было занесено 9 побед [3 Ju86 (не участвовали во вторжении), 5 He111 (на данном направлении не действовали) и 1 Bf109]. В схватках отличились ст. лейтенант П.Т. Тарасов, лейтенанты И.И. Шульц и А.А. Дмитриев, а также погибшие в воздухе комэски: капитан И.А. Долженко (в седьмом вылете) и ст. лейтенант Н.В. Бояршинов (в шестом вылете) [30].

Далеко не все донесения наших летчиков о победах подтверждаются неприятелем, гораздо чаще немецкие самолеты с повреждениями возвращались на свои аэродромы. Так, один из советских истребителей нового типа перехватил FW189^[1] из отряда 4(H)/31 и преследовал до Тильзита, а другой в том же районе обстрелял Bf110 из 4(F)/33, но в обоих случаях сбить неприятеля не смогли. Все же три-четыре машины немцам пришлось списать в результате неудачных вынужденных посадок, но единственным сбитым в этом районе самолетом люфтваффе, насколько известно, был Ju88A N 883432 из I/KG77, который упал с экипажем в районе Кейданы. С тревогой восприняло германское командование сообщение о том, что из вылета в сторону Каунаса не вернулся коммодор 77-й бомбардировочной эскадры полковник Г. Райтель (H. Raithel).

Впоследствии стало известно, что летчик обер-лейтенант Г. Бюхс (H. Buechs) постарался как можно дальше увести на запад от нашего аэродрома подбитый

самолет. Вынужденная посадка в лесном районе около Брайтенштайна завершилась неудачно – машина превратилась в груды металлолома. При этом все члены экипажа, включая находившегося на месте штурмана полковника Г. Райтеля, получили тяжелые травмы или ранения, и их пришлось отправить в госпиталь [31].

Из сказанного выше может сложиться впечатление, что ВВС Приб-ОВО, переименованные после начала войны в ВВС Северо-Западного фронта (СЗФ), вели борьбу только против 1-го воздушного флота генерал-полковника А. Келлера (A. Keller). В немецком объединении накануне вторжения имелось 675 самолетов разных типов [32], включая машины войсковой авиации, а 1-й авиакорпус генерала Г. Ферстера (H. Foerster), где были собраны все бомбардировочные (кроме группы KGr806) и истребительные части и соединения, насчитывал 412 самолетов (341 исправный) [33]. Но вывод, будто советская авиационная группировка по самолетам основных типов, особенно исправным, более чем вдвое превосходила вражескую, является ошибочным.



Замена двигателя, выработавшего свой ресурс, на Ju88A № 4330 из I/KG77. Лето 1941 г.

Дело в том, что с первых часов войны в атаках аэродромов ПриБОВО приняли участие экипажи 8-го авиакорпуса 2-го воздушного флота, которые сами занимали аэродромы на так называемом «Сувалковском выступе». Особенно мощный удар по району Алитус нанесла ранним утром группа, состоящая из 13 Bf109 (с бомбами) из III/JG27, 42 Ju87 и 4 Bf110 (все из StG2). В результате налета серьезно пострадали аэродромные постройки, железнодорожные станции Алитус и Ораны, артиллерийские склады, оборонительные позиции у берегов Немана, линии связи... Можно отметить, что германские пикировщики в первые дни войны редко атаковали наши аэродромы; большинство налетов они осуществляли с включенными сиренами на сосредоточение войск и техники.

Разграничительная линия групп армий «Север» и «Центр» (и взаимодействующих с ними флотов) проходила через важный узел дорог г. Мариямполь, в 20 км южнее Каунаса, и через Молетай, то есть значительно севернее, чем находился стык Западного и Прибалтийского округов. Однако неоднократно части и подразделения 8-го авиакорпуса бомбили важные объекты в операционной зоне 1-го воздушного флота: Вилкавишкис, Кармелаву, станцию Гайжюняй, штабы в Кейданах и, конечно, Каунас, который пострадал наиболее сильно.

Если снова обратиться к германским документам, то можно сделать заключение: весьма активно действовала по этим и другим целям группа II/JG52, возглавляемая капитаном Э. Войтке (*E. Voitke*). Имея к 22 июня 37 исправных машин, часть выполнила за сутки 93 вылета (многие с контейнерами, заполненными 2-кг осколочными бомбами) и одержала 16 побед в воздухе, не считая нескольких самолетов, уничтоженных на земле. Отличились не только опытные летчики, но также обер-лейтенанты З. Зимш (*S. Simsch*) и Р. Реш (*R. Resch*), обер-ефрейтор В. Семелка (*W. Semelka*), которые в день вторжения открыли боевой счет, а впоследствии стали известными асами, кавалерами Рыцарских крестов. Среди успехов группы значились 10 И-15, в действительности оказавшиеся «чайками» и «бисами» из 42-го иап 57-й сад. Собственные потери немцев – два «мессершмитта» и один летчик, выбывший из строя из-за ранения [34].

Также по Вильнюсскому аэроузлу наносили бомбоштурмовые удары подразделения из III/JG53 (на Bf109F), III/KG2, III/KG3 (оба на Do17Z) и др. Один из экипажей «дорнье» отмечал, что и здесь их встретил только несогласованный огонь зенитных пулеметов. В результате практически вся 57-я авиадивизия потеряла боеспособность. Исключение составил лишь 49-й иап,

находившийся на аэродроме Даугавпилс (Двинск). Полк лишился в первый день одного летчика – мл. лейтенант Г.С. Бачурин из-за отказа мотора И-15бис упал с самолетом в реку и утонул [35].

Из пяти авиадивизий ВВС ПрибОВО (СЗФ) только 4-я сад не понесла потерь на аэродромах с началом вторжения. Но во второй половине дня германские истребители перехватили группу СБ из 35-го бап этой дивизии, поднявшуюся в воздух для удара по мотомеханизированным войскам противника, – она недосчиталась пяти машин. Пострадали и другие части, вооруженные «скоростными бомбардировщиками», которые явно не соответствовали своему названию в начале 1940-х гг., легко загорались при попадании снарядов и пуль. Так, 31-й бап, вылетевший с аэродрома Митава, и 40-й бап – с аэродрома Виндава, потеряли, по германским отчетам (данные советской стороны обнаружить не удалось), примерно в 6 ч по среднеевропейскому времени за считанные минуты 9 и 6 СБ соответственно. В бою с одним из бомбардировщиков 40-го бап севернее Россиня от метко выпущенной ответной очереди стрелка получил смертельное ранение командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц (*H. Bretnutz*).



Разбитый И-15бис на фоне ангара

Обращает на себя внимание время воздушного боя. По официальным советским данным, наши бомбардировщики в Прибалтике приступили к действиям после 10-11 ч утра, когда начали наносить удары по танкам, моторизованным колоннам в районе Тильзит, Таураге, Полукне и переправам через Неман [36]. Из того же источника следовало, что за сутки авиаторы ВВС СЗФ выполнили 2000 самолето-вылетов, т.е. больше, чем на любом другом фронте. Вот только их эффективность нельзя признать достаточной.

В оперативной сводке штаба Северо-Западного фронта, направленной начальнику Генерального штаба Красной Армии 22 июня в 22 ч, нашли отражение основные события. Отмечалось, что Либаву противник бомбардировал 13 раз, при этом «зенитная артиллерия не задерживает самолеты противника». В заключение документа начальник штаба СЗФ генерал-лейтенант П.С. Кленов писал: «Авиация противника бомбила в течение дня узлы связи, населенные пункты, склады, аэродромы,

причинила серьезные повреждения Шауляю и Каунасу. ВВС, выполняя задачи, вели бои с авиацией противника и бомбили скопления танков и танковые колонны в районе Тильзит и на алитусском направлении. Потери: 56 самолетов уничтожены; 32 повреждено на аэродромах. Сбито 19 самолетов противника истребителями и 8 сбито зенитной артиллерией» [37].

В последующем оказалось, что данные о потерях противника преувеличены, авиация округа, по далеко не полным данным, лишилась 98 самолетов, причем 60 машин считались уничтоженными, а остальные – серьезно поврежденными [38]. Например, известно, что только под Каунасом погибло (уничтожено, сожжено, разрушено) 34 самолета (19 МиГ-3, 6 И-16, 1 И-153, 4 И-15бис, 3 УТИ-4 и 1 У-2) [39]. (По немецким донесениям, здесь им удалось уничтожить более 100 советских машин, причем 70 из них занесли на счет лейтенанта В. Штадерманна (*W. Stadermann*) из II/KG77 [40].)

Стремительное наступление противника, особенно на вильнюсском и каунасском направлениях, вынудило уже вечером 22 июня начать отводить авиачасти в глубь страны. Так, в 17 ч командир 8-й авиадивизии полковник В.А. Гущин получил приказ эвакуировать самолеты и личный состав из Каунас в район Маркистова. В формируемом около Россиены 240-м иап летчиков не хватало, и исполнявшему должность командира капитану Андрееву пришлось сжечь 6 И-15бис и 1 У-2 [41].

В других полках, наоборот, почти не осталось исправных самолетов, и по дорогам двинулись колонны летно-технического состава. В этих условиях было трудно точно учесть потери. Тем не менее 29 июня командование 8-й сад произвело «ревизию» самолетов новых типов. Например, по 15-му иап были представлены следующие данные: из 61 МиГ-3 в строю осталось только 6 машин. Выяснилось, что 5 «мигов»

погибли в бою, 10 передали в другие части, 2 разбиты в катастрофах, а остальные или уничтожил авианалетами неприятель, или пришлось взорвать самим ввиду невозможности эвакуации. А на аэродроме Поцукай, поспешно отступив, бросили 13 исправных МиГ-3 [42].

Не будет ошибкой утверждать, что обстановка неразберихи, отсутствие твердого руководства принесли больше ущерба, чем непосредственно бомбардировки и обстрелы немецкими самолетами. Так, из 381 СБ, имевшегося в семи авиаполках округа, было потеряно от действий неприятельской авиации и огня с земли в первый день войны 17 машин и на следующий день – 20–25 СБ, а количество бомбардировщиков в строю сократилось с 397 до 216 на 24 июня, или на 181 машину [43].



Аэродром в Прибалтике, занятый группой II/JG54. Начало июля 1941 г.

По немецким данным, большинство советских бомбардировщиков были сбиты во второй половине дня 22 июня. «Мессершмитты» перехватывали не только

эскадрильи СБ, но также эскадрильи ДБ-3 из 3-го авиакорпуса ГК, который поднял свои самолеты в воздух после 15 ч 40 мин по московскому времени для удара по мотомеханизированным войскам 3-й танковой группы. Одного «ильюшина» при возвращении около 18 ч успешно атаковал северо-западнее Марьямполя коммодор JG54 майор Х. Траутлофт (*H. Trautloft*). По воспоминаниям немецкого аса, русский летчик не думал о спасении, а энергично маневрировал, чтобы предоставить стрелку возможность вести меткий огонь; Траутлофт дотянул подбитую машину до своего аэродрома Тракенен, где и приземлился.

Тем временем подробный, обстоятельный анализ действий советской авиации и причин неудач при отражении вторгшегося неприятеля сделал начальник управления политической пропаганды Северо-Западного фронта бригадный комиссар Рябчий в политдонесении в Москву 23 июня:

«Личный состав ВВС отдает все силы на выполнение боевых заданий. Несмотря на частые воздушные бомбардировки противником наших аэродромов и большие потери от бомбежки, летно-технический состав не прекращал работы по подготовке материальной части, а личный состав авиабаз – по восстановлению аэродромов. Есть случаи, когда техсостав под огнем воздушных атак спасал самолеты, выводя их из-под удара.

Наши летчики бесстрашно вступают в бой с врагом. Летчик 61-го авиаполка Андрейченко, командир 31-го авиаполка Путивко в одиночку вели бой с 6-7 самолетами противника.

Вместе с тем следует отметить, что среди летно-технического состава есть много разговоров о том, что самолеты противника превосходят по скорости наши СБ, И-16, И-153, самолетов же новых конструкций мало. К тому же они еще недостаточно освоены летным

составом. Летчики, вылетевшие на новых типах истребителей, овладели до войны только техникой пилотирования, полетов на стрельбу не производили. Естественно, что они в первых воздушных боях на этих машинах не могли полностью использовать их преимуществ.

Переучивание летного состава на новые машины во фронтовых условиях невозможно. Целесообразно дальнейшее переучивание летного состава фронта организовать на аэродромах, удаленных от фронта на большое расстояние.

Как показали боевые вылеты, истребитель МиГ-3 имеет следующие недостатки: его мотор после 3 часов полета требует замены свечей, а при эксплуатации на пыльном аэродроме засоряются соты радиатора и мотор перегревается.

Наши аэродромы слабо прикрыты зенитными средствами обороны, а наличие зенитных пулеметов не обеспечивает надлежащей защиты. Имеющиеся зенитные батареи стреляют плохо.

Отсутствие походных мастерских не позволяет быстро ремонтировать даже легко поврежденные самолеты. Поэтому при перебазировании много самолетов было просто оставлено на аэродромах или уничтожено своим же летно-техническим составом.

Напрашивается потребность в создании на время войны при ВВС фронта отрядов по эвакуации самолетов, которые после ремонта могут войти в строй.

Ощущается острый недостаток кислорода для высотных полетов (трудно объяснить, почему в документе акцентируется внимание на трудностях при выполнении высотных полетов, поскольку немецкие самолеты действовали в Прибалтике на малых и средних высотах. – Прим. авт.). Запаса кислорода для войны создать нельзя было из-за недостатка баллонов и наличия только трех зарядных станций на 24 авиаполка.

Также недостаточны запасы свечей для моторов МиГ-3. Перед началом военных действий их имелось только 700 штук, что явно недостаточно для бесперебойного использования данных самолетов. В связи с большими потерями матчасти и уменьшением самолетомоторесурсов необходимо пополнение самолетного парка» [44].



Брошенный при поспешном отступлении истребитель И-153

Неудачи в действиях авиации, несомненно, сказались на наземной обстановке. Командующий Северо-Западным фронтом генерал-полковник Ф.И. Кузнецов, командующие 8-й и 11-й армиями, а также их штабы вследствие систематического нарушения связи диверсантами и в результате бомбежек не могли правильно оценить обстановку, своевременно доложить ее Генеральному штабу, быстро принять необходимое решение и организовать управление подчиненными соединениями. Выдвигающиеся резервы обычно использовались для нанесения поспешных контрударов. Войска вводились в сражение с ходу, не имея достаточного количества боеприпасов (их не успевали

подвезти), без поддержки артиллерии и авиации. Люфтваффе обнаруживали колонны наших войск на подходе к полю боя и наносили по ним мощные удары. Это не позволяло существенно замедлить продвижение танковых группировок врага.

В полосе 8-й армии генерал Кузнецов уже вечером первого дня стал готовить фронтовой контрудар двумя механизированными корпусами и для координации действий направил в войска начальника автобронетанкового управления фронта полковника П.П. Полубоярова. Разобравшись на месте с обстановкой, он послал в штаб записку, где просил «с утра прикрыть оба корпуса истребительной авиацией; Шестопалова (командир 12-го мехкорпуса. – Прим. авт.) сопровождать сильной авиацией с 11 ч, а Куркина (командир 3-го мехкорпуса) – с 12 ч...» [45]. Невозможность выполнения этой просьбы, недостаток зенитных снарядов (полностью отсутствовали 85-мм боеприпасы) предопределили неудачи на участке армии Собенникова.

Еще хуже складывалась обстановка в полосе 11-й армии: по ней пришелся основной удар 3-й германской танковой группы, поддержанной главными силами 8-го авиакорпуса. Гитлеровское командование поставило задачу в первый же день продвинуться к Неману, форсировать реку и создать плацдармы для последующего наступления на Вильнюс, Минск. Противник понимал, что если ему не удастся захватить мосты через Неман неповрежденными, то наступление будет приостановлено, поскольку ширина полноводной реки здесь достигает 100–150 м. Поэтому немецкие пикирующие бомбардировщики и истребители практически непрерывно обстреливали и бомбили наши войска в этом районе. Особо пострадала 5-я танковая дивизия, которая, хотя и сражалась героически, от

массированных ударов с воздуха потеряла боеспособность.

В результате растерянности многих бойцов и командиров, отсутствия централизованного управления советскими войсками оба моста у Алитуса и один из двух у Меркине противник захватил, что явилось для нас большой потерей и предопределило ход боевых действий на данном направлении в ближайшие дни. Из воспоминаний командира 3-й танковой группы генерала Г. Гота напрашивается вывод о непринятии командованием СЗФ своевременных ответных мер. Гот писал:

«Против танкового корпуса (речь идет о 39-м тк. – Прим. авт.), наступавшего на северном фланге, действовал один литовский корпус, многие командиры и комиссары которого были русскими. До сего времени корпус оборонялся упорно. Предполагалось, что он попытается удержать левый берег Немана. Действий [русских] танков и авиации не отмечалось. Воздушная разведка, проводившаяся при ясной погоде, никаких передвижений противника восточнее Немана не обнаружила...» [46].

Все вышесказанное, значительные боевые и небоевые потери в самолетах, а также постоянные указания наземных инстанций на отсутствие прикрытия и поддержки со стороны собственной авиации негативно сказалось на служебном положении ряда авиационных командиров СЗФ, многих из которых вскоре отстранили от должностей. 25 июня было снято руководство ВВС СЗФ: командующего генерала А.П. Ионова, его заместителя по политчасти полкового комиссара И.В. Машина, начальника штаба комбрига С.С. Крупина отправили в распоряжение управления кадров ВВС. Еще через несколько дней Ионов и командир 8-й сад полковник В.А. Гущин были арестованы. Если Василия Андреевича вскоре реабилитировали (в конце войны он

командовал 298-й иад), то командующий из заключения не вернулся. Его обвинили в некомпетентном руководстве, вредительстве и связи с врагами народа, 13 февраля 1942 г. приговорили к высшей мере наказания и расстреляли через 10 дней. Реабилитировали Алексея Петровича посмертно в 1955 г.

На направлении главного удара

Самые драматические события развернулись утром 22 июня 1941 г. на центральном участке советско-германской границы. На протяжении 470 км от Гродно до Бреста включительно ее прикрывали войска Западного особого военного округа (ЗапОВО), которым командовал генерал армии Д.Г. Павлов. Как и войскам других приграничных округов, им ставилась задача «оборонять государственную границу от внезапного вторжения вооруженных сил противника на территорию СССР. Прорвавшиеся через госграницу части противника окружать и уничтожать» [47].

После вступления Красной Армии на территорию Западной Белоруссии граница с генерал-губернаторством (так немцы называли захваченную Польшу) приняла весьма невыгодную для нас конфигурацию, поскольку неприятель охватывал главную группировку ЗапОВО с флангов. Дислокация наших войск в значительной степени определялась не оперативными соображениями, а наличием казарм и иных помещений, пригодных для размещения частей и соединений, в том числе и авиационных. Командир одной из авиадивизий ВВС ЗапОВО генерал-майор Г.Н. Захаров на совещании в Кремле, состоявшемся в конце 1940 г., следующим образом объяснял И.В. Сталину одну из важных причин низкой боеготовности соединения:

«Летчики вынуждены были селиться в окрестных деревнях, разбросанных вокруг аэродрома в радиусе

пяти-шести км. Надежной связи с ними нет. В нормативы, отведенные для приведения дивизии в боевую готовность, уложиться невозможно. Летчики прибывают на аэродром с большим опозданием, а зимой бегут через лес на лыжах, в машины садятся потные, разгоряченные, многие, конечно, простужаются. Часто возникает ситуация, при которой машины готовы к полету, а летчиков нет. Изменить это положение командование дивизии не может...» [48].

Это мнение совпало с мнением вождя. Вскоре нарком обороны маршал С.К. Тимошенко подписал приказ N 036, изменявший порядок прохождения службы младшим и средним начальствующим составом в ВВС, который до сих пор большинство ветеранов вспоминает недобрым словом. Тимошенко признал ошибочным приказ своего предшественника маршала К.Е. Ворошилова от августа 1938 г., по которому по завершении школ и летных училищ ВВС курсанты получали звания среднего начальствующего состава. Тимошенко подчеркивал:

«Молодые пилоты и авиамеханики, только что окончившие летно-технические школы и не имеющие еще опыта и знаний, требуемых от командира, хотя и занимают должности рядовых пилотов и авиамехаников... Получая при окончании школ звание мл. лейтенанта и мл. воентехника, лейтенанта и воентехника 2 ранга, пилоты и авиамеханики приобретают все права среднего начсостава, в том числе право жить вне казармы, на отдельной квартире и иметь при себе семью. Практика показала, что внеказарменное размещение летно-технического состава наносит величайший вред боевой подготовке и боеспособности всей нашей авиации...» [49].

Приказ отменял добровольный принцип комплектования летных школ, устанавливал срок действительной службы в авиации 4 года и переводил всех, кроме командиров частей и подразделений, а

также штурманов частей на казарменное положение. Выпускники военно-авиационных школ и училищ отныне получали воинское звание «сержант». Поскольку в округе формировалось большое количество новых частей и соединений, то сержанты и ст. сержанты составляли их основу. Давно созданные части, прежде всего входившие в состав дислоцированных непосредственно у границ соединений, имели преимущественно кадровый состав.



Пилоты и командиры эскадры JG53 наблюдают за воздушными боями. 22 июня 1941 г.

Рассмотрим расположение войск, прикрывавших госграницу накануне войны. Согласно разработанному плану каждая из трех армий с приданной ей смешанной авиадивизией (сад) оборонялась в полосе шириной

примерно 150 км. На правом фланге округа участок границы N 1, называемый Гродненским, прикрывали войска 3-й армии генерал-лейтенанта В.И. Кузнецова, в состав которой входила 11-я смешанная авиадивизия полковника П.И. Ганичева. Дивизия базировалась в районе Гродно, Лида. Она имела два хорошо подготовленных и сколоченных истребительных авиаполка на И-15бис, И-153, И-16 и один бомбардировочный авиаполк, проходивший переучивание с СБ на Пе-2.

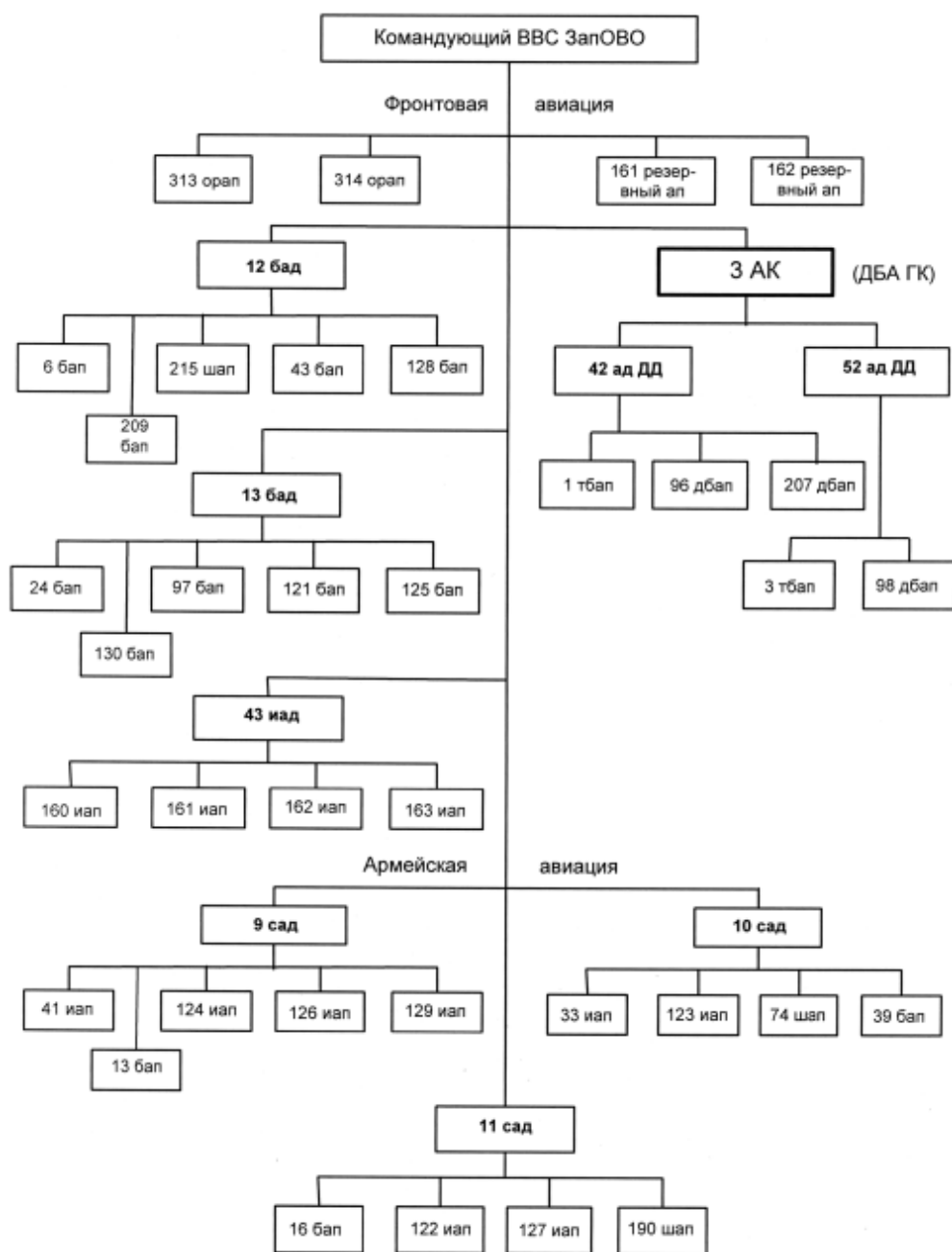


Схема организации ВВС Западного особого военного округа накануне войны

Участок N 2, Белостокский, занимавший центральное положение, прикрывала 10-я армия генерал-майора К.Д. Голубева. Основу ВВС армии составляла наиболее мощная в округе 9-я смешанная авиадивизия Героя Советского Союза генерал-майора С.А. Черных. В этом

соединении было четыре истребительных авиаполка, перевооружавшихся на новые современные самолеты МиГ-3. Штаб авиадивизии и бомбардировочный авиаполк, так же как и штаб армии, находились в Белостоке. Там же на аэродроме стояли самолеты И-16 124-го иап, а МиГ-3 базировались на полевых аэродромах неподалеку от границы. Количество самолетов в частях и аэродромы базирования приведены в табл. 1.3 [50].

Таблица 1.3.
АВИАПОЛКИ 9-Й САД

Аэродром	Части	Удаление от госграницы	Количество самолетов
Тарново	129-й иап	12 км	57 МиГ-3 52 И-153
Долубово	126-й иап	22 км	50 МиГ-3 23 И-16
Себурчин	41-й иап	50 км	56 МиГ-3 52 И-153
Высоке-Мазовецк	124-й иап	40 км	70 МиГ-3 29 И-16
Борисовщина	13-й сбп	70 км	22 Ар-2 29 СБ

Из таблицы можно сделать следующие выводы. Во-первых, четыре полка дивизии перевооружались на новейшие истребители. Соединение имело 233 МиГ-3, что составляло почти пятую часть машин этого типа, полученных ВВС Красной Армии от промышленности в период с 1 января по 22 июня 1941 г. Во-вторых, видно, что на самом близко расположенном к государственной границе аэродроме Тарново (южнее г. Замбров) было сосредоточено на поляне размером 1400 x 1100 м без ангаров и специально оборудованной взлетно-посадочной полосы более сотни самолетов, из них свыше половины – «миги». Немногим лучше обстояло дело и на других аэродромах. В то же время в соседних 10-й и 11-й смешанных авиационных дивизиях, где новой авиационной техники почти не имелось, базирование

было менее скученным, но все же достаточно напряженным, поскольку на аэродромах имелось по 50-70 самолетов.

В условиях нараставшей с каждым днем угрозы нападения на Советский Союз со стороны Германии требовалось принять самые срочные меры по рассредоточению базирования и маскировке самолетов на аэродромах. Однако командиры соединений, командующие войсками округов, а также руководство ВВС Красной Армии явно недооценивали важности этих мер. Например, приказом НКО N 0367 от 27 декабря 1940 г. требовалось к 1 июля 1941 г. закончить маскировку всех аэродромов, расположенных в 500-км приграничной зоне. Положения этого приказа выполнялись крайне медленно, и работа по маскировке аэродромов в округе к началу войны была далека до завершения [51].

Казалось бы, зачем располагать самолеты на стоянке в одну линию, а не рассредоточить их по краям летного поля? Ответ можно найти в желании командиров частей при учебных проверках и построениях продемонстрировать вышестоящему командованию быстрый сбор экипажей по тревоге, показать стройные ряды летно-технического состава и боевых машин. Кроме того, при недостатке специальной аэродромной техники, в частности бензозаправщиков и автостартеров, было трудно быстро подготовить хаотично расположенные самолеты к вылету.

Плохо обстояло дело с освоением новой техники. К июню 1941 г. на новых МиГ-3 вылетали самостоятельно 140 летчиков. Считались освоившими новые истребители 61 пилот и 57 находились в стадии переучивания. Но отработать боевое применение не успел практически никто. Сами самолеты, несмотря на все предпринимаемые меры, были еще «сырыми», имели множество производственных и конструктивных дефектов. Так, при отстреле в воздухе вооружения

«мигов» 2 июня на одном из самолетов 124-го иап после четырех коротких очередей оторвало лопасть, а затем и весь винт. Причиной аварии оказались дефекты синхронизаторов. О случаях, подобных данному, докладывалось лично командующему ВВС Красной Армии генералу П.Ф. Жигареву, и они очень тревожили командование [52].

Многие летчики с недоверием относились к новым самолетам. Поэтому наряду с «мигами» в авиаполках 9-й авиадивизии оставались 127 устаревших истребителей. Не напрасно инженерно-технический состав всеми силами поддерживал в боеготовом состоянии эту материальную часть: именно на них летчикам вскоре пришлось вылетать по боевой тревоге.

Наконец, на левом фланге округа государственную границу на участке N 3 (Брестском) прикрывала 4-я армия генерал-майора А.А. Коробкова с приданной ей 10-й смешанной авиадивизией полковника Н.Г. Белова. Это авиационное соединение (начальник штаба полковник С.И. Федульев), которое по результатам предвоенных учений и проверок считалось наиболее боеспособным, состояло из двух истребительных (на самолетах И-16 и И-153), одного штурмового и одного бомбардировочного авиаполков. В два последних успели поступить примерно по десятку Ил-2 и Пе-2, но освоение этих машин только начиналось, и основными типами машин были И-15бис и СБ.



В воздухе «мессершмитты» – операция «Барбаросса» началась!

Штабы 4-й армии, ее ВВС и 10-й сад находились в Кобрине, а авиационные части базировались в Бресте, Кобрине и Пинске. К сожалению, как и в 9-й авиадивизии, излишне скученно располагались самолеты вблизи самой границы. Так, на полевом аэродроме Малые Зводы на удалении всего 20 км от государственной границы базировалось 70 штурмовиков И-15бис и И-153. Кроме 9, 10 и 11-й сад, штабу ВВС ЗаПОВО подчинялась «фронтовая группа»: 43-я иад, 12-я и 13-я бад, 3-й ак ДД (42-я и 52-я дбад) и два вновь формируемых соединения (59-я иад и 60-я сад), которые были сосредоточены преимущественно восточнее линии Полоцк – Бобруйск. Всего ВВС округа насчитывали 1789 самолетов, без учета учебных, связных и машин корректировочной авиации [53]. Предполагалось, что 59-я и 60-я авиадивизии вместе с 43-й иад войдут в подчинение 13-й армии и будут вместе с наземными войсками участвовать в прикрытии участка Н 4 – Бельского.

До вступления Красной Армии аэродромная сеть в Западной Белоруссии была развита очень слабо. Имевшиеся взлетно-посадочные полосы не удовлетворяли современным требованиям, а аэродромные постройки не обеспечивали полного размещения личного состава частей. Интенсивное строительство новых и реконструкция уже имевшихся аэродромов начались только в 1941 г. По воспоминаниям начальника штаба 4-й армии полковника Л.М. Сандалова, на каждом из объектов работало по 2–4 тыс. человек. В результате удалось создать сеть, насчитывающую 231 аэродром, включая 48 с бетонными взлетно-посадочными полосами; их эксплуатацией ведали 10 авиарайонов. Однако между железнодорожными линиями Вильно, Лида, Барановичи, Лунинец и Витебск, Орша, Жлобин имелось очень мало площадок, пригодных для базирования самолетов. Запасы горючего и бомб были созданы только на 30 аэродромах, преимущественно расположенных вблизи от границы [54].

По плану обороны государственной границы, который был уточнен в июне 1941 г., в случае нападения неприятеля перед войсками округа ставилась задача прикрыть мобилизацию, сосредоточение и развертывание главных сил ЗапОВО, не допустить вторжения наземных и воздушных сил противника. Предполагалось, что после недолгого периода оборонительных действий войска округа совместно с выдвинутыми из глубины резервами перейдут в решительное наступление и разгромят врага. При этом на части ВВС округа были возложены следующие задачи:

«а) последовательными ударами боевой авиации по установленным базам и аэродромам противника, а также боевыми действиями в воздухе уничтожать

авиацию противника и с первых же дней завоевать господство в воздухе;

б) истребительной авиацией в тесном взаимодействии со всей системой ПВО округа прочно прикрыть отомобилизование и сосредоточение войск округа, нормальную работу железных дорог и не допустить пролета авиации противника через территорию округа в глубинные районы округа и страны;

в) во взаимодействии с наземными войсками уничтожить наступающего противника, не допустить прорыва крупных его мотомехсил через фронт обороны округа;

г) мощными систематическими ударами по крупным железнодорожным мостам и узлам Кенигсберг, Мариенбург, Алленштайн, Торн, Камин, Лодзь, Варшава, а также по группировкам войск нарушить и задержать сосредоточение войск противника;

д) действиями боевой и разведывательной авиации своевременно определить характер сосредоточения и группировку войск противника» [55].

В документе делается вывод, что одновременно обе важнейшие задачи (борьбу за господство в воздухе и срыв сосредоточения войск противника) с помощью наличных сил решить не удастся без привлечения авиации Главного командования или дополнительно 12-15 бомбардировочных полков из состава других округов. Также требовалось перевооружить корпусную авиацию с сильно изношенных самолетов Р-З на СБ, широко привлекать для выполнения разведывательных задач бомбардировочную и истребительную авиацию, передать полки на Су-2 в состав ВВС армий, а 12-ю и 13-ю бад пополнить бомбардировщиками новых типов (Пе-2 и Ар-2).

Согласно этому плану противовоздушная оборона строилась на принципе тесного взаимодействия всех

средств ПВО (зенитно-артиллерийских и зенитно-пулеметных частей, частей ВНОС округа) с истребительной авиацией. Всего на территории округа было развернуто четыре (еще один создать не успели) бригадных района и две отдельные бригады ПВО. Накануне войны для прикрытия войск ЗапОВО имелось около 300 зенитных орудий, которые располагались преимущественно вблизи штабов, военных городков, казарм... Недоставало малокалиберных орудий, а для 85мм пушек практически не имелось снарядов. Непосредственное руководство всеми силами и средствами возлагалось на командующего Западной зоной ПВО генерал-майора С.С. Сазонова, который по совместительству являлся заместителем генерала армии Д.Г. Павлова по противовоздушной обороне.

Во второй половине июня наблюдательные посты ВНОС передавали на главный пост не только о систематических пересечениях немецкими самолетами государственной границы с разведывательными целями. Как докладывали командующему Западной зоной ПВО, они неоднократно умышленно приземлялись в Кобрине, Пинске, Белостоке и на других крупных авиабазах. Аналогичные донесения получал от летчиков командующий ВВС округа.

Генералы И.И. Копец и С.С. Сазонов не получили от своего начальника генерала Д.Г. Павлова разрешения применять к нарушителям оружие. Согласно действовавшему распоряжению летчики-истребители должны были эволюциями своих самолетов принуждать незваных гостей к посадке, но их усилия обычно не приводили ни к каким результатам. Когда обстановка на границе накалилась до предела, генерал армии Павлов неоднократно обращался к наркому обороны маршалу С.К. Тимошенко и начальнику Генерального штаба генералу армии Г.К. Жукову за разрешением на мероприятия по приведению войск в полную

боеготовность, но неизменно следовал ответ: «Не поддаваться на провокации!»



И-16 скапотировал при попытке взлететь по тревоге.
Первые дни войны

За четыре-пять дней до начала войны генерал И.И. Копец приказал генералу Г.Н. Захарову пролететь вдоль всей западной границы с севера на юг, от Гродно до Бреста. «Я вылетел на У-2 вместе со штурманом 43-й иад майором Румянцевым, – вспоминал Георгий Нефедович. – Приграничные районы западнее границы были забиты войсками. В деревнях, на хуторах, в рощах стояли плохо замаскированные, а то и совсем не замаскированные танки, бронемашины, орудия. По дорогам шныряли мотоциклы, легковые – судя по всему, штабные – автомобили. Где-то в глубине огромной территории зарождалось движение, которое здесь, у самой нашей границы, притормаживалось, упираясь в нее, как в невидимую преграду, и готовое вот-вот перехлестнуть

через нее. Количество войск, зафиксированное нами на глазок, вприглядку, не оставляло мне никаких иных вариантов для размышлений, кроме одного-единственного: близится война» [56].

С выводами доклада согласился генерал И.И. Копец, а затем генерал Д.Г. Павлов и его заместитель генерал И.В. Болдин. Иван Васильевич вспоминал, что последнее нарушение границы немецкие самолеты предприняли в 18 ч 20 июня, пролетев несколько километров в глубь нашей территории. Однако никто из генералов ничего не смог изменить за оставшееся время. Заранее запланированное в ЗапОВО командно-штабное учение должно было завершиться в воскресенье. По проводным средствам связи и частично по радио из штаба ВВС округа посылались учебно-боевые распоряжения, поступали донесения из авиаполков и авиадивизий. В первые минуты нового дня 22 июня в штаб округа поступила долгожданная директива за подписью маршала С.К. Тимошенко и генерала армии Г.К. Жукова следующего содержания:

«1. В течение 22 – 23.6.41 г. возможно внезапное нападение немцев на фронтах ЛВО, ПриБОВО, ЗапОВО, КОВО, ОдВО. Нападение может начаться с провокационных действий.

2. Задача наших войск – не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения. Одновременно войскам... округов быть в полной боевой готовности встретить возможный удар немцев или их союзников.

3. Приказываю:

а) в течение ночи на 22.6.41 г. скрытно занять огневые точки укрепленных районов на государственной границе;

б) перед рассветом 22.6.41 г. рассредоточить по полевым аэродромам всю авиацию, в том числе и войсковую, тщательно ее замаскировав;

в) все части привести в боевую готовность. Войска держать рассредоточенно и замаскированно;

г) противовоздушную оборону привести в боевую готовность без дополнительного подъема приписного состава. Подготовить все мероприятия по затемнению городов и объектов;

д) никаких других мероприятий без особого распоряжения не проводить» [57].

До войны оставалось менее четырех часов. За это время удалось передать процитированный выше приказ лишь командованию 10-й смешанной авиадивизии, а остальные соединения никаких распоряжений не получили, поскольку еще поздним вечером 21 июня с ними прекратилась телефонно-телеграфная связь. Позднее стало известно, что сброшенные на парашютах с самолетов или иным путем пересекавшие сухопутную границу диверсионные группы гитлеровцев, переодетые в красноармейскую форму, во многих местах перерезали провода и нарушили линии связи, проложенные к аэродромам армейской авиации, постам ВНОС, к штабам частей, соединений. Это лишило управления полки и дивизии ВВС Западного округа накануне войны.

Согласно плану «Барбаросса» против ЗапОВО развернулась группа немецких армий «Центр» генерал-фельдмаршала Ф. фон Бока, которую поддерживал 2-й воздушный флот генерал-фельдмаршала А. Кессельринга (A. Kesselring). По данным историка У. Бальке, ударную силу флота составляли 299 двухмоторных бомбардировщиков (из них 132 Do17Z, 86 He111H и 81 Ju88A) и 293 самолета (преимущественно типа Ju87B/R) в трех эскадрах пикировщиков. В штурмовой группе имелось 38 Bf109E и 22 Hs123. Прикрытие, борьбу за господство в воздухе надлежало осуществлять 362 одномоторным (большая часть новейших Bf109F, остальные Bf109E, без учета учебно-

боевых подразделений) и 160 двухмоторным Bf110C/D/E [58].

В оперативный состав флота входили также дальние разведчики, транспортные самолеты – еще 161 самолет, а также 32 самолета других типов. Таким образом, во 2-м и 8-м авиакорпусах, которыми командовали генералы Б. Лерцер (B. Loerzer) и В. фон Рихтгофен (W. von Richthofen), соответственно, и непосредственно в подчинении генерала А. Кессельринга насчитывалось 1367 боевых машин. Кроме этого, в составе 2-го воздушного флота имелся 261 самолет, предназначенный для взаимодействия с сухопутными войсками, – итого 1628 машин [59]. Поскольку 8-й авиакорпус действовал на стыке Прибалтийского и Западного округов, частично сосредоточил свои усилия вне центрального направления, то можно сказать, что к началу войны численное преимущество было у ВВС ЗапОВО.

Немецкая авиация превосходила советскую в качестве боевых машин. Но не это было главным. Первостепенное значение имело то обстоятельство, что люфтваффе накопили опыт в ходе военных действий против Польши, Бельгии, Франции, Англии и в других кампаниях, в которых их авиационные части были слетанны, тактика боевых действий отработана и проверена непосредственно в боях.

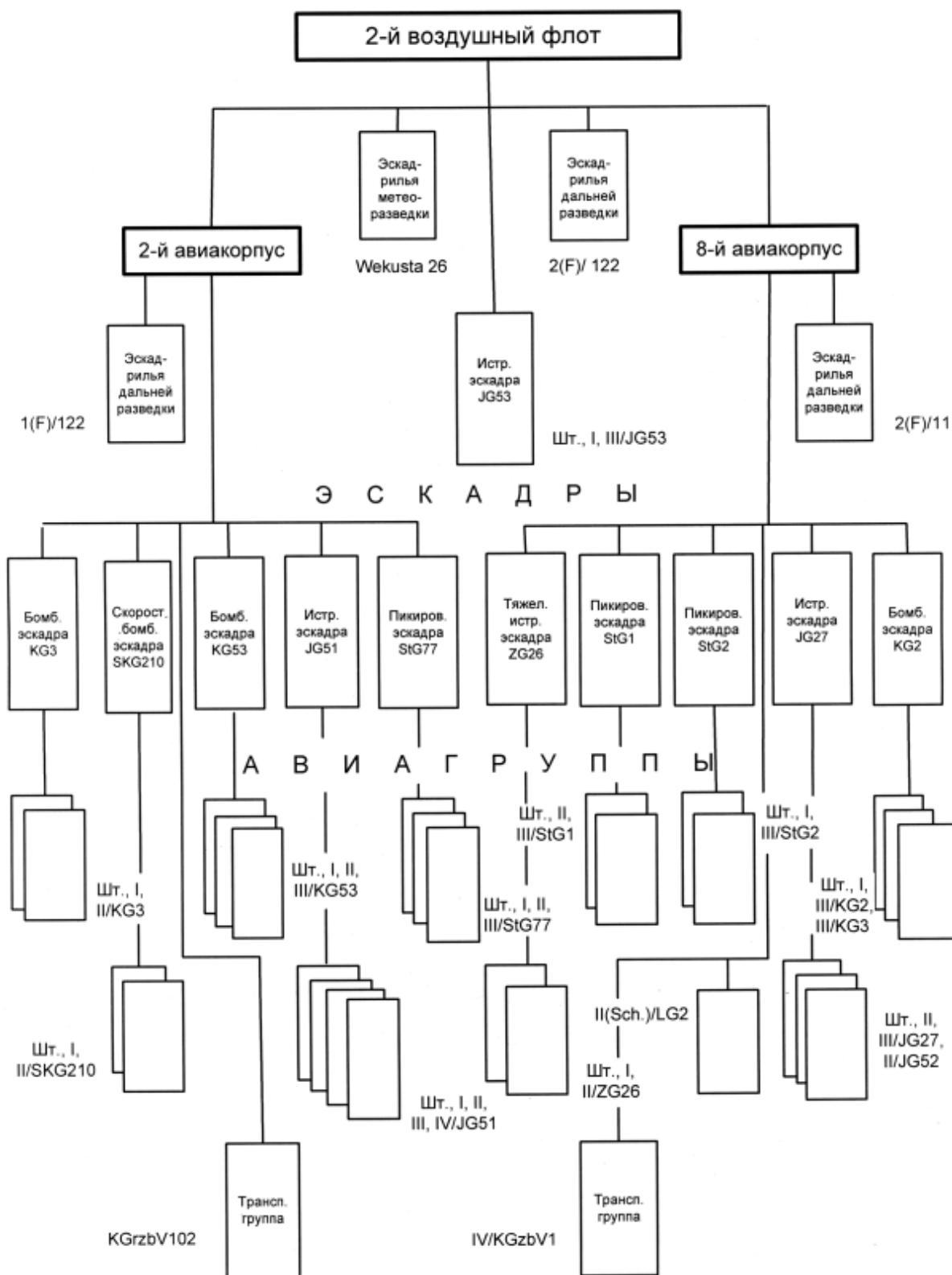


Схема организации 2-го воздушного флота перед вторжением в СССР

О том, как проходили последние часы перед вторжением по другую сторону границы, можно узнать из работы немецкого историка Пауля Карелла (под таким псевдонимом опубликовал работу бывший начальник отдела печати гитлеровского МИДа Пауль Шмидт):

«...Смеркалось. В штабе генерала Гудериана шла напряженная работа. Завтра перед рассветом – вторжение. Штаб 2-й танковой группы расположился в деревне Вольска Добринска в 15 км от Буга, по которому проходит граница...

Офицеры штаба в своих палатках и автобусах склонились над картами. Никаких переговоров по радио, строжайшее радиомолчание. Телефонные разговоры – только при крайней необходимости. Они и не нужны, потому что нет ни одного нерешенного вопроса. Даже самый трудный из них – как обеспечить взаимодействие с авиацией 2-го воздушного флота при нанесении первого удара – получил удовлетворительное разрешение.

Дело в том, что командующего 2-м флотом генерал-фельдмаршала А. Кессельринга, как и начальника Генерального штаба люфтваффе генерал-полковника Г. Ешоннека (H. Jeschonnek), беспокоила большая численность советских ВВС. Они поставили задачу нанести внезапный и сокрушительный удар по советским аэродромам.

(Немецкий историк Греффрат приводит цитату из выступления генерала Ешоннека: «Те результаты, которых можно добиться, действуя в первые два дня войны против неприятельских сухопутных войск, не идут ни в какое сравнение с ущербом, который способна нанести вражеская авиация, если она останется полностью боеспособной». – Прим. авт.[60].)



Экипаж Vf110 после успешного удара



Подчиненные поздравляют командора JG51 подполковника В. Мельдерса, сбившего три СБ; к обеду 22 июня его личный счет достиг 72 побед

С трудом в немецких штабах решалась проблема: в какой момент утром 22 июня должны стартовать бомбардировщики? Время начала артиллерийской подготовки и наступления пехоты – 3 ч 15 мин – мало устраивало авиацию: на центральном участке еще темно и поднимать в воздух весь воздушный флот нецелесообразно. Но если ожидать полного рассвета, то тех 30–40 минут, которые пройдут после начала артиллерийской подготовки, окажется советскому командованию вполне достаточно, чтобы вывести из-под удара свою авиацию. Тогда прилетевшие немецкие бомбардировщики увидят лишь пустые аэродромы. Конечно, в составе 2-го воздушного флота имелись опытные в ночных полетах экипажи. Однако перелетать границу до 3 ч 15 мин, чтобы выйти на цель ровно в это

время, означало лишить внезапности сухопутные войска. Где выход?

После многочисленных обсуждений к нему пришли командир 8-го авиакорпуса генерал Рихтгофен и признанный лидер истребительной авиации, командир 51-й истребительной эскадры подполковник Мельдерс (*Moelders*): «Мы подкроемся к аэродромам на большой высоте, как воздушные разведчики». Было решено, что каждый бомбардировщик наберет максимальную высоту над занятой германскими войсками территорией, а затем в темноте над болотистыми и лесными участками, с приглушенными моторами пересечет границу. Точный расчет должен был обеспечить появление бомбардировщиков над советскими аэродромами ровно в 3 ч 15 мин, одновременно с первыми залпами артиллерии.

В штабе Кессельринга сейчас еще раз оценили работу «разведывательной группы OKL» подполковника Т. Ровеля (*T. Rowehl*). Ведь это она, «команда Ровеля», начиная с зимы 1941 г. фотографировала с больших высот западные районы СССР от Прибалтики до Черного моря и обнаружила множество приграничных аэродромов. Беспрецедентное по наглости вторжение в воздушное пространство Советского Союза было запланировано ОКВ (вермахтом), исходя из расчета на безнаказанность.

Фюрер, лично поставивший задачу Ровелю, знал: советское правительство, опасаясь спровоцировать войну, не отдаст приказа сбивать германские самолеты. А дипломатические каналы дадут имперскому министру иностранных дел фон Риббентропу возможность для любых маневров...

На столе в штабном автобусе Кессельринга теперь лежали карты, на которых были нанесены данные о советских приграничных аэродромах. Командующий последний раз уточнял информацию со своими

подчиненными генералами и офицерами. Окончательное решение гласило: против каждого советского аэродрома направить три бомбардировщика с экипажами, имеющими опыт ночных полетов. В тревожной тишине был зачитан приказ фюрера: “К солдатам Восточного фронта...”» [61].

Немецкая военная машина пришла в движение. С рассветом перешли в наступление более 30 дивизий, германские самолеты обрушились на аэродромы, города Белосток, Гродно, Лиду, Брест, Слоним и др. Из штабов приграничных армий в Минск стали поступать тревожные сообщения, одно хуже другого. О событиях первого часа войны вспоминал зам. командующего войсками округа генерал-лейтенант И.В. Болдин, которому пришлось докладывать обстановку позвонившему в штаб округа наркому обороны маршалу С.К. Тимошенко (командующий генерал армии Д.Г. Павлов вышел из кабинета):

«Внимательно выслушав меня, маршал говорит:

– Товарищ Болдин, учтите, никаких действий против немцев без нашего ведома не начинать.

– Как же так, – кричу в трубку, – наши войска вынуждены отступать, горят города, гибнут люди...

– Иосиф Виссарионович считает, что это, возможно, провокационные действия некоторых германских генералов.

Я очень взволнован. Мне буквально трудно подобрать слова, которыми можно было бы передать то положение, в котором мы оказались. Разговор с маршалом Тимошенко продолжился:

– Приказываю самолетами вести разведку не далее 60 км, – говорит нарком.

– Товарищ маршал, нам надо действовать. Каждая минута дорога. Это не провокация. Немцы начали войну!

Настаиваю на немедленном применении механизированных, стрелковых частей и артиллерии,

особенно зенитной. В противном случае дело обернется плохо. Но нарком, выслушав меня, повторил прежний приказ» [62].

При ударах по аэродромам ВВС Западного округа немецкая авиация основные усилия сосредоточила на уничтожении самолетов 9-й сад, где имелась наиболее качественная авиационная техника. Дивизия, базировавшаяся на Белостокском выступе, находилась в самом невыгодном положении, поскольку располагалась в непосредственной близости от аэродромов, занятых 8-м германским авиакорпусом, и от сосредоточения артиллерийских батарей противника.



Устаревшие бипланы Hs123 применялись немцами как штурмовики с первых дней вторжения в воздушное пространство СССР

Мощные удары 2-го воздушного флота и залпы артиллерийских орудий разорвали мирную тишину раннего утра над Себурчином, Высоке-Мазовецком, Тарново, Долубово. Как потом оказалось, далеко не все удары были смертельными. После первого налета

немало боевых машин уцелело. Однако командир дивизии генерал С.А. Черных растерялся и не принял никаких мер по выводу материальной части из-под удара. И новейшие самолеты были добиты почти без помех во втором и последующих ударах. Всего дивизия лишилась 347 самолетов из 409 имевшихся [63].

Сергей Александрович Черных был храбрым летчиком-истребителем. Командуя звеном добровольцев в Испании, он одержал три победы. Считается, что ему первому среди советских летчиков удалось в воздушном бою сбить новейший «мессершмитт» (Bf109B) [64], за что в последний день 1936 г. он, лейтенант 61-й истребительной авиаэскадрильи, был удостоен звания Героя Советского Союза. В это время кавалеров Золотой Звезды можно было буквально пересчитать по пальцам.

Вернувшись на Родину, Черных быстро продвинулся по служебной лестнице. Закончив перед войной академию Генерального штаба, он летом 1940 г. стал одним из первых «авиационных генералов». Судя по результатам предвоенных инспекций, 9-я смешанная авиадивизия была в числе лучших [65]. А дальше судьба оказалась безжалостной: первый случай растерянности стал последним. Генерала обвинили в преступном бездействии, арестовали органы НКВД, судили и вскоре расстреляли.

В частях 9-й авиадивизии имелось немало хорошо подготовленных летчиков и командиров. Большинство из них уже в июле 1941 г., после скорого переформирования полков, снова вступят в схватку с нацистами. И хотя первый бой оказался полностью проигран, ряд подразделений и отдельных летчиков в первый день войны смогли оказать врагу достойное сопротивление.

Так, по приказу командира 124-го иап майора И.П. Полунина еще до появления неприятеля в воздух поднялись его заместитель капитан Н.А. Круглов и мл.

лейтенант Д.В. Кокорев. Последний, завидев значительно выше себя двухкилевую машину, которая была определена как Do215, немедленно устремился в преследование. Считается, что у «мига» отказало вооружение, это и вынудило летчика идти на таран. По воспоминаниям ветеранов, пулеметы с истребителя были сняты, что делало машину безоружной. Так или иначе, но Дмитрий Васильевич приблизился к врагу и, несмотря на ответные очереди стрелка, примерно в 4 ч 20 мин сбил неприятельский самолет, оказавшийся двухмоторным «мессершмиттом», таранным ударом. Его обломки упали северо-восточнее Высоке-Мазовецка, а поврежденный МиГ-3 приземлился неподалеку в поле, после чего Кокореву оказали первую помощь.

Вероятно, это был один из первых уничтоженных неприятельских самолетов не только в Белоруссии, но и на всем советско-германском фронте. В дальнейшем успех был уже на стороне немцев. Они совершили на аэродром 124-го иап около 70 самолето-налетов, чередуя атаки подразделений Bf110 и He111. Особенно результативно действовал командир отряда 1/KG53 обер-лейтенант А. Кемпе (A. Kempe), создавший в Высоке-Мазовецке несколько очагов пожаров. Всего противнику удалось подбить и уничтожить 30 наших машин [66].

Командир 129-го иап капитан Ю.М. Беркаль, услышав артиллерийскую канонаду, тут же (на свой страх и риск) объявил боевую тревогу. Уже в 4 ч 05 мин три эскадрильи были в воздухе и в завязавшемся бою заявили об уничтожении трех немецких самолетов. По одному He111 записали на свой счет пилоты А. Соколов, А. Кузнецов, В. Николаев (однако противник эти потери не признал) [67]. Когда горючее было на исходе и советские истребители заходили на посадку, то четвертая (резервная) эскадрилья успешно прикрыла своих товарищей. Однако к 10 ч утра в результате

бомбардировок и штурмовок аэродрома Тарново сгорело 27 МиГ-3, 11 И-153 и 6 учебных машин. Оставшиеся самолеты перебазировались на аэродром Добженевка-Курьяны, а затем в Кватеры.



Командир I/ZG26 капитан В. Шпис был награжден Рыцарским крестом еще до начала Восточной кампании за 10 сбитых неприятельских самолетов и успехи в штурмовке

Известно, что за два первых дня войны полк произвел 125 боевых вылетов с общим налетом 121 ч. Забегая вперед, хотелось бы отметить, что 129-й истребительный авиаполк, вполне организованно вступивший в войну, столь же стойко и отважно действовал и впоследствии. Приказом наркома обороны он среди первых 6 декабря 1941 г. получил почетное право именоваться гвардейским [68], успешно сражался

до Дня Победы. Но и этот полк потерял много своих истребителей во второй половине дня 22 июня.

Основная роль в уничтожении советской авиации на аэродромах Белостокского выступа принадлежала соединению тяжелых истребителей. Сбросив бомбы с небольшой высоты, Bf110 затем несколькими заходами штурмовали стоянки советских машин. Приведем выдержку из военного дневника I группы эскадры скоростных бомбардировщиков [I/SKG210 командовал капитан В. Штрикер (W. Stricker)] за 22.06.1941 г.:

«Сегодня сделали сотню боевых вылетов. Майор В. Шторп (W. Storp) (коммодор соединения. – Прим. авт.) после очередного вылета устроил на земле скандал, так как его сигналы к сбору больше не принимались во внимание и летчики вели свою собственную войну. Некоторые экипажи совершили в этот день по шесть боевых вылетов. В совокупности эскадра совершила 13 налетов на 14 аэродромов, уничтожила 344 самолета на земле и сбила восемь самолетов в воздухе» [69].

Командир 11-й смешанной авиадивизии полковник П.И. Ганичев уже около 3 ч утра получил тревожные сигналы из штаба 122-го иап: там отчетливо слышали шум танковых моторов. Незамедлительно объявив тревогу, Ганичев на своем И-16 вылетел в сторону Гродно.

122-й иап по приказу зам. командира капитана В.М. Уханева успел поднять в воздух до появления неприятельских бомбардировщиков 53 «ишака». Лишь 15 самолетов, в основном неисправных, не смогли взлететь и были подожжены в течение нескольких минут. Советские летчики заявили о сбитии четырех Do17 (здесь действовали части из KG2 и SKG210). Гитлеровцам на этот раз не удалось уничтожить все главные объекты атаки.

Приземлившись и объективно оценив обстановку, полковник Ганичев приказал 122-му иап

перебазироваться на аэродром Лида, где находился командный пункт дивизии. Такое решение было верным, но вскоре и к этой авиабазе прорвались немецкие бомбардировщики. На аэродром посыпались вражеские бомбы. Много самолетов загорелось, а один из осколков смертельно ранил П.И. Ганичева, который даже не захотел спуститься в убежище [70]. В следующем налете был ранен вступивший в командование 11-й сад подполковник Л.Н. Юзеев. Вечером соединением уже руководил подполковник Гордиенко, ранее возглавлявший 127-й иап, штаб которого оставался в Лиде. В табл. 1.4 показаны все налеты, произведенные люфтваффе по этой авиабазе [71].

Не меньше пострадал 16-й бап той же дивизии, где бомбоштурмовые налеты неприятеля уничтожили 23 СБ и 37 Пе-2. Беда советских летчиков в начале войны состояла в том, что они не имели возможности для осуществления аэродромного маневра. Тыловые аэродромы, на которые можно было бы отвести авиацию из-под удара, не успели достроить. Так, почти одновременным ударам небольших смешанных групп немецких самолетов подверглись все шесть аэродромов 11-й сад. Над ними до вечера не затихали бои. Летчики 122-го и 127-го истребительных полков заявили об уничтожении 17 Bf109, 11 Bf110 и 7 Ju88 [72].

Таблица 1.4.

АТАКИ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ АЭРОДРОМА ЛИДА 22 ИЮНЯ 1941 Г.

Время атаки	Количество и тип самолетов	Часть, подразделение
5 ч	Нет данных	Нет данных
14 ч 50 мин	15 Ju88A	I/KG3
17 ч 45 мин	7 Bf110	I/ZG26
20 ч 25 мин	2 Do17Z	7/KG3
<i>Примечание.</i> К вечеру 22 июня 122-й иап лишился 69 И-16, примерно половины из которых – на аэродроме Лида.		

В 10-й смешанной авиадивизии два полка полностью потеряли всю материальную часть. 74-й шап подвергся не только авиационным налетам, но и артиллерийскому обстрелу, поскольку находился всего в 14 км от госграницы. Четыре «биса» немецкие истребители сбили на взлете. Часть понесла потери в материальной части и личном составе; среди пропавших без вести был ее командир дважды орденоносец майор Б.М. Васильев. Ворвавшиеся на полевой аэродром немецкие танкисты обнаружили восемь сгоревших или слегка поврежденных самолетов Ил-2, которые еще не были известны германскому командованию.

На аэродром 39-го скоростного бомбардировочного полка немцы осуществили четыре атаки, в результате чего полк потерял 43 СБ и 5 Пе-2. После первого налета 18 СБ сумели взлететь и в 7 ч утра атаковали немецкие танковые и моторизованные части, переправлявшиеся через Буг. Было зафиксировано, по крайней мере, одно прямое попадание в переправу. Этот относительный успех обошелся очень дорого. Немцы пишут, что на обратном пути были сбиты все 18 бомбардировщиков, участвовавших в налете.



Различные приспособления облегчают и ускоряют подвеску авиабомб под «мессершмитты»

В ходе еще одного из ответных налетов советские бомбардировщики атаковали аэродром Бяла Подляска, куда только что приземлились пикировщики из эскадры StG77. На летном поле разорвалось пять тяжелых авиабомб, после чего немецкие экипажи обнаружили в небе шесть двухмоторных самолетов с красными звездами. Тут же к ним приблизились несколько «мессершмиттов».

«Первый с ходу открыл огонь, – записал в дневнике командир отряда 6/StG77 капитан Г. Пабст (*H. Pabst*). – Тонкие полоски трасс протянулись между двумя машинами. Огромная птица неуклюже заваливается набок, на солнце засверкал ее серебристый фюзеляж, после чего она вертикально устремила к земле, сопровождая падение усиливающимся, безумным воем двигателей. Вверх поднялся огромный столб огня – русским пришел конец! Вскоре второй бомбардировщик вспыхивает ярким пламенем и, ударяясь о землю, взрывается. В воздух взметнулись обломки лопастей.

Следующая подожженная машина будто наталкивается на невидимое препятствие и переваливается через нос. Потом погибает еще один бомбардировщик, и еще один. Последний СБ группы падает прямо на деревню около аэродрома, после чего там целый час бушует пожар. У горизонта поднялись шесть столбов дыма – сбиты все шесть бомбардировщиков!» [73].

Вероятно, советские самолеты сбило звено из III/JG51, причем их командир капитан Р. Леппла (R. Leppla) одержал две победы. В документах этой эскадры отмечалось, что к вечеру летчики соединения сбили 57 советских бомбардировщиков и 12 истребителей [74], а в отчете генерал-квартирмейстера люфтваффе указано об уничтожении в воздухе 93 советских машин, из которых 67 составляли хорошо известные немцам еще по Испании СБ [75]. При этом на четыре победы увеличили личные счета подполковник В. Мельдерс, обер-лейтенанты К.-Г. Нордман (K.-G. Nordmann) и Г. Краффт (H. Krafft), обер-фельдфебель Г. Хефемайер (H. Hoefemeier). Последний участвовал в перехвате группы СБ из 130-го бап, когда около 11 ч удалось поджечь юго-восточнее Седлеца 15 бомбардировщиков. В журнале боевых действий JG51 можно прочесть:

«Упрямство русских пилотов вошло в поговорку, они не уклонялись от огня зенитной артиллерии и не делали никаких защитных маневров, когда на них пикировали немецкие истребители. Их потери были огромными. Часто не удавалось уцелеть ни одному самолету из группы, участвовавшей в налете. Но они прилетали все снова и снова. Следует ли этим восхищаться как презрением к смерти или качать головой из-за бессмысленности их жертвы? Это поведение – один из наибольших секретов русской души» [76].

Как следовало из отчета ВВС Западного фронта (округ был преобразован во фронт с началом боевых действий), 13-я авиадивизия потеряла в течение дня в

воздушных боях и от обстрела с земли 64 бомбардировщика (преимущественно типа СБ), из которых только три машины дотянули до расположения своих войск [77]. Теперь известно, что прикрытие 2-й и 3-й германских танковых групп осуществляли с первых часов боевых действий части 1-го зенитного корпуса люфтваффе генерала фон Акстхайма (von Axthelm) и они открыли мощный огонь.

Немало сбитых огнем зениток и немецких истребителей советских самолетов принадлежало 3-му авиакорпусу. Так, в 96-м дальнебомбардировочном полку из 70 самолетов ДБ-3Ф, совершивших первый боевой вылет, не вернулись 22 машины. Один ДБ-3Ф взорвался при взлете на собственной бомбе ФАБ-1000 из-за ошибки в пилотировании. Большинство самолетов возвратились с различными повреждениями. На аэродроме не хватало санитарных машин для перевозки раненых [78].



На польском аэродроме Демблин, на берегу Вислы, накануне вторжения базировались Ju88 эскадры KG3 «Блицц»

Истребители 10-й сад серьезно пострадали на аэродромах и не смогли надежно прикрыть свои бомбардировщики. 123-й иап до войны считался хорошо

организованной и тактически сколоченной частью. Его командир майор Б.Н. Сурин был волевым человеком. Он первым освоил новый Як-1 и 22 июня несколько раз поднимался в воздух. В последнем, третьем вылете Сурин получил тяжелое ранение и разбился (по германским источникам, командирский Як-1 был сбит при взлете). Его полк продолжал до вечера самоотверженно защищать Кобрин.

Видимо, наименьшие потери в личном составе понес 33-й иап. Он лишился только лейтенанта С.М. Гудимова. Буквально накануне войны в полк поступил приказ: подготовиться к смене материальной части. А в ночь на 22 июня, примерно в три часа утра, командиру полка майору Н.И. Акулину позвонили, якобы из штаба дивизии, и приказали: осветить аэродром. Командир усомнился в достоверности подобного указания, и, как оказалось, не зря: никто такого приказа из штаба не давал. Не прошло и часа, как полк в полном составе вылетел отражать налеты на Брест. Успешно проведя воздушный бой, наши летчики готовились к следующему. В этот момент большинство самолетов стали жертвами «мессершмиттов». По свидетельству комдива-43 генерала Г.Н. Захарова, «штурмующие Bf109 не давали поднять головы, а когда ушли, 20 самолетов оказались сожжены и выведено из строя» [79]. Поздним вечером личный состав полка на автомашинах убыл в город Пинск. Об атаках противником аэродрома Пружаны, где базировался 33-й иап, дает представление табл. 1.5 [80].

Таблица 1.5.

АТАКИ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ АЭРОДРОМА ПРУЖАНЫ
22 ИЮНЯ 1941

Время атаки	Количество и тип самолетов	Часть, подразделение
6 ч 17 мин	22 He111, 7 Bf109	II/KG53, II/JG51
21 ч 20 мин	25 Bf110	II/SKG210
21 ч 31 мин	17 Bf109	St., II/JG51
21 ч 38 мин	9 Bf109	4/JG51
<p><i>Примечания:</i></p> <p>1. Согласно документам 33-го иап, первую бомбардировку противник предпринял в 5 ч 55 мин, а при внезапном налете в 8 ч 50 мин 18 Bf109 и 40-минутной штурмовки полк потерял на земле 27 истребителей и 7 учебно-тренировочных машин.</p> <p>2. По германским данным, наиболее результативным оказался последний налет поздним вечером, в котором немецкое подразделение возглавлял обер-лейтенант Э. Хохаген (<i>E. Hohagen</i>).</p>		

Приведенный выше случай был далеко не единственным, когда одномоторные «мессершмитты» успешно применялись в роли штурмовиков. Всего 51-я истребительная эскадра уничтожила на земле в этот день 129 советских самолетов. Некоторые истребительные части больше самолетов уничтожили на земле, чем в воздухе. Так, группа II/JG51 сожгла на стоянках 63 машины, а в боях только 28. Немцы отмечают, что наиболее результативными оказались налеты на аэродром Пинск; якобы один только командир 3/KG3 обер-лейтенант Э.-В. Ириг (*E.-W. Ihrig*) уничтожил за тот воскресный день 60 советских бомбардировщиков^[2].

Однако не следует недооценивать эффективность бомбштурмовых ударов люфтваффе. В результате действий самолетов разных типов 10-я смешанная дивизия потеряла 180 самолетов из 231, а 11-я - 127 из 199 машин. Уже ко второму дню войны указанные соединения вместе с 9-й дивизией оказались небоеспособны, и их пришлось вывести на переформирование, а 9-ю сад решили вовсе расформировать.

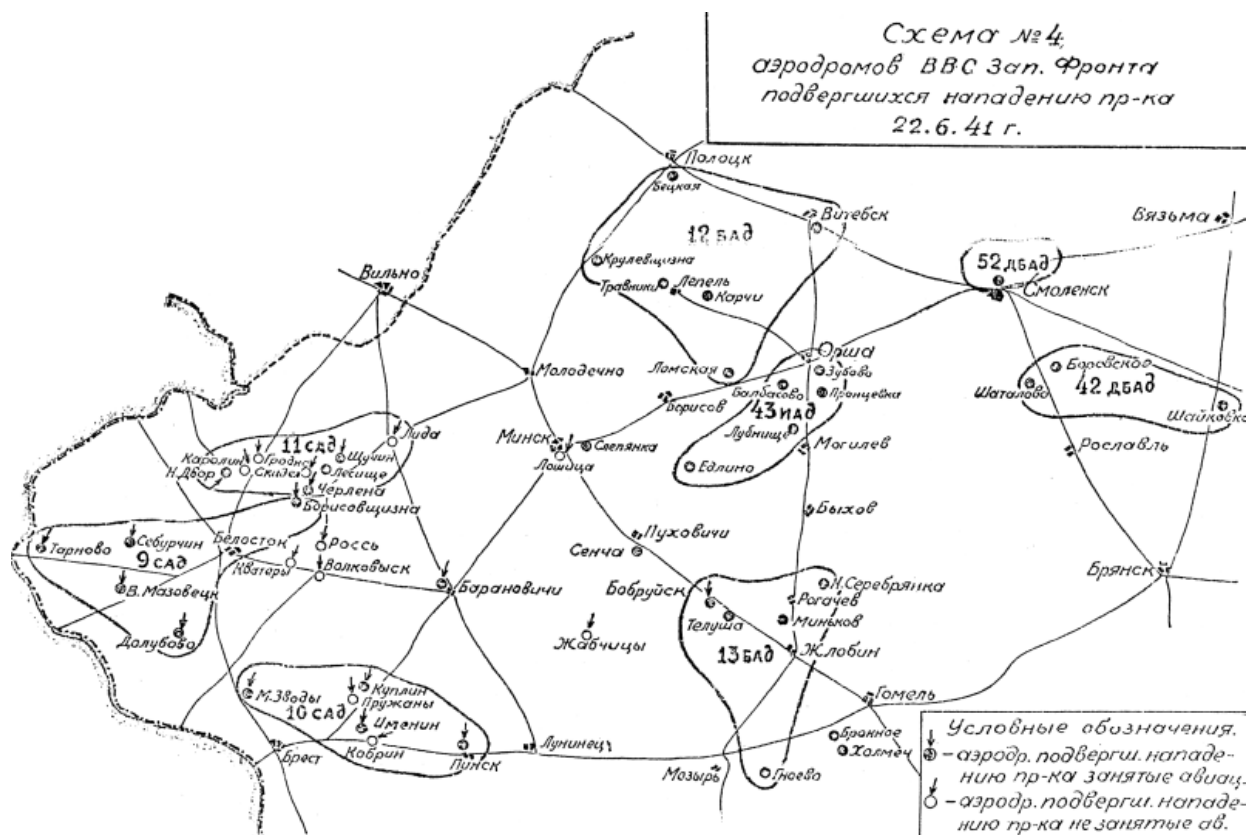


Схема аэродромов ВВС Западного фронта, подвергшихся нападению противника 22 июня 1941 г.

Всего 22 июня авиационные части и соединения ВВС Западного фронта произвели 1896 самолето-вылетов [81]. Фактически, с учетом первых потерь, это соответствовало двум вылетам на каждый самолет. Обстановка же требовала 3-4 вылета на исправный самолет. Еще хуже, что большинство вылетевших самолетов часто под огнем неприятеля лишь патрулировали в районе своих аэродромов, а выработав горючее, приземлялись и вновь подвергались бомбежкам и штурмовкам. Добиться эффективной работы не удалось не только из-за непрекращающихся весь день налетов вражеской авиации, но и по причине потери управления авиачастями со стороны штаба ВВС фронта.

По приказу N 1 командующий ВВС Западного фронта (документ датирован 9 ч 30 мин 22.06.1941 г.) генерал-майор И.И. Копец привлек для удара по вторгшемуся противнику авиацию не массированно, а рассредоточенно, передав 9, 10 и 11-ю смешанные авиадивизии в оперативное подчинение командующим общевойсковыми армиями. Это решение было грубой ошибкой, так как фактически главные силы авиации округа оказались вне его управления. Части не имели указаний о порядке выхода из-под удара, а диверсионными действиями противника вся проводная связь штаба ВВС округа со штабами авиадивизий и полков была нарушена. Фактически каждое соединение было предоставлено само себе, часто командиры не имели информации о происходящем на соседних аэродромах.

Ближе к вечеру поступило сообщение: известна судьба только 69 из 871 экипажа, которые встретили врага на границе в то роковое утро в составе 9, 10 и 11-й сад [82]. В штабе ВВС округа не знали, что было с остальными и где они находились. Генерал И.И. Копец осознал свою ошибку. 34-летний командующий был храбрым летчиком-истребителем, однако приобрести необходимый опыт командования столь крупным авиационным объединением он не успел.

Службу в ВВС И.И. Копец начинал, как и многие другие. Окончив курсы военных летчиков, он семь лет находился в разных строевых авиачастях. Затем добровольцем-интернационалистом участвовал в боях в Испании, командуя истребительной эскадрильей. За личную храбрость был удостоен звания Героя Советского Союза и по возвращении из Испании в 1938 г. сразу же был назначен на пост заместителя командующего ВВС Ленинградского военного округа. Возглавляя ВВС 8-й армии, Копец участвовал в «зимней войне». Вскоре после нее он принял командование ВВС

Западного особого военного округа, где было почти две тысячи самолетов!

Став командующим, генерал Копец не засиживался в штабе, а часто садился в кабину истребителя. Он стремился лично контролировать ход переучивания летного состава на новую материальную часть. Но в округе в значительной степени оказались упущены вопросы, связанные с организацией управления авиацией. Усугубила положение болезнь начальника штаба ВВС округа полковника С.А. Худякова – он находился в госпитале в Москве. Его заместитель по тылу полковник П.М. Тараненко недостаточно знал авиасоединения, не имел опыта оперативной работы, но исполнял обязанности начальника штаба в роковое утро [83].

С середины дня 22 июня генерал И.И. Копец активно использовал бомбардировочную авиацию 12-й и 13-й бад, а также 3-й дальнебомбардировочный корпус. Практически все вылеты происходили без прикрытия своими истребителями. В ряде случаев экипажам удавалось прорваться к целям. Так, группа из 207-го авиаполка подполковника Г.В. Титова добилась прямых попаданий с высоты 1000 м в механизированные колонны. В некоторых местах взрывами бомб были повреждены переправы, что привело к задержке выдвижения немецких войск. О психологическом эффекте налетов свидетельствует запись в дневнике унтер-офицера из 2-й танковой группы генерала Г. Гудериана: «...22.06.41 г. Около 20 неприятельских бомбардировщиков атакуют нас. Падают бомба за бомбой, мы прячемся за танки. Мы продвинулись на несколько сот метров, и опять со всех сторон раздаются взрывы. Наших истребителей не видно. Война с русскими будет тяжелой...» [84].

Но цена, которую пришлось заплатить советским экипажам за тактические успехи, оказалась непомерно

высока. Официальная статистика первого дня для ВВС Западного фронта выглядела так: 528 самолетов погибли на 26 аэродромах, 133 были сбиты вражескими истребителями и 18 -зенитками, а 53 не вернулись с боевого задания. Кроме того, в катастрофе разбился 1 самолет, 2 потерпели аварию и 3 совершили вынужденные посадки. Итого потери составили 738 самолетов [85], или почти половину самолетов ВВС фронта. Узнав об этом, командующий И.И. Копец облетел на истребителе многие аэродромы и, обнаружив хаос и разрушения, после приземления застрелился...

В командование ВВС Западного фронта вступил генерал-майор А.И. Таюрский. Вернувшийся в конце июня из госпиталя и приступивший к исполнению обязанностей начальника штаба ВВС фронта полковник С.А. Худяков составил сводку потерь самолетов с 4 ч утра 22 июня до 12 ч 23 июня. Из этого документа следовало, что полностью лишились материальной части 41, 122, 126, 129-й иап, 13, 16, 39-й бап, 74-й шап. «Отражая налеты воздушного противника, истребители 123, 33, 127-го и частично 124-го полков неоднократно подвергались атакам противника с воздуха во время посадки и дозарядки самолетов, в результате... в этих полках остались одиночные самолеты, которые к 14 ч 23.06.1941 г. перелетели на аэродромы второй линии, откуда приняли участие в боевых действиях», - констатировал Худяков [86].



Офицеры вермахта позируют на фоне сбитого И-15бис

По донесениям участвовавших в бою советских пилотов, им удалось уничтожить 143 вражеских самолета, в том числе 32 Bf109 и 15 Bf110 [87]. Вероятно, наиболее успешно действовали летчики 127-го иап лейтенант С.Я. Жуковский, ст. политрук А.А. Артемов (оба совершили по 9 боевых вылетов), лейтенант И.И. Дроздов, а также 123-го иап капитан М.П. Можаяев, лейтенанты И.И. Калабушкин и Г.Н. Жидов. По официальным немецким данным, они потеряли в полосе группы армий «Центр» всего 12 самолетов. (Подсчеты

автора по сводкам генерал-квартирмейстера люфтваффе показывают, что 2-й воздушный флот недосчитался не менее 30 самолетов.)

Обстановка в воздухе сильно сказывалась на положении наземных войск. Поспешно выдвигавшиеся к границе красноармейские части не могли взять с собой достаточного количества запасов, а систематические бомбежки ощутимо затрудняли снабжение. Как только советские войска организовывали сопротивление или начинали теснить врага, немцы немедленно призывали на помощь свою авиацию, которая наносила удары. Значительная роль при этом отводилась пикировщикам Ju87, которые почти не участвовали в разгроме аэродромов, но нанесли большой ущерб наземным войскам. Если немецкие двухмоторные бомбардировщики и тяжелые истребители действовали мелкими группами, а подчас и в одиночку, то «штуки» применялись массированно, сбрасывали бомбы, как правило, с крутого пикирования. Их часто прикрывали Bf110 из состава ZG26.

Во многом решающие события происходили на правом фланге советской 3-й армии. На стыке между Прибалтийским и Западным фронтами наносила главный удар 3-я немецкая танковая группа, усиленная пехотными соединениями 9-й армии. Этот участок не был оборудован в инженерном отношении. Командующий 3-й армией генерал В.И. Кузнецов, пытаясь закрыть брешь, выдвигал из глубины обороны резервы, которые прикрывались с воздуха истребительными полками 11-й смешанной дивизии. Советские штабы объясняли перевес противника в воздухе неполной исправностью материальной части и неукомплектованностью личным составом. С учетом соединений 3-го авиакорпуса ДБА в боях на Западном фронте могли участвовать 1086 экипажей [88]. Из германских документов следовало, что 2-й воздушный

флот несколько уступал к началу войны ВВС ЗапОВО и по этому показателю. Но немецкие авиаторы не задерживались на земле, действовали с большим напряжением и, главное, эффектом; это позволяло им постоянно создавать численный перевес на направлениях главных ударов.



Vf110 из эскадры SKG210 в Рогожнице (Восточная Польша)

8-й авиакорпус генерала Рихтгофена буквально свирепствовал в воздухе. Немцы беспрестанно бомбили Гродно. В первый день войны ни один город не подвергался столь сильным ударам с воздуха, как этот приграничный город в Белоруссии. Германские летчики бомбили и прилегающий район. К 13 ч на реке Неман остался только один неповрежденный мост (немцы собирались воспользоваться для своих целей мостами значительно севернее Гродно). Были разрушены также и многочисленные узлы связи, причем настолько сильно, что восстанавливать управление войсками пришлось через специальных делегатов. Штаб армии не имел связи ни со штабом фронта, ни с соседями [89].

В неблагоприятном положении оказались и войска 4-й армии. В первые же часы войны большие потери от немецкой авиации понесли 42-я и 6-я стрелковые, и

особенно 22-я и 30-я дивизии. Вот лишь одно из боевых донесений командующего армией генерала Коробкова (отправлено в штаб фронта в 11 ч 55 мин):

«Противник превосходит в воздухе, наши авиаполки имеют большие (30-40% личного состава) потери. Штаб армии, штаб 28-го корпуса также бомбили... Прошу задержать продвижение противника с брестского направления авиацией» [90].

Поскольку связь со штабом 10-й армии прервалась в первые минуты войны, то сюда из Минска вылетел зам. командующего войсками фронта генерал И.В. Болдин для выяснения обстановки и оказания помощи командованию объединения. Снова обратимся к воспоминаниям Ивана Васильевича:

«Около 15 ч к вылету готовы два СБ. В один селся я, мой адъютант лейтенант Е.С. Крицын, в другой – капитан Горячев из отдела боевой подготовки и офицер оперативного управления штаба, фамилию которого я, к сожалению, забыл.

Берем курс на Белосток. Пролетая над Барановичами, видим, что станция в огне. Горят поезда, склады. Впереди слева от нас на горизонте большие пожары. В воздухе непрерывно снуют вражеские бомбардировщики. Наш летчик сворачивает в сторону от железной дороги и ведет самолет на самой малой высоте. Огибая населенные пункты, мы приближаемся к Белостоку. Чем дальше, тем хуже. Все больше и больше в воздухе неприятельской авиации. Продолжать полет невозможно... Впереди показался небольшой аэродром с горящими самолетами у металлического ангара. Принимаю решение и знаками показываю летчику – идти на посадку. В это время нас нагнал «мессершмитт» и, выпустив несколько пулеметных очередей, исчез. К счастью, все обошлось благополучно.

Не успели мы после посадки отойти 200 м от самолета, как в небе послышался шум моторов.

Показалась девятка “юнкерсов”, они снижаются над аэродромом и сбрасывают бомбы. Взрывы сотрясают землю, горят машины. Огнем охвачены и самолеты, на которых мы только что прилетели...» [91].

Генерал преодолел от аэродрома 35 км на полуторке, после чего благополучно оказался на командном пункте 10-й армии. При этом он неоднократно наблюдал горящие склады с бензином и зерном, расположенные вдоль дороги. Спасаясь от бомбардировки, население покидало город.

Уже к концу дня 22 июня ударные группировки нацистов начали охватывать оба фланга Западного фронта, центр которого был расположен в районе Белостока. Тогда же обозначились контуры огромного «мешка», где вскоре оказались основные силы фронта.

Немецкое командование было удовлетворено действиями своей авиации. Начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Гальдер 22 июня 1941 г. записал в дневнике:

«13.30 – из оперативного отдела доложили:

а. Командование ВВС сообщило, что люфтваффе уничтожили 800 самолетов противника (в том числе 2-й воздушный флот – 300 самолетов)... Немецкие потери до сих пор составили 10 самолетов...»

К вечеру в дневнике появилась запись:

«Командование ВВС сообщило, что за сегодняшний день уничтожено 850 самолетов противника, в том числе целые эскадрильи бомбардировщиков, которые, поднявшись в воздух без прикрытия, были атакованы нашими истребителями и сбиты» [92].



И-153 сгорел после попадания осколочной бомбы SD-
2

Увы, эти данные были недалеко от истины. Подробнее анализ обстановки дан в донесении командования 9-й армии штабу группы армий «Центр», представленном 22 июня в 20 ч 30 мин:

«Обстановка в воздухе.

Сильных налетов не было. Наша авиация во всех отношениях превосходит русскую. Оперативная и тактическая воздушная разведка нигде не встречала существенных препятствий (из предыдущего донесения 4-й армии следовало, что она потеряла всего один самолет-разведчик).

Пока еще нельзя с уверенностью сказать, будут ли русские до конца сражаться вблизи границы или же отойдут, чтобы принять бой на тыловых позициях. В любом случае ясно, что в тактическом отношении они застигнуты врасплох. Против факта готовящегося планомерного отхода говорит содержание многочисленных перехваченных радиogramм, показания пленных, неуверенные действия авиации и то, что пока все мосты попали в наши руки невредимыми» [93].

На Юго-Западном направлении

К началу войны самолетный парк ВВС Киевского особого военного округа (КОВО) был самым многочисленным – он насчитывал 2003 боевых самолета, из которых 1759 исправных [94]. В состав истребительной авиации ВВС округа входило 17 авиаполков с общим количеством 1166 самолетов, в том числе 159 МиГ-3 (МиГ-1) и 64 Як-1. Так же, как и в ВВС Западного ОВО, новые истребители поступали в строевые части в разобранном виде по мере выпуска их промышленностью. Они первоначально направлялись в 15-ю смешанную авиадивизию, а затем в 64-ю истребительную авиадивизию, и их в значительной степени укомплектовали. Наиболее подготовленные летчики трех авиаполков (23, 28, 149-го иап) отрабатывали технику пилотирования. Из-за большого количества конструктивных и производственных дефектов, позднего поступления в части «миги» были освоены недостаточно, подобно тому как это наблюдалось в других округах. Это же можно сказать про истребители Як-1, которыми полностью укомплектовали 20-й иап. Остававшиеся еще на вооружении И-16 и И-153 морально устарели, но летчики прекрасно их изучили.

Основу бомбардировочной авиации составляли 11 ближнебомбардировочных авиаполков. В них насчитывалось 468 самолетов, из которых 214 типа СБ и 114 Су-2. Остальными, в порядке численного убывания, были Пе-2, Як-2 (Як-4) и Ар-2. В составе округа имелась дальнебомбардировочная авиадивизия; два полка располагали 119 ДБ-3ф. Штурмовая авиация включала два полка на И-153 и (преимущественно) И-15бис.



Летчик «чайки» наблюдает за приближением
неприятельской авиации

В непосредственном подчинении командующего ВВС округа (вскоре преобразованного в Юго-Западный фронт) генерала Е.С. Птухина находились 315-й и 316-й разведывательные полки, насчитывающие 53 самолета. Кроме уже созданных частей, в стадии формирования находились еще 12 авиаполков. На основе справки о боевом и численном составах ВВС КОВО можно сделать одно важное заключение: семь авиадивизий (14, 15, 16 и 63-я сад, 44-я и 64-я иад, 62-я бад) с 1360 самолетами входили в состав армейской авиации, а четыре дивизии (17-я сад, 18-я дбад, 19-я бад, 36-я иад) и два разведывательных полка (643 машины) – в ВВС фронта.

Обращает на себя внимание тот факт, что трем приграничным армиям (5, 6 и 12-й) КОВО придавалось по

две авиадивизии, а 26-ю армию поддерживала одна дивизия. Кроме боевой авиации в составе округа имелось 268 самолетов учебно-тренировочной и корректировочной авиации. 11 отдельных корпусных эскадрилий оснащались устаревшими самолетами (ССС, Р-5, Р-З и т. п.), а 7 связных и санитарных эскадрилий использовали преимущественно У-2 (С-2), хотя встречались бывшие польские машины PVS-26 и RVD-8. Отметим, что всего в составе авиации КОВО имелись боевые и учебные самолеты 48 (!) различных типов [95].

Уровень боевой подготовки авиачастей округа был неодинаковым. В давно созданных полках экипажи обладали хорошими навыками выполнения задач на старых самолетах. Во вновь сформированных авиаполках служили преимущественно недостаточно обученные пилоты. Из 2355 летчиков и 1307 летнабов округа 1865 экипажей считались слетанными и готовыми к боевым действиям днем в простых метеоусловиях. Полеты ночью освоил 361 летчик (примерно каждый пятый), и немногим больше могли летать в сложных погодных условиях и на высотах более 6000 м [96].

Аэродромная сеть округа состояла в основном из грунтовых аэродромов без твердого покрытия, которые после ливневых дождей выходили из строя. Когда весной в широких масштабах приступили к реконструкции основных аэродромов, то завершить эту работу к началу войны не успели и, более того, многие аэродромы оказались приведены в ограниченно пригодное для полетов состояние. Запасных аэродромов не хватало. Самолеты повсеместно располагались скученно, без прикрытия зенитной артиллерией.

Командующий ВВС генерал Е.С. Птухин и начальник штаба генерал Н.А. Ласкин весной 1941 г. большое внимание уделяли маскировке материальной части. Задолго до начала войны они потребовали оборудовать

укрытия для самолетов, но средств и материалов постоянно не хватало. Выполняя приказ наркома обороны от 19 июня 1941 г. о рассредоточении самолетов и маскировке, многие части ВВС округа ограничились тем, что поэскадрильно расставили машины на границах стационарных и лагерных аэродромов. По воспоминаниям генерала Н.С. Скрипко (в то время командира 3-го ак ДД), командующий лично совершил облет оперативных аэродромов накануне вторжения, проверяя их маскировку и боевую готовность частей [97].



Летчики 7/JG3 приветствуют возвращающегося домой товарища

Его усилия дали определенные результаты. Так, в изданной в начале мая 1941 г. штабом 4-го воздушного флота «Памятке о юго-западной части Советской России» [98] общее число самолетов КОВО определено в 2,5 раза меньшим, причем наиболее сильно было занижено число советских истребителей. Однако

основные аэродромы германская разведка выявила очень точно, отметив наличие крупных авиабаз с построенными ангарами, бетонными полосами, подъездными железнодорожными путями, расположенными рядом крупными складами горючего.

Здесь надо иметь в виду, что перед началом войны у немцев увеличился приток разведывательной информации. По воспоминаниям ветеранов, с апреля, а особенно с мая, 1941 г. они настолько обнаглели, что самолеты перелетали нашу государственную границу с подвешенными бомбами. Однако разрешения их сбивать не было. В районе Ровно наши истребители посадили фашистский разведчик Ju88. Он был немедленно взорван экипажем. При осмотре осколков удалось обнаружить три фотоаппарата и часть незасвеченной пленки, по которой установили, что разведчик снимал советскую аэродромную сеть в направлении Дубно – Шепетовка – Киев. О происшествии доложили в Генеральный штаб [99].

На Украине, как и в Белоруссии, война в воздухе началась также с внезапного нападения люфтваффе на наши аэродромы. С 4 до 5 ч утра около 300 самолетов 5-го авиакорпуса генерала Р. фон Грайма (R. von Greim), входившего в 4-й воздушный флот генерала А. Лера (A. Loehr), напали на 24 аэродрома, в основном в Западной Украине. Авиакорпус располагал 365 самолетами (327 боеготовых), а всего немцы сосредоточили против Киевского округа немногим более 600 самолетов [100].

Боевая тревога в некоторых советских авиачастях была объявлена до начала налета, что позволило в ряде случаев вывести самолеты из-под удара. Так, например, из двух базировавшихся на аэродроме Куровице авиаполков (164-й иап и 66-й шап) первый успел поднять все исправные самолеты и встретил врага на подходе к аэродрому. Экипажи второго прибыли на летное поле с опозданием, так как решили, что и в воскресенье им не

дают отдохнуть – объявлена обычная учебная тревога. Первый же удар привел к выводу из строя 34 самолетов, или более половины состава полка. Не растерялись под бомбами лишь отдельные летчики, среди них мл. лейтенант П.Н. Рубцов, сбивший на глазах у всех Ju88, – он горящим упал в районе аэродрома. Умело отражали налеты немецкой авиации на свой аэродром авиаторы 92-го иап из 16-й авиадивизии. Командир полка майор С.С. Ячменев, будучи ранен в обе ноги, отказался ехать в госпиталь, продолжив руководить боевыми действиями части [101].

О вступлении в войну 64-й авиадивизии, которая одной из первых подверглась мощным ударам на аэродромах, можно прочитать в политдонесении штаба КОВО:

«Авиачасти 12-й армии сбили 19 самолетов противника. 2 самолета сбито зенитной артиллерией (расчетами младших командиров Ковалева и Малахова в районе Станислава). 4 немецких летчика взяты в плен бойцами этих расчетов. Всего по 12-й армии взято в плен 12 немецких летчиков» [102].



Личный состав JG54 отдыхает в перерыве между боями. Начало июля

Но далеко не все части действовали столь успешно. Серьезным упущением Птухина было отсутствие конкретных указаний о выводе соединений из-под удара. Даже удачно отразив первый удар противника, большинство авиаполков ВВС Киевского округа остались на тех же аэродромах, что и накануне. Это позволило противнику эффективно действовать по этим аэродромам в следующих налетах. Всего в первый день войны ВВС КОВО, по неполным данным, на земле потеряли 277 самолетов [103].

Один из внезапных налетов на советский аэродром остался в воспоминаниях командира 87-го иап майора И.С. Сульдина:

«22 июня около 4 ч 30 мин из штаба авиадивизии в полк поступила телеграмма следующего содержания: “По имеющимся данным, немецкая авиация бомбит приграничные города Перемышль, Рава-Русская и другие. Полк привести в боевую готовность”. Летчики, инженеры, техники, младшие авиаспециалисты заняли свои места у истребителей в соответствии с боевым расписанием...

Казалось, боеготовность полная. Но была допущена серьезная промашка, за которую основательно поплатились многие. Примерно в 4 ч 50 мин с восточной стороны аэродрома показался плохо видимый в лучах восходящего солнца двухмоторный бомбардировщик. Все сочли, что для проверки готовности полка прилетел командир авиадивизии. Но то был немецкий бомбардировщик Ju88. На бреющем полете он атаковал выстроенные в линию самолеты. Увидев зловещие кресты на бомбардировщике, находившиеся на аэродроме командиры и бойцы открыли по нему огонь из винтовок. Но было уже поздно. Немецкий самолет

сбросил прицельно мелкие осколочные бомбы, обстрелял из пулеметов личный состав: из 10 выстроенных самолетов 7 сгорели, были убиты два находившихся в кабинах летчика и ранены два младших авиаспециалиста. Пострадал и личный состав 4-й эскадрильи, построенный возле своего КП...» [104].

Сейчас трудно установить, кто из немецких асов бомбил аэродром Бугач, где базировался 87-й иап, но воспоминания Сульдина дают представление о том, как, используя хитрость и внезапность, наносили удары экипажи люфтваффе.



В полете над Украиной «юнкерсы» группы III/KG51

В эскадрах KG51 «Эдельвейс» и KG54 «Мертвая голова» считали, что уничтожено примерно по сотне советских самолетов [105]. Отдельные экипажи, действуя чуть ли не в одиночку, добивались заметных результатов. Например, при награждении 19 сентября 1941 г. командира авиагруппы I/ KG54 капитана Р. Линке (*R. Linke*) Рыцарским крестом, среди прочего отмечалось, что он сжег на земле свыше 240 вражеских самолетов, в основном в начале вторжения [106]. Думается, что успехи Линке все же сильно преувеличены.

Одной из особенностей действий вражеской авиации в первый день войны на юго-западном направлении явилось нанесение ударов по расположенным глубоко в тылу важным объектам и административно-политическим центрам. Как правило, наши истребители и зенитчики вели с прорвавшимися самолетами напряженные воздушные бои. Именно в них немецкие летчики понесли наибольшие потери. Командование 4-го воздушного флота поплатилось за недооценку численности и боеготовности советских истребителей.

По данным начальника оперативного отдела штаба КОВО полковника И.Х. Баграмяна, летчики сбили 46 фашистских самолетов, в том числе ст. политрук К.С. Сердюцкий уничтожил два. Капитан С.П. Жуков из 86-го бап в единоборстве с тремя вражескими истребителями подбил один из них, но и сам был подожжен. Он выбросился с парашютом, с трудом добрался до своего аэродрома и едва ему успели перебинтовать раны, снова вылетел на боевое задание [107].

На сухопутном фронте немецкие войска левого крыла группы армий «Юг» (командующий генерал-фельдмаршал Г. Рунштедт) достигли значительно меньших успехов, чем на центральном направлении. К концу дня стрелковые соединения 5, 6, 26 и 12-й армий под общим руководством генерал-полковника М.П. Кирпоноса упорно оборонялись. Механизированные войска Юго-Западного фронта были в первый день использованы для уничтожения небольших воздушных десантов, сброшенных в оперативном тылу фронта. Такое решение нельзя считать правильным, поскольку оно не позволило сразу организовать мощные контрудары по прорвавшемуся на отдельных участках противнику. Но даже возможностей стрелковых дивизий было достаточно, чтобы вести упорную оборону. Хуже складывалась обстановка в воздухе: захватив инициативу, вражеская авиация непрерывно бомбила и

штурмовала наши войска. В то же время немецкая пехота почти не подвергалась ударам со стороны ВВС Красной Армии.

Ввиду нарушения централизованного управления ВВС ЮЗФ, наша авиация приступила к поддержке своих наземных войск только во второй половине дня 22 июня. Первыми вылетели для ударов по колоннам и скоплениям немецких танков в районах Устилуг, Грубешув, Сокаль бомбардировщики 62-й бад под прикрытием истребителей 14-й сад (обе из ВВС 5-й армии) [108]. Им оказывали противодействие не только германские истребители эскадры JG3, но также главные силы 2-го зенитного корпуса генерала О. Десслоха (*O. Dessloch*), которые прикрывали 1-ю танковую группу генерала Э. Клейста.

Весь первый день войны штаб ВВС фронта практически не руководил действиями советской авиации. Он находился в процессе перебазирования из Киева в Тарнополь. В столице Украины оставалась небольшая оперативная группа во главе с генералом Мальцевым. В то же время в Тарнополе КП оперативной связи со всеми аэродромами округа не имел. В результате попытка приблизить штаб округа к району боевых действий привела к нарушению управления [109].

Хотелось бы сказать несколько добрых слов о командующем ВВС Киевского округа генерал-лейтенанте Е.С. Птухине. Несмотря на молодые годы, он был одним из ветеранов советской авиации, начав службу мотористом в авиагруппе в 1918 г., воевал с Деникиным и поляками. В 1924 г. Евгений Саввич закончил военную авиационную школу и стал летчиком-истребителем. Ровесник века, уроженец курортного города Ялты, он много учился и последовательно прошел путь от рядового бойца до командующего ВВС Ленинградского округа (март 1938 г.). С началом войны

с Финляндией комкор Птухин назначается командующим ВВС Северо-Западного фронта. По мнению наркома обороны маршала С.К. Тимошенко, других высших военных руководителей страны, он с поставленными задачами справился успешно, умело руководил авиацией при прорыве линии Маннергейма. После публикации Указа Президиума Верховного Совета СССР, согласно которому Птухин 21 марта 1940 г. был удостоен звания Героя Советского Союза, его грудь украшали все высшие награды страны, существовавшие в предвоенные годы.



Бомбы ФАБ-100 готовят для подвески

В мае того же года он назначается командующим ВВС Киевского особого военного округа. Следует

отметить, что командующий крупнейшим авиационным объединением не перепрыгивал «через ступеньки вверх в военной карьере», несколько лет командуя звеном, эскадрильей и истребительной авиабригадой. В аттестации, проведенной в ноябре 1940 г., указывалось, что он «...старый (и это говорилось о 40-летнем генерале! – Прим. авт.), опытный командир, участник Гражданской войны, войны с белофиннами, за образцовые действия против которых присвоено звание Героя Советского Союза. Специальная подготовка хорошая. Организовать и провести операцию военно-воздушных сил, как это показано на деле, может неплохо. Проявляет большую заботу о подготовке театра военных действий в авиационном отношении» [110].

Утверждая характеристику Е.С. Птухина, Г.К. Жуков, в то время командующий войсками КОВО, отметил дисциплинированность и требовательность своего подчиненного. Думается, далеко не просто было получить столь лестную характеристику от скупого на похвалу Георгия Константиновича. Возглавив вскоре Генеральный штаб, Жуков предложил кандидатуру Птухина, которого знал и ценил, на пост начальника Главного управления ПВО. Как мы теперь знаем, сообщение о вызове в Москву к Сталину для утверждения и последующего назначения на новую должность застало генерал-лейтенанта врасплох: он не хотел менять характер службы. Но Жуков никаких возражений слушать не захотел, смог добиться согласия, и с середины февраля 1941 г. Евгений Саввич начал готовить, в соответствии с полученными указаниями, реорганизацию системы ПВО Советского Союза.

Предстояло провести огромный объем работы. Однако Птухин в полной мере не смог сосредоточиться на всех проблемах. Он по-прежнему тяготился

должностью руководителя ПВО страны, настойчиво просил начальника Генерального штаба и наркома обороны о возвращении в привычные Военно-воздушные силы. Вскоре такая просьба была удовлетворена. 21 марта 1941 г. генерал Птухин подготовил обстоятельную справку о состоянии противовоздушной обороны, после чего сдал дела генерал-полковнику Г.М. Штерну и вернулся на должность командующего ВВС КОВО.

Перед самой войной Е.С. Птухин большое внимание уделял устройству укрытий для самолетов на аэродромах, лично проверял маскировку и рассредоточение материальной части. Им также предпринимались меры по ускорению строительства новых посадочных площадок и реконструкции старых на территории округа. По сравнению с ЗапОВО в Киевском округе самолеты располагались не столь скученно, имевшиеся аэродромные узлы позволяли при необходимости осуществлять аэродромный маневр.

Однако судьба сурово обошлась с Птухиным. Вслед за генералами Я.В. Смушкевичем и П.В. Рычаговым он был снят с должности 20 июня 1941 г. «за высокий уровень аварийности в авиадивизиях округа». Но Евгений Саввич не узнал о приказе Главного Военного совета ВВС: по распоряжению Жукова он вместе с фронтовым управлением округа на специальном поезде перебазировался из Киева в Тарнополь. Здесь планировалось к 22 июня расположить новый командный пункт. Немецкая авиация нанесла удары по нашим штабным колоннам на рассвете; к этому времени организовать связь с Москвой и дивизиями округа еще не успели. В результате передовые авиационные соединения оказались предоставлены сами себе.

24 июня он был повторно освобожден от служебных обязанностей с еще более суровой формулировкой. 3 июля Евгений Саввич был арестован и отправлен в Бутырскую тюрьму. Следователей НКВД не смутили

серьезные противоречия в «выбитых» показаниях. Например, Птухин признал, что в 1935 г. его завербовал «заговорщик» И.П. Уборевич, а после этого он храбро воевал с врагами в Испании и на Северо-Западном фронте. Зимой 1942 г. жизнь генерала оборвалась: 23 февраля его расстреляли в Саратове [111]. Из документов и воспоминаний следовало, что генерал Птухин был знающим свое дело, энергичным и деятельным командующим.

23 июня 1941 г. был отстранен от должности, отправлен в Москву и 12 июля арестован начальник штаба фронта (округа) генерал-майор Н.А. Ласкин. От него требовали признать участие в «контрреволюционном заговоре» 1937-1938 гг. Находясь в тюрьме, Ласкин обратился к хорошо знавшему его по прошлой службе Н.С. Хрущеву с письмом, в котором решительно опровергал все обвинения и напоминал, что за боевые подвиги в Гражданской войне в числе самых первых был награжден орденом Красного Знамени, четыре раза ему вручал ценные подарки нарком К.Е. Ворошилов. В частично опубликованном в настоящее время личном деле генерала есть такие строки: «В то время как большинство летчиков перелетало на сторону белых, тов. Ласкин беспредельно честно выполнял все поставленные перед ним боевые задачи» [112]. Однако из заключения генерал не вернулся...

Наименее успешными были действия немецко-фашистской, а точнее, немецко-румынской авиации на самом южном участке образовавшегося фронта – на территории Одесского военного округа (ОдВО). Противник нанес здесь удар только по шести аэродромам. Ему удалось уничтожить и вывести из строя (по предварительным данным) только 23 самолета, или 3% боевого состава ВВС округа на 22 июня 1941 г. При этом наши экипажи считали уничтоженными 20 неприятельских самолетов [113].

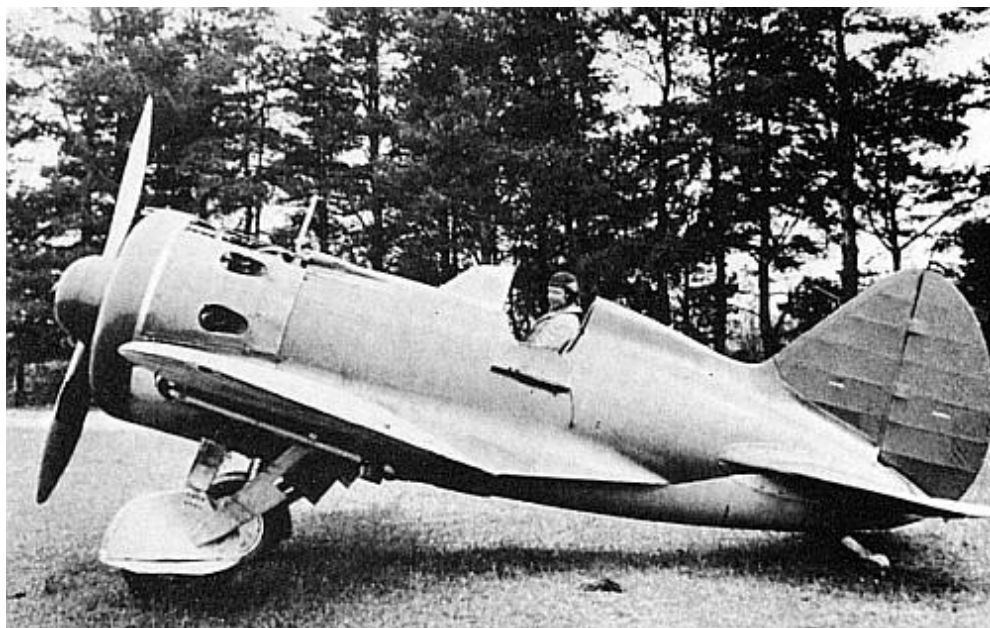
Объяснялось это тем, что авиационные части округа были заблаговременно приведены в боевую готовность и рассредоточены. Большинство налетов авиации противника на аэродромы постоянного базирования успешно отражались, а выведенная из-под удара на оперативные аэродромы основная часть авиации округа воздушной разведкой противника продолжительное время не была вскрыта. Кроме того, 4-й авиакорпус [командир генерал К. Пфлюгбайль (*K. Pflugbeil*)] был наиболее слабым по численности среди других авиакорпусов, в нем насчитывалось 240 самолетов, а с учетом армейской авиации и румынских ВВС на самом южном фланге действовали примерно 620-630 машин [114]). Основные удары наносились силами эскадр KG27 майора Г. Ульбрихта (*G. Ulbricht*) и JG77 майора Б. Волденги (*B. Woldenga*).



Бомбардировщик СБ совершил вынужденную посадку

ВВС ОдВО насчитывали в начале июня 1941 г. 962 боевых самолета (798 исправных). Они входили в состав 20-й сад (базировалась в районе Кишинева), 21-й сад (около Одессы), 45-й сад (район Кировограда), а также

отдельных частей (146-го иап, 317-го рап и 160-го резервного ап). Наиболее мощной являлась 20-я авиадивизия Героя Советского Союза генерал-майора А.С. Осипенко, располагавшая к указанному времени 325 самолетами; в 4-й и 55-й иап поставили 122 МиГ-3. В отчете отмечалось, что 44 летчика обеих частей успели овладеть новыми истребителями. Из 827 экипажей только две эскадрильи (21 летчик и командир) 131-го иап 45-й сад были готовы к действиям ночью и в сложных метеоусловиях. В стадии переучивания на новую технику находилось еще 209 экипажей ВВС округа, осваивающих МиГ-3, Пе-2 и Су-2 [115].



Немецкий летчик занял место в кабине трофейного И-16

Командование штаба Одесского военного округа накануне войны проверяло мобилизационную готовность соединений 9-й армии. Около 23 ч 21 июня был отдан приказ поднять по тревоге и вывести из населенных пунктов штабы и войска. Одновременно командующему ВВС округа генералу Ф.Г. Мичугину предложили к рассвету 22 июня перебазировать авиацию с постоянных

на оперативные аэродромы [116]. Штабу округа из Тирасполя удалось установить устойчивую связь с большинством частей. Это способствовало успешному отражению атак неприятеля.

Так, командиру 4-го иап майору В.Н. Орлову удалось, несмотря на 10 налетов, не потерять ни одного самолета на земле, а самому лично сбить над Кишиневом румынский «Бленхейм» из 3-й разведывательной эскадрильи; самолет упал севернее нашего аэродрома, а три члена экипажа, включая командира подразделения капитана Василевску (*Vacilevsku*), погибли.

Среди наиболее результативных наших полков начала войны был 67-й иап, базировавшийся на аэродромах Болград и Болгарийка. Интересно отметить, что полк вел интенсивную учебу перед войной. После массовых случаев заклинивания втулок главных шатунов моторов М-63 на И-16 именно в этом полку проверялась эффективность мер по устранению дефектов. За зиму 1940–41 г. 67-й иап имел 29 летных происшествий, в том числе 9 аварий. 15 апреля 1941 г. прежний командир «испанец» майор С.Г. Ильин, удостоенный двух орденов Красного Знамени, был отстранен от должности, и его сменил заместитель майор В.А. Рудаков, но многие часы тренировок не пропали даром [117].

Налет в 5 ч 30 мин по московскому времени смешанной немецко-румынской группы, состоящей из 76-й бомбардировочной эскадрильи (на PZL37 «Лось») и II/JG77 (на Bf109E), завершился неудачно. Ведомые капитаном В. Даниелеску (*V. Danieleescu*), они пытались на высоте 500 м прорваться к аэродромам в Бессарабии. Вылетевшие на перехват советские истребители дежурного звена 67-го иап не позволили противнику прицельно отбомбиться, при этом ст. лейтенант Я.И. Рогозин сбил одного из «Лосей» (в наших отчетах его определили как «Савойя»). В истории полка указывалось, что несколько ранее уничтожили по

одному неприятельскому разведчику ст. лейтенант А.П. Новицкий и мл. лейтенант Н.М. Ермак, которые вылетали с аэродрома засады. Болгарийка практически не пострадала (два И-16 имели пулевые пробоины), а на аэродроме Яловень в результате налета было повреждено 8 учебных и связных машин.

К вечеру 67-й иап отразил еще два налета на свой аэродром. В штабных документах 21-й сад говорится первоначально о 7, а затем о 15 сбитых неприятельских самолетах, преимущественно бомбардировщиках с румынскими опознавательными знаками; 6 членов экипажей были захвачены в плен. Полк потерял одного летчика – героически погиб ст. лейтенант А.И. Мокляк [118].

Наиболее результативно действовала 4-я эскадрилья капитана П.П. Савенко. «Успех нашей части в первый день войны мог бы быть значительней, – вспоминал военком части ст. политрук К.Н. Мягков, – но боевой порыв летчиков сдерживали ограничения в распоряжениях и приказах: “...уничтожать противника в районе своего базирования, через границу не перелетать... действовать только над своей территорией...”» [119].

В оперативной сводке N 2, датированной 22 ч 22 июня, начальник штаба полка майор Д. Борисов отметил, что 67-й иап совершил 117 боевых вылетов, сбил «16 бомбардировщиков и 2 истребителя противника, из которых на 13 самолетов установлено место падения; наши потери составили 6 самолетов, в том числе два истребителя разбиты при вынужденных посадках. Погиб ст. лейтенант Мокляк, получили ранения в бою капитан Никифоров и при вынужденной посадке вне аэродрома мл. лейтенант Солганов (его состояние было очень тяжелым, однако летчик выжил. – Прим. авт.), а истребитель лейтенанта Леонтьева при взлете попал в воронку от разорвавшейся бомбы и скапотировал... К

новым боям были готовы 54 самолета (преимущественно И-16 типов 24 и 28. – Прим. авт.) и 52 летчика» [120].

На основе допросов пленных штаб 21-й авиадивизии заключил, что в Бессарабии против нас действует 2-я румынская бомбардировочная флотилия (Flotilia Bombardament), в которой имелось по две эскадрильи самолетов SM79B итальянского производства и французских машин Potez 63B (их у нас в начале войны часто путали с германскими Ju87 или Bf110). Все четыре эскадрильи флотилии вылетали с румынского аэродрома Бузеу, где имелись два крупных ангара и два бензохранилища. Если верить показаниям пленных, противовоздушная оборона аэродрома была достаточно слабой и состояла всего из двух зенитных пулеметов [121].

Заслуживают внимания инициативные и смелые действия летчиков 55-го иап (командир – майор В.П. Иванов), которые уже в 5 ч 15 мин отразили налет группы из 20 He111 и 18 Bf109 на аэродром Бельцы. Благодаря своевременному оповещению постов ВНОС о приближении противника дежурная эскадрилья в составе 8 МиГ-3 немедленно взлетела и помешала врагу прицельно бомбить. Немецким пилотам удалось лишь повредить три самолета и поджечь небольшой склад с горючим [122].

Однако и в Одесском округе не все было благополучно. Например, командир 20-й авиадивизии (куда входили 4-й и 55-й иап) генерал А.С. Осипенко указал на целый ряд недостатков в работе вверенных ему частей:

«1. Несмотря на достаточный запас времени с момента объявления тревоги до налета противника, части все же не смогли уйти из-под удара с наименьшими потерями [45-й бап, г. Бельцы (полк потерял на земле три СБ и два Пе-2. – Прим. авт.)] и нанести ущерб противнику. Неприятель ушел

безнаказанно, а мы понесли большие потери на земле из-за преступной халатности и неорганизованности.



Обер-лейтенант К.-Г. Нордман одержал 22 июня четыре победы и стал наиболее результативным летчиком группы IV/JG51

2. Рассредоточение материальной части было неудовлетворительным во всех полках. Самолеты скучены; вместе на одном поле стоят исправные и неисправные самолеты.

3. Маскировки, можно считать, нет, особо плохо в 55-м иап.

4. КП полков не обеспечивают четкого и быстрого управления эскадрильями (нет дублирования средств связи), слабо знают сигналы...

5. Летчикам неудовлетворительно ставят задачи – не знают, куда и зачем летят, какую задачу поставили эскадрилья, и в результате неполная отдача в работе.

Много потерь ориентировки, особенно в 55-м иап...» [123].

Потери оказались значительно большими, чем было указано в первоначальной сводке (23 самолета). По немецким же, явно преувеличенным, данным, только самолеты 4-го авиакорпуса сбили 16 русских самолетов и еще 142 уничтожили на земле [124]. Критическое изучение всех материалов дает основание полагать, что авиация ОдВО лишилась (уничтоженными и поврежденными) 45–50 боевых самолетов.

К счастью для летчиков ОдВО, большинство их противников были румынами. Не столь искушенные, как их немецкие коллеги, они не имели боевого опыта и не сумели в максимальной степени использовать недостатки советской авиации начального периода войны. Сказалась и устарелость материальной части Румынского Королевского воздушного флота. Например, много истребителей представляли собой тихоходные машины PZL P-11 и PZL P-24 польского производства и выпущенные по лицензии в Румынии. По своим летно-техническим данным они были близки к И-15бис. Неудивительно, что первую официальную победу румын в воздухе в ходе Второй мировой войны сумел одержать лейтенант Т. Моску (*T. Moscu*) из 5-й истребительной группы (*Grupul 5 Vinatoare*), где имелись сравнительно современные машины. Пилотируя немецкий He112В, он рано утром сбил И-16. По нашим данным, лейтенант Грилюк из 67-го иап сумел покинуть горящий истребитель на парашюте [125].



Один из He111 эскадры KG27 заходит на посадку после успешного выполнения задания

Организация боевых действий ВВС Черноморского флота (командующий ВВС генерал-майор В.А. Русаков, начальник штаба полковник В.Н. Калмыков) также оказалась неплохой. В 1 ч 3 мин 22 июня 1941 г. в адрес Военного совета Черноморского флота поступила срочная телеграмма наркома ВМФ: «Оперативная готовность N 1 немедленно... Кузнецов» [126]. Примерно к 3 ч ночи разнородные силы флота перешли в оперативную готовность. К этому моменту от постов ВНОС к оперативному дежурному штаба флота капитану 3 ранга Н.Т. Рыбалко стали поступать донесения о шуме моторов самолетов, идущих курсом на Севастополь. Такие же доклады получил и штаб противовоздушной обороны. Своих самолетов в воздухе не было, и начальник штаба флота контр-адмирал И.Д. Елисеев приказал зенитной артиллерии главной базы и стоящим на рейде кораблям открыть огонь. Над базой вспыхнули лучи прожекторов, и сразу же послышались первые орудийные залпы. Вскоре после появления вражеских самолетов почти одновременно раздались два мощных взрыва: один в районе Приморского бульвара, а другой в

центральной части города. Командующий флотом доложил наркому ВМФ, что Севастополь бомбят. Как выяснилось позднее, с самолетов сбрасывались не бомбы, а мины на парашютах [127].

Штаб 4-го воздушного флота поручил 6-му отряду KG4, возглавляемому капитаном Х. Ланге (*H. Lange*), ночной постановкой неконтактных мин закупорить корабли в бухтах главной базы, а затем уничтожить их ударами бомбардировочной авиации. Вот запись в дневнике 4-го авиакорпуса от 22 июня:

«II группа 4-й бомбардировочной эскадры 4-го авиакорпуса еще в темноте силами 9 He111 атаковала Севастополь. В гавани находился линкор “Парижская коммуна”...» [128].

Налет оказался не слишком успешным. «Хейнкели», взлетев с аэродрома Цилистрия (*Zilistrea*), надеялись внезапно появиться со стороны моря, но были встречены дружным огнем зенитчиков, которые доложили об уничтожении двух самолетов. На самом деле немецкая авиация потерь не понесла, но зенитчики помешали точно выполнить минные постановки. Нескольким летчикам-истребителям еще ночью удалось подняться в небо, и среди них вылетели будущие прославленные асы-черноморцы: капитан И.С. Любимов и ст. лейтенант И.И. Сапрыкин [129].



Истребители И-153 барражируют над бухтой Севастополя

После отражения первого налета авиации противника штаб флота получил донесение от командования Дунайской флотилии о том, что в 4 ч 14 мин с румынского берега, из районов Галац, Исакча артиллерийские батареи открыли огонь по городу и порту Рени. Почти одновременно был произведен массированный огневой налет с полуострова Сатул-Ноу на главную базу флотилии Измаил и находившиеся там корабли. Береговая артиллерия и корабли Дунайской военной флотилии открыли ответный огонь по вражеским батареям и вскоре заставили их замолчать.

Но на советской стороне не знали, что это – война или провокация. На рассвете дежурное звено 96-й отдельной эскадрильи (капитана А.И. Коробицина) на И-15бис было поднято для патрулирования. Воздушный

бой с румынскими бомбардировщиками развернулся во второй половине дня. Первым одержал победу лейтенант М.С. Максимов – его противник рухнул в Дунай. Всего советские летчики доложили о пяти сбитых румынских бомбардировщиках и не потеряли ни одного своего самолета [130].

Как теперь известно, румынская авиация недосчиталась при вторжении в воздушное пространство Советского Союза 11 самолетов: четырех «Бленхеймов», двух PZL37 («Лось»), двух SM79B, по одному Potez 63B, IAR37 и IAR39, что сделало день 22 июня 1941 г. одним из наиболее тяжелых в ее истории [131]. Вероятно, пять из них были сбиты летчиками 67-го иап. Можно добавить, что не только наша авиация, но и выдвигавшиеся к границе войска практически не пострадали от налетов, а штаб ВВС округа в Тирасполе сохранил управление вверенными ему соединениями и частями.

Напрашивается заключение, что действия советской авиации на южном фланге огромного фронта были наиболее успешными. Генерал Ф.Г. Мичугин был единственным из четырех встретивших войну на границе командующих ВВС военных округов, кто благополучно пережил это тяжелое время. Отразив первые налеты, наши авиаторы получили приказ на следующий день разбомбить переправы через Прут в районе Хуши, Яссы и уничтожить самолеты противника на аэродромах Бузеу, Тыргу, Брашов и др. Уже вечером первого дня войны штаб ВВС Черноморского флота начал готовить ответный удар по главной базе румынского флота Констанце.

Итоги первого дня войны

Во многих советских книгах и документах обычно оцениваются потери ВВС Красной Армии за 22 июня 1941

г. в 1200 самолетов, причем указывается, что большинство из них было уничтожено на земле [132]. При этом очень часто подчеркивается фактор внезапности. Так, бывший работник штаба ВВС М.Н. Кожевников среди главных причин назвал то обстоятельство, что телеграмма НКО, в которой командующие военными округами предупреждались о времени возможного нападения фашистской Германии, отдавались распоряжения о приведении в боевую готовность войск и о рассредоточении авиации на полевые аэродромы, была передана в приграничные округа лишь за 4 ч до вторжения [133].

Конечно, фактор внезапности сыграл свою роль. Часть летчиков и командиров в то воскресное утро отдыхали, другие находились вне своих частей. В то же время среди советских летчиков, особенно воевавших в Испании, многие понимали, что войны не избежать, и ожидали нападения Германии. Для всех них неожиданным оказался характер воздушной войны, которую нам навязали люфтваффе с первых часов. В чем он проявлялся?

Прежде всего немцы оказались очень настойчивы в достижении целей. Так, в 10-й сад первый удар застал врасплох только 74-й шап майора Б.М. Васильева. Остальные полки успели рассредоточить материальную часть. 123-й иап основные потери понес при пятом налете, а 33-й иап – при четвертом. В последнем случае девятка Vf109 сумела обмануть бдительность постов ВНОС, подкравшись на предельно малой высоте, и 40-минутной штурмовкой сожгла 21 И-16 и 5 И-153. Полк потерял боеспособность [134].



Немецкие солдаты осматривают остов истребителя И-16

Тактика немецкой авиации состояла в чередовании налетов на аэродромы истребителей и бомбардировщиков мелкими и средними группами в зависимости от советского противодействия. А поскольку на многих аэродромах вообще не было каких-либо средств ПВО, а другие имели по одному-два зенитных пулемета, отсутствовали элементарные укрытия для летного и технического состава, самолеты повсеместно располагались скученно и не маскировались, то люфтваффе действовали очень эффективно и практически безнаказанно. Как уже отмечалось, аэродром 122-го иап около Лиды подвергался четырем налетам немецких бомбардировщиков (в одном случае действовали истребители-бомбардировщики) без всякого прикрытия истребителями [135]. Воздушные победы, о которых

заявили в этот день летчики полка, вызывают большие сомнения.

Весьма существенным фактором, повлиявшим на резкое снижение боеспособности ВВС, явилась потеря управления на большинстве направлений в звене ВВС округа (армии) – авиационные соединения, части. Особенно плохо обстояло дело на Западном фронте, где штаб ВВС фронта в течение первых трех (!) дней войны фактически бездействовал. Многие командиры авиаполков ставили своим подчиненным задачи на ведение боевых действий без согласования с вышестоящим штабом [136].

Общего плана вывода частей из-под удара не существовало. В этих условиях далеко не все командиры принимали решения, соответствующие сложившейся обстановке, пытались маневрировать силами в тот роковой день. Но и их ожидала неудача, поскольку выяснилось: противник хорошо осведомлен о расположении наших базовых и запасных аэродромов, а также полевых площадок вблизи границы. Поэтому те части, которые смогли перебазироваться 22 июня, пострадали не меньше остальных.

Мы уже отмечали, что на многих советских аэродромах (прежде всего в Западном ОВО) на расстоянии 12–50 км от государственной границы находилось примерно по 100 самолетов, что было вызвано переучиванием летного состава на новую материальную часть. Даже в тех случаях, когда авиаполк имел штатный состав 62 самолета, размещение всей этой техники на одной площадке делало базирование весьма напряженным. Добавим к сказанному, что запоздалые и не всегда достаточные меры по маскировке аэродромов не позволили обезопасить наши расставленные линейками машины от нападения с воздуха. Отсутствие же надежных средств управления частями на расстоянии (радио) и навыков их

использования не позволяло полку располагаться на нескольких аэродромах.

Снова процитируем роман Шпанова, о котором говорилось в начале главы. «Предполагалось, что бои будут вестись на большой высоте: кислородные брикеты закладывались в крыльевые кассеты... Политработники обходили машины и заглядывали в полевые аптечки: заготовлены ли препараты против обмороживания? Проверяли, надето ли теплое белье? Заливали в термосы шоколад и какао. Не потерял ли в спешке кто-либо перчатки, исправны ли кислородные маски?» [137].



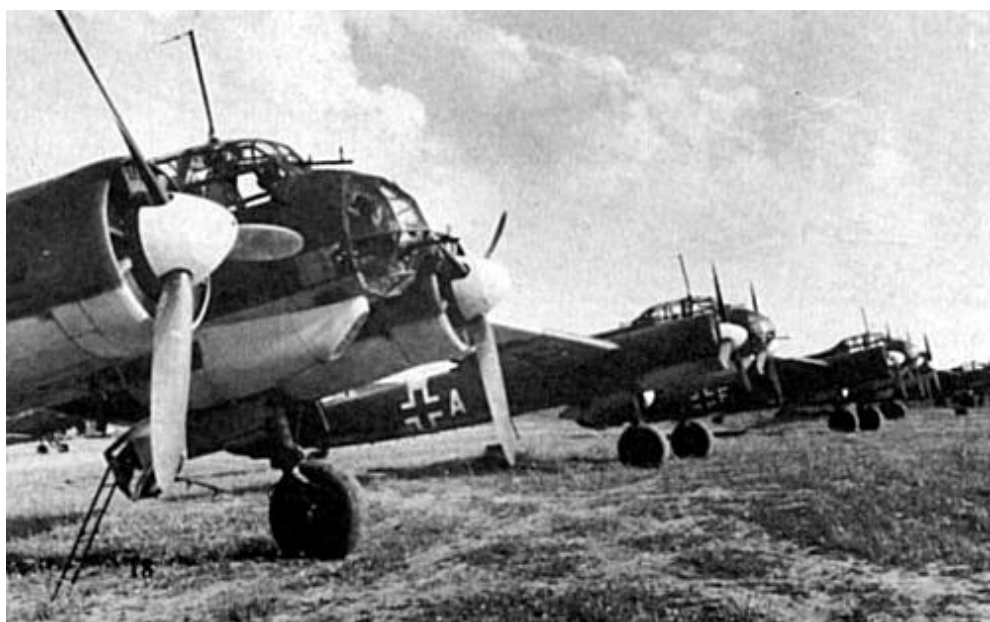
Советский аэродром, занятый немецкой авиацией. На заднем плане виден Do17. Начало июля 1941 г.

Мало кто из авиационных специалистов сомневался, что основные схватки развернутся вблизи практических потолков высоты самолетов. Летчиков учили: кто смог оказаться выше неприятеля – тот господствует в бою. В реальной жизни немецкая авиация действовала на малых, а иногда – предельно малых высотах. В этих условиях советские летчики-истребители, прежде всего пилотировавшие новые МиГ-3 и Як-1, зачастую не могли совладать с машинами. В немецких отчетах

указывалось, что нередко летчики И-18 (так противник поначалу называл МиГ-3), ведя бой на малой высоте, не справлялись с пилотированием, срывались в штопор и разбивались. Безусловно, основная тяжесть воздушных боев легла на плечи ветеранов: И-16, И-153, И-15бис. Во многих случаях неосвоенные «миги» и «пешки» оказались бесполезным балластом.

Лишь отдельные командиры сумели организовать использование в бою новых машин. Кроме уже упомянутых комполков П.И. Путивко, В.Н. Орлова, В.П. Иванова, надо отметить помощника командира 28-го иап капитана И.В. Крупенина (командир полка подполковник Черкесов отсутствовал 22 июня) и полковника А.И. Сидоренко, возглавлявшего 23-й иап. С большой вероятностью один из подчиненных последнего лейтенант Г.Н. Монастырский сбил недалеко от Львова фельдфебеля Г. Фрайтага (H. Freitag) из II/JG3, который до 2 июля скрывался в одной из хат, дожидаясь прихода своих войск [138].

Уже первые стычки показали, что в групповых боях безусловное превосходство было у немецких летчиков. Многие советские пилоты были отличными пилотажами, метко стреляли по конусам и бесстрашно бросались в схватку. Но они уступали немцам в умении взаимодействовать в бою, слетанности пар, четверок, групп. Не только командный, но и рядовой состав люфтваффе успел накопить большой боевой опыт в небе Польши, Франции, Англии; выучка, полученная в боях, намного отличалась от той, что приобретается на полигонах. Например, в эскадре JG51 к июню 1941 г. асами были не только коммодор и командиры групп, но и младшие офицеры, такие, как лейтенант Г. Бэр (H. Bar), одержавший 17 побед, а также обер-лейтенант Х. Грассер (H. Grassner) и лейтенанты Б. Галлович (B. Gallowitsch), Г. Хуппертц (H. Huppertz), Г. Сегатц (H. Segatz), Э. Фляйг (E. Fleig) [139].



Машины группы III/KG77 построились на летном поле в Восточной Пруссии. Некоторые из них снабжены сбрасываемыми дополнительными топливными баками

Неожиданно для советского командования 22 июня 1941 г. противник впервые применил в широких масштабах мелкие осколочные бомбы. По мнению руководства люфтваффе, эффект мог быть достигнут лишь при массированном использовании новых огнеприпасов. Поэтому к началу лета немецкие тыловые службы подготовили запасы из 2 298 500 2-килограммовых SD-2 и 1 152 950 SD-10, весящих около 10 кг [140], в то время как ранее они использовались лишь в единичных случаях.

В бомбоотсеках многих двухмоторных бомбардировщиков установили кассеты, куда загружали 360 SD-2 или 60-70 SD-10. Другим вариантом использования мелких бомб были контейнеры AB-250, которые подвешивались под крыльями Ju87, Bf109, Bf110 и других самолетов, не имеющих внутренних бомбоотсеков. Контейнер AB-250 вмещал 96 SD-2 или 17 SD-10 и раскрывался, не долетая до земли. Бомбы

взрывались как при срабатывании ударного механизма, так и без него, разрываясь на высоте до полуметра от земли. Без использования кассет оптимальная высота бомбометания составляла около 500 м, а с контейнерами – несколько больше. Крохотные осколки от каждой бомбы рассеивались в радиусе до 12 м. В обоих случаях (при использовании и SD-2, и SD-10) на земле образовывалось подобие ковровых дорожек, которые наверняка поражали стоящие самолеты, автотранспорт, не спрятавшиеся в укрытиях войска. По образному выражению Г. Новарры, «целый ливень этих сатанинских яиц прошел над русскими аэродромами» [141]. Но он же отметил, что бомбы SD-2, и особенно SD10, взрывались при малейших вибрациях, а из-за недоработок конструкции их защемляло в решетках кассет. После того как без воздействия противника взорвались в воздухе один Ju88A и один Do17Z, а в других случаях выпавшие при посадке бомбы «минировали» собственное летное поле, командующий воздушным флотом генерал-фельдмаршал А. Кессельринг ограничил в дальнейшем использование мелких осколочных бомб контейнерами на наружной подвеске.

Инженер-генерал Э. Марквард (*E. Marquard*), руководивший разработкой авиабомб в Техническом управлении германского Министерства авиации, впоследствии высказался в адрес «сатанинских яиц» следующим образом: «Несмотря на успехи применения в первые дни русской кампании, SD-2 так и остались «бабочками-однодневками». Советские средства ПВО вскоре показали себя весьма действенными в борьбе с низколетящими бомбардировщиками, заставив наши самолеты забираться выше и выше. Это и решило судьбу SD-2 – никаких новых специальных приспособлений для их использования не было разработано [142].

Начавшаяся война показала, что советское руководство, в том числе командование ВВС Красной

Армии, не способно управлять войсками в экстренных ситуациях. Изучая приказы первого дня, приходится признать, что они в большинстве отдавались без учета реальной обстановки или явно запаздывали. Так, из штаба ВВС Западного округа в полдень в штаб 10-й сад поступила шифротелеграмма: «Перебазирование в Пинск утверждаю. Больше инициативы, маневрируйте аэродромами. А. Таюрский» [143]. К моменту расшифровки телеграммы больше половины самолетов дивизии уже оказались потерянными.

Нельзя сбрасывать со счетов психологический фактор. Обратимся к воспоминаниям командующего Северным флотом адмирала А.Г. Головки. После безнаказанного пролета 17 июня 1941 г. немецкого самолета-разведчика адмирал записал в дневнике: «Побывав на батареях, я задавал командирам один и тот же вопрос: почему не стреляли, несмотря на инструкции открывать огонь? Получил один и тот же ответ: не открывали из-за боязни что-либо напутать. То есть инструкции инструкциями, а сознание большинства из нас продолжало механически подчиняться общей нацеленности последних лет: не поддаваться на провокацию, не давать повода к инцидентам, могущим вызвать мало-мальский конфликт и послужить формальным предлогом для развязывания войны» [144].

Теперь хорошо известно, что с октября 1939 г. до 22 июня 1941 г. более 500 раз немецкие самолеты вторгались в наше воздушное пространство, в том числе 152 раза – в 1941 г. Советские посты ВНОС сообщали о пролетах разведчиков над территорией приграничных округов, командиры наносили маршруты движения незваных гостей на специальные карты, докладывали в Генеральный штаб. Но инструкция запрещала зенитной артиллерии открывать огонь на поражение, а истребителям сбивать нарушителей воздушного пространства. Требовалось «предложить им

приземлиться на один из советских аэродромов», но немецкие самолеты, естественно, уклонялись от перехватов и свободно уходили на свою территорию.

Все это сильно дезорганизовывало силы ПВО. Неудивительно, что сознание многих летчиков, зенитчиков (как командиров, так и рядовых) тем трагическим воскресным утром не перестроилось на военный лад. Например, 374-й отдельный зенитный дивизион, прикрывавший город Ковель и считавшийся среди наиболее боеспособных в Белоруссии, долгое время огня не открывал, даже когда немецкие самолеты штурмовали позиции батарей. Затем орудия дивизиона неожиданно для немцев «ожили» и начали стрелять на поражение. По одним данным, всю ответственность взял на себя командир подразделения капитан Ф.С. Демин, по другим – представители инспектирующей комиссии [145].

Соединения дальнебомбардировочной авиации не пострадали от налетов на аэродромы. Распоряжение командования ВВС о приведении частей авиакорпусов в боевую готовность было передано в 6 ч 44 мин. И что же? «На всех аэродромах начались митинги, – записано в официальной хронике АДД. – Летчики, штурманы, техники, младшие авиаспециалисты клялись сражаться с врагом до полного его разгрома, заверяли Родину, партию, народ...» [146]. Только около 10 ч генералом П.Ф. Жигаревым была поставлена задача 3-му авиакорпусу ДД по уничтожению скоплений вражеских войск в районе Сувалок, и лишь в 13 ч 40 мин первые бомбардировщики начали взлет. Таким образом, более семи часов первой половины дня оказались упущены.



«Юнкерсы» из II/StG1 возвращаются после первого удара по советской территории. 22 июня 1941 г.

Осталось подвести итоги дня. На основании советских сводок, полученных из приграничных районов, штаб ВВС Красной Армии сделал вывод, что, по крайней мере, 1136 самолетов (в том числе 10 из состава ВВС Черноморского флота) погибли в первый день войны [147]. Отсюда возникло хорошо теперь известное число – 1200 потерянных самолетов. В немецких отчетах утверждается, что 322 советских самолета сбиты в воздухе и 1489 уничтожены на земле [148]. Видимо, последняя цифра получена путем подсчета обнаруженных трофейных самолетов на аэродромах и посадочных площадках. Подробное изучение захваченных немцами машин, опубликованные фотоснимки показали, что далеко не все советские истребители, бомбардировщики, штурмовики получили серьезные повреждения в результате воздушных налетов. Часто самолеты были взорваны и сожжены не немецкими бомбами, а своими же экипажами при отходе из-за невозможности эвакуировать материальную часть в хаосе отступления. Еще обиднее то, что оказались брошены десятки абсолютно исправных самолетов, как это произошло на аэродроме под Луцком [149]. Этот

случай расследовал начальник Особого отдела Красной Армии В.С. Абакумов.

Для оценки убыли материальной части советских ВВС сравним наличие самолетов на 22 июня 1941 г. и два дня спустя. Оказывается, что на Северо-Западном направлении количество боевых машин сократилось на 973, на Западном направлении – на 1497 и на Юго-Западном – на 1452 единицы [150]. Итого 3922 самолета. Из этого подсчета напрашивается вывод, что за первый военный день потери составили не менее 2000 самолетов. Вот это неожиданность: в соответствии с приведенными расчетами ВВС Красной Армии недосчитались даже больше машин, чем указали немцы?! Видимо, последние обнаружили в лесных и болотистых районах далеко не все самолеты. О случаях передислокации боевых машин с фронта в тыл ничего не известно. (Между прочим, аналогичные данные доложили немецкие штабные офицеры рейхсмаршалу Г. Герингу, когда он приказал перепроверить число уничтоженных 22 июня советских самолетов [151].)

Таким образом, общая убыль самолетов превышает сумму сбитых неприятельскими истребителями и зенитками, уничтоженных на аэродромах, не вернувшихся с боевых заданий, а также вышедших из строя из-за поломок, аварий и катастроф! Например, в 64-й истребительной авиадивизии из имевшихся в 12, 149 и 166-м иап (без учета формирующихся 246-го и 247-го иап) 64 МиГ-3, 175 И-16 и И-153 в боях погибли 5 самолетов и 75 получили на аэродромах повреждения разной степени [152]. Еще 3-4 истребителя имели различные поломки, но в строю к 23 июня осталось менее сотни машин. Куда же делись остальные?!

Для объяснения этого парадоксального явления в то время возник термин «неучтенная убыль». Согласно отчету, подготовленному работником штаба ВВС Красной Армии полковником И.Ф. Ивановым, к 31 июля

1941 г. неучтенная убыль составила 5240 самолетов, или более половины общих потерь [153]. Особенно много боевых машин оказалось списано по этой графе в первые дни войны; по мере наведения порядка неучтенная убыль значительно сократилась.

По советским архивным данным, в течение первого дня наши летчики совершили до 6000 самолето-вылетов (это, кстати, примерно в два раза больше, чем выполнили люфтваффе) и уничтожили более 200 немецких самолетов [154]. Немцы объявили в средствах массовой информации, что за успех им пришлось заплатить гибелью 35 самолетов [155]. Само по себе такое число суточных потерь является для люфтваффе весьма значительным, но относиться к цифрам следует критически, поскольку оказалось, что к составлению итоговой сводки за 22 июня «приложило руку» ведомство доктора Геббельса. Летом 1944 г. в советский плен попал лейтенант Х. Штайн из роты пропаганды люфтваффе, показавший, что полученные из авиакорпусов данные обработали необычным образом. Если один из корпусов потерял 35 самолетов, другой – 12, а третий, скажем, 10, то в сводке сообщалось о суммарных потерях 35 самолетов. По мнению идеологов немецкой пропагандистской машины, это не позволило бы «источникам информации» установить истину и должно было подстегнуть командиров в дальнейшем воевать с русскими с меньшими потерями. Штайн сообщил также, что получил указание не считать потерянными пропавшие без вести экипажи: они могли еще вернуться [156].



Технический состав готовит Ju88 на полевом аэродроме. На переднем плане видна бомба SC250

Воспользуемся материалами *Bundesarchiv* во Фрайбурге, из которых следует, что немецкие безвозвратные потери (боевые и небоевые) составили 78 самолетов, которые с разбивкой по типам приведены в табл. 1.6 [157].

Комментируя данные архива, немецкий историк Й. Приен пишет, что такие потери не являлись наивысшими для люфтваффе. Так, 18 августа 1940 г. они лишились только безвозвратно потерянными из-за противодействия британцев 77 самолетов и 163 человек летного состава, а 15 сентября того же года – 61 и 188 соответственно; первый день агрессии против Советского Союза стоил жизни 133 членам летных экипажей [158].

Таблица 1.6.

ПОТЕРИ ЛЮФТВАФФЕ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ 22 ИЮНЯ 1941 Г.

Тип самолета	Причина гибели					
	От воздействия противника			Без воздействия противника		
	Степень разрушения					
	100%	≥ 60%	<60%	100%	≥ 60%	<60%
Bf109	14	0	6	4	6	18
Bf110	5	1	4	0	1	5
Ju88	21	0	11	1	1	6
He111	11	0	6	0	0	2
Ju87	2	0	0	0	0	1
Do17	1	0	3	0	0	0
Hs123	0	0	0	0	0	3
Другие	3	3	20	1	3	4
Итого	57	4	50	6	11	39
Примечание. Из таблицы не ясно, учитывались ли потери войсковой авиации. Но, по-видимому, приведенные выше цифры весьма близки к истине.						

Хотелось бы отметить, что во время боев над Великобританией у немецких поврежденных самолетов было мало шансов долететь до своих аэродромов, а все сбитые пилоты или погибали, или попадали в плен. За 22 июня 1941 г. только в эскадре JG3 шесть «мессершмиттов», несмотря на повреждения, сумели совершить посадку на своей территории. Аналогичные случаи произошли и в других соединениях.

В ходе войны на Востоке, возможно, были отдельные дни, скажем, в декабре 1942 г. или июле 1944 г., когда люфтваффе теряли в сутки по 50-60 самолетов. Но эти потери приходились в основном на аэродромы и посадочные площадки; вряд ли когда-либо еще 57 немецких самолетов удавалось уничтожить в воздухе за один день. (Данные о сбитых 120 немецких самолетах 23 августа 1942 г. над Сталинградом, 145 машинах 2 июня над Курском, тем более 400 в начале боев над Курской дугой вообще не подтверждаются какими-либо

документами.) Так что отдельные советские летчики уже с первых часов сражения показали врагу, что с ними надо считаться. Соотношение потерь в воздушных боях (без учета потерь от зенитной артиллерии) приблизительно равнялось 50 на 250, что соответствовало боевому опыту, уровню летной подготовки и другим факторам, сложившимся к началу войны.



Разрушенная авиатехника на одном из приграничных аэродромов

Вернемся снова к немецким архивным данным. Оказывается, они коррелируются со многими нашими оценками. Так, расчеты, произведенные полковником А.Н. Медведем из Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского по интерполяционным формулам, показывают, что «теоретически» люфтваффе должны были потерять 67 самолетов уничтоженными и серьезно поврежденными. В первом сообщении сводки Советского Информбюро (она тогда еще называлась сводкой Главного Командования Красной Армии) указывалось, что «нами сбито 65 самолетов противника», а на следующий день вносились уточнения – уничтожено 76

неприятельских машин [159]. Если считать, что примерно 11 румынских самолетов разделили участь 63 сбитых немецких (степень разрушения не менее 60%), то получатся весьма близкие числа. Попробуем сопоставить немецкие потери по данным противников. Наибольшие расхождения, как уже отмечалось, имели место на Западном фронте. Данные о 143 сбитых здесь самолетах со свастикой [160] не подтверждаются ни журналами боевых действий сражавшихся немецких эскадр, ни допросами пленных, ни какими-либо другими немецкими документами. Поэтому есть основания считать доклады советских соединений об уничтожении десятков вражеских самолетов недостоверными (якобы одна только 9-я смешанная авиадивизия сбила 85 немецких самолетов [161]. При этом дается ссылка на фонд оперативного управления ВВС. Дивизия прекратила свое существование через три дня после начала войны, и каких-либо архивов соединения не сохранилось, поэтому говорить о достоверном учете побед не приходится). Следует признать, что в этих условиях донесение «об огромном уроне, нанесенном вторгшемуся в наше небо неприятелю», нередко имело задачу сгладить горечь поражения.

Вообще, первоисточников, которые были написаны «по горячим следам», уцелело немного, и тем ценнее они для понимания истории. Приведем лишь один эпизод. В правдивой в целом книге «По целям ближним и дальним» маршал Н.С. Скрипко пишет:

«...На войне всякое случалось. Когда к аэродрому, где базировался 16-й скоростной бомбардировочный авиаполк, приблизились фашистские самолеты, командир эскадрильи капитан А.С. Протасов немедленно взлетел на своем бомбардировщике (он пилотировал СБ. – Прим. авт.) и неожиданно для гитлеровцев врезался в головное звено истребителей Bf110. Воспользовавшись замешательством, разбив их строй,

капитан Протасов пулеметным огнем сбил один «мессер». А расстреляв все патроны, героический экипаж таранил своей машиной второй самолет гитлеровца и погиб» [162].

Документ дает более суровую и неприукрашенную трактовку немецкого налета:

«...В полк из Гродно прибыл представитель штаба ВВС 3-й армии. Он сообщил, что над Гродно идут воздушные бои, и подтвердил прежнее указание: надо ждать боевого приказа. В 6 ч 50 мин командир полка решил поднять в воздух звено самолетов СБ для разведки. Но, едва сделав круг над аэродромом, звено буквально врезалось в колонну Вf110 – они на бреющем полете скрытно подошли к аэродрому. Штурмовики вышли к полю Черлены, где базировался полк, шестью девятками.

Капитан Протасов, летевший на ведущем СБ, врезался в противника и погиб вместе с ним. Сразу же были сбиты ведомые Протасова. Штурмовка продолжалась противником 32 мин. Вf110 засыпали аэродром мелкими бомбами и вели непрерывный обстрел зажигательными пулями. Стоящие на аэродроме самолеты сгорели, взрывались подвешенные под ними бомбы. Вражеские штурмовики действовали безнаказанно, так как никакой противовоздушной обороны не было организовано.

В воздухе погибло 9 человек – звено капитана Протасова (в его экипаж входили штурман ст. лейтенант Ярулин и стрелок-радист сержант Бесарабов. – Прим. авт.), а на земле погибло 6 и ранено 15 человек. Личный состав скрылся за толстыми соснами и в значительной степени сумел спастись от ливня пулеметного огня.

Командир полка майор Скворцов приказал немедленно вооружить личный состав полка винтовками и гранатами и занять оборону аэродрома. Был организован медпункт...» [163].

Вероятно, в результате тарана около 7 ч утра погиб с экипажем Bf110E (N 3767) из II/SKG210. Спустя три часа был сбит другой двухмоторный «мессершмитт» (N 4291) той же части и в том же районе, о чем писала газета «Красная Звезда» 9 июля 1941 г.:

«С девятью самолетами противника вступил в бой зам. командира эскадрильи по политчасти ст. политрук Андрей Данилов (он пилотировал «чайку». – Прим. авт.). Спустя несколько мгновений два из них были сбиты. Расстреляв все патроны, бесстрашный летчик направил свою машину прямо на вражеский самолет. Андрей Данилов погиб смертью храбрых» [164].

В этом же номере газеты был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении А.С. Данилова из 127-го иап посмертно орденом Ленина, а на его родину в деревню Вяжля Саратовской области было отправлено извещение о гибели героя. Но летчик не погиб. С тяжелыми ранениями его подобрала колхозники деревни Черлена и передали санитарам отходившей саперной части. Затем он оказался в тыловом госпитале и после долгого лечения научился ходить без костылей, а затем вернулся в строй. А.С. Данилов сражался до сентября 1945 г., закончив войну в Забайкалье командиром авиационного полка; на его счету значилось 8 сбитых лично вражеских самолетов и один в паре.

Если к сказанному добавить, что еще один Bf110E N 2333 – разведчик из отряда 2(F)/33 – был сбит таранным ударом мл. лейтенанта Д.В. Кокорева ранним утром (о чем уже говорилось), то получается, что из четырех двухмоторных «мессершмиттов», потерю которых признали немцы в Белоруссии, три погибли после таранов. Это говорило о мужестве и самопожертвовании советских летчиков и в то же время свидетельствовало об их неумении уничтожать неприятеля огнем бортового оружия. Германскому командованию еще предстояло

сделать выводы о русской тактике ведения воздушных боев, постараться найти противодействие.



«Чайки» вылетают на боевое задание

Возникает вопрос: почему автор полагает, что самолеты из II/SKG210 были сбиты авиаторами 11-й сад, если немцы ориентировочно указывают район их гибели около г. Замбрув, т. е. над аэродромами базирования 9-й сад? Наоборот, Vf110 из отряда 2(F)/33 пропал над Гродно, и можно предположить, что его уничтожили летчики 11-й сад, а не 9-й сад, куда входил 124-й иап. Но дело в том, что мл. лейтенант Д.В. Кокорев атаковал именно одиночный неприятельский разведчик, о чем вспоминал, в частности, его однополчанин А.А. Король, ныне полковник запаса. А капитан А.С. Протасов и ст. политрук А.С. Данилов вели бои с большими группами неприятеля, что было характерно для применения «мессершмиттов» в эскадре «скоростных бомбардировщиков» SKG210. Остовы разбившихся севернее Черлены после таранов самолетов этого соединения видели многие советские авиаторы, что не

дает оснований усомниться в гибели здесь двух «мессершмиттов».

Отдавая должное летчикам Одесского округа, организованно встретившим войну, следует отметить, что наиболее тяжелые потери противник понес при вторжении в воздушное пространство Киевского ОВО. На этом участке фронта наибольшее количество советских побед подтверждается немецкими документами. Например, после тарана старшего лейтенанта И.И. Иванова около Млынова упал и взорвался He111 из 7-го отряда эскадры KG55 «Гриф», пилотируемый унтер-офицером Х. Вольфайлем (H.Wohlfeil); все пять членов экипажа погибли. Рядом упал еще один «хейнкель» из того же отряда – его сбили летчики 46-го иап. Во втором случае пилоту и штурману удалось спастись с парашютом [165].

По подсчетам автора, 5-й авиакорпус потерял 35 боевых самолетов и 27 полных экипажей. Ни одному из соединений не удалось избежать жертв. Так, в эскадре KG55 было безвозвратно потеряно 10 He111 (разрушение на 100% по немецкой шкале оценок – самолет взорвался или не вернулся из-за линии фронта). Особо сильно пострадала эскадра KG51 «Эдельвейс». В журнале боевых действий читаем:

«После посадки последнего самолета в 20 ч 23 мин во дворце в замке Полянка около Кросно коммодор подполковник Шульц-Хайн (Schulz-Heyn) подвел итоги дня: они оказались неутешительными. 60 человек (15 полных экипажей!) летного персонала погибли или пропали без вести, в III группе 14 машин оказались сбиты или получили повреждения. Таким образом, выбыло из строя 50% имевшихся сил. В других группах положение оказалось немногим лучше. Командир 5-го отряда, “старый вояка”, умевший с юмором смотреть на превратности войны, обер-лейтенант фон Веншовски (von Wenchowski) погиб. Погибли и многие другие

офицеры, а оставшимся было не до шуток. В лихорадочной спешке заделывались пробоины, устраняли следы аварийных посадок и уцелевшие самолеты готовились к следующим боям...» [166].

Но Шульц-Хайн не совсем точен. Г. фон Веншовски был сбит зенитной артиллерией 10 июля 1941 г. около Казатина и попал в плен [167]. На допросе он назвался капитаном. А вот его непосредственного командира капитана М. Штадельмайера (M. Stadelmeier), возглавлявшего II/KG51, 22 июня 1941 г. в последний раз видели живым. Спустя 4 недели (!) вышел к своим войскам командир 4-го отряда обер-лейтенант В. Штеммлер (W. Stemmler). Как уточнил генерал-квартирмейстер люфтваффе в своем отчете, общие безвозвратные потери в KG51 составили 52 авиатора.

Среди других жертв этого дня был командир 8/JG3 обер-лейтенант В. Штанге (W. Stange) (8 побед) и командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц (H. Brettnutz). Последний отличился еще в Испании, где одержал две победы. За новые успехи Бретнютц получил Рыцарский крест в октябре 1940 г. (большая редкость в то время). В бою с группой СБ из 40-го бап капитан сбил один из них (32-я победа с начала войны), но ответным огнем стрелка мотор его самолета был поврежден, а самолетчик получил ранение. Бретнютц смог приземлиться в поле около Немана и был доставлен в госпиталь, однако от полученных ран через несколько дней умер [168].



Командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц получил смертельное ранение 22 июня

По поводу гибели командира 27-й истребительной эскадры майора В. Шельмана (W. Schellmann), сбившего 7 республиканских самолетов в августе 1938 г. над Эбро, существуют разные версии. Был ли он сбит в результате обстрела с земли или столкнулся с обломками им же сбитого советского истребителя – установить трудно. Известно, что обратно он не вернулся [169]. Наиболее подробно пишут о Шельмане немецкие историки Г. Ринг и В. Гирбиг [170]. По их данным, коммодор JG27 столкнулся с уже падающей «Ратой» (И-16) и был вынужден покинуть истребитель с парашютом. Такой вывод был сделан после того, как немецкие пехотинцы обнаружили около Гродно спланировавший Bf109 с отметками на руле поворота о 13 победах и рядом обломки советского истребителя. А по тому, что у одного крестьянина нашли Рыцарский крест и Золотой испанский крест с Бриллиантами – награды Шельмана –

Ринг и Гирбиг делают вывод о захвате аса войсками НКВД (в тексте – ГПУ). Стало им известно и о неудачной попытке к бегству. Но ведь могло быть по-другому: по советским данным, неподалеку от Гродно в районе Каменок ст. лейтенант П.А. Кузьмин из 127-го иап таранил немецкий «мессершмитт» и сам погиб [171]. (Правда, таран был выполнен не на И-16, а на И-153, но немцы вполне могли ошибиться при определении типа советского истребителя по его обломкам.)

Штадельмайер, Бретнютц, Шельман открыли длинный список потерь командного состава люфтваффе в России. Достаточно сказать, что среди четырех командиров авиагрупп самой сильной эскадры – JG51 – вскоре двое пали в бою. Среди начавших воевать на Востоке командиров, пожалуй, только капитан Д. Храбак (D. Hrabak), возглавлявший 22 июня 1941 г. группу II/JG54, остался в строю и весной 1945 г. командовал 54-й истребительной эскадрой в Прибалтике.

Встретившие войну у границы советские командиры тоже далеко не все праздновали День Победы в действующей армии. Удалось проследить за судьбой некоторых, служивших в июне 1941 г. на Украине. Про одного из них, командира 20-го иап, Совинформбюро сообщало: «Летчик-орденоносец капитан Гейбо, выручая товарища, вступил в бой с двумя фашистскими самолетами, прикрыл выход товарища из боя и заставил противника отступить. Во главе небольшой группы истребителей он атаковал 18 немецких бомбардировщиков и обратил их в бегство» [172]. Пройдя по долгим дорогам войны, полковник И.И. Гейбо закончил ее на 2-м Украинском фронте, командуя 6-й гвардейской Сегедской Донской иад. Бок о бок с ним в Венгрии в 1945 г. сражались гвардейские корпуса, возглавляемые генералами И.Д. Подгорным и В.В. Степичевым. В июне 1941 г. они возглавляли, соответственно, 46-й иап в Млынове и 136-й бап в

Бердичеве. Их коллегами по Киевскому округу перед войной были Герой Советского Союза П.Т. Коробков и А.П. Осадчий, удостоенный этого высокого звания уже после Победы. Оба длительное время успешно командовали авиадивизиями. На этой оптимистичной ноте хотелось бы закончить рассказ о самом трагичном дне в истории советской авиации.

Источники и литература

1. Составлено по: ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 107559. Д. 5. Л. 116 – 154, 169 – 233, 286; Ф. 208. Оп. 142690. Д. 3. Л. 5 – 7; Ф. 217. Оп. 142688. Д. 1. Л. 2, 4, 16.

2. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961. С. 29.

3. Там же. С. 33, 34.

4. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 225925. Д. 12. Л. 77.

5. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 1. М., 1993. С. 193.

6. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. М., 1962. С. 45, 69, 80.

7. Военно-исторический журнал. 1959. N 1. С. 90, 91.

8. 1941 г. – опыт планирования и применения ВВС, уроки и выводы (материалы конференции). М., 1989. С. 38 – 39.

9. Air Enthusiast. 1971. October. P. 252, 253.

10. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. М., 1972. С. 148.

11. Suchenwirth R. Command and Leadership in the German Air Force. London, 1968. P. 169, 170.

12. Россия. XX век. 1941 г. Кн. 2. М., 1998. С. 350.

13. Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweiss». Stuttgart, 1973. S. 157.

14. Составлено по: Groehler O. Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980. Berlin, 1981. S. 294; Советская

авиация в Великой Отечественной войне. С. 45, 69, 80.

15. ЦАМО РФ. Ф. 325. Оп. 4570. Д. 36. Л. 1.

16. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 37. М., 1959. С. 8.

17. Там же. С. 11.

18. Справочник по боевому и численному составу ВВС КА 1941–1945 гг. М., 1957. С. 10.

19. ЦАМО РФ. Ф. 31-го иап. Оп. 519038. Д. 1. Л. 7.

20. Сборник боевых документов... С. 180.

21. Schwabedissen W. The Russian Air Force in the Eyes of German Commanders. New York, 1960. P. 54.

22. ЦАМО РФ. Ф. 325. Оп. 4570. Д. 36. Л. 1.

23. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 126. Л. 216, 217, 235.

24. Анфилов В.А. Провал «Блицкрига». М., 1974. С. 229.

25. Рытов А.Р. Рыцари пятого океана. М., 1970. С. 108 – 116.

26. Schwabedissen W. Указ. соч. P. 90, 91.

27. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961. С. 59.

28. Schwabedissen W. Указ. соч. P. 54.

29. ЦАМО РФ. Ф. 20045. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

30. Ситковский А.Н. В небе «Соколы». Махачкала, 1990. С. 41, 42.

31. BA/MA RL 2 III/1177 «Flugzeugunfaelle und Verluste bei den (fliegende) Verbaenden».

32. Groehler O. Geschichte des Luftkriegs. Berlin, 1981. S. 416.

33. Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz, 1989. S. 294.

34. Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbaende der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/II. Eutin, 2004. S. 26, 41, 48.

35. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 51. Л. 118.

36. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. М., 1968. С. 30.
37. Военно-исторический журнал. 1989. N 6. С. 28.
38. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 1103. Л. 1.
39. ЦАМО РФ. Ф. 20045. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.
40. Brutting G. Das waren die deutschen Kampflieger-Asse 1939-1945. Stuttgart, 1974. S. 257.
41. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11321. Д. 51. Л.
42. ЦАМО РФ. Ф. 20045. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.
43. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. М., 1962. С. 45, 69, 80.
44. Военно-исторический журнал. 1989. N 9. С. 15, 16.
45. ЦАМО РФ. Ф. 221. Оп. 3928. Д. 28. Л. 8.
46. Гот Г. Танковые операции./ Пер. с нем. М., 1961. С. 66.
47. ЦАМО РФ Ф. 208. Оп. 268301. Д. 1. Л. 3 – 5.
48. Захаров Г.Н. Я – истребитель. М., 1985. С. 105.
49. Русский архив. Великая Отечественная. Т. 2 (1). М., 1994. С. 199, 200.
50. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961. С. 40.
51. Там же. С. 41.
52. РГАЭ Ф. 8044. Оп. 1. Д. 652. Л. 99.
53. ЦАМО РФ Ф. 553. Оп. 5908. Д. 1. Л. 1 – 10.
54. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. Т. 1. М., 1988. С. 300, 301.
55. Иринархов Р.С. Западный особый... Минск, 2002. С. 130.
56. Захаров Г.Н. Указ. соч. С. 99.
57. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2589. Д. 94. Л. 80 – 90.
58. Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz, 1989. S. 294.
59. Groehler O. Geschishte des Luftkriegs. Berlin, 1981. S. 294; Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die

Jagdfliegerverbande der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin, 2004. S. 5.

60. Мировая война 1939–1945 гг. Сборник статей. / Пер. с нем. М., 1957. С. 414.

61. Carell P. Unternehmen «Barbarossa». Frankfurt a/M., 1963. S. 28, 29.

62. Болдин И.В. Сорок пять дней в тылу врага. // Военно-исторический журнал. 1961. N 4. С. 65.

63. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2683. Д. 47. Л. 44.

64. Захаров Г.Н. Указ. соч. С. 60, 61.

65. ЦАМО РФ. Ф. 290. Оп. 3284. Д. 1. Л. 1–7.

66. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 70.

67. Федоров А.В. Авиация в битве под Москвой. М., 1975. С. 305.

68. Авиация и космонавтика СССР. М., 1968. С. 89.

69. Nowarra H.J. Luftwaffen Einsatz «Barbarossa» 1941. Podzum, 1989. S. 36.

70. Скрипко Н.С. Указ. соч. С. 66.

71. Составлено по: Противовоздушная оборона войск в Великой Отечественной войне 1941–1945. Кн. 1. М., 1973. С. 79; Боевые действия немецкой авиации на Востоке. / Пер. с нем. М., 1947. С. 8.

72. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 233. Л. 1–16.

73. Bekker C. Angriffshoehe 4000. Hamburg, 1964. S. 279.

74. Aders G., Held W. Jagdgeschwader 51 «Moelders». Stuttgart, 1973. S. 87.

75. Скрипко Н.С. Указ. соч. С. 69.

76. Nowarra H.J. Указ. соч. S. 32.

77. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2589. Д. 61. Л. 13.

78. Скрипко Н.С. Указ. соч. С. 58.

79. Захаров Г.Н. Указ. соч. С. 146 – 147.

80. Составлено по: Противовоздушная оборона войск в Великой Отечественной войне 1941–1945. Кн. 1. М.,

1973. С. 79; Боевые действия немецкой авиации на Востоке. Пер. с нем. М., 1947. С. 8.

81. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 225930. Д. 8. Л. 1.

82. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2589. Д. 61. Л. 16.

83. Скрипко Н.С. Указ. соч. С. 55.

84. Там же. С. 60.

85. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 3802. Д. 19. Л. 70.

86. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2589. Д. 61. Л. 132.

87. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 3802. Д. 70, 71.

88. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11282. Д. 26. Л. 170 – 195.

89. Анфилов В.А. Провал «Блицкрига». М., 1974. С. 241.

90. ЦАМО РФ. Ф. 318. Оп. 4631. Д. 6. Л. 28, 29.

91. Болдин И.В. Указ. соч. С. 66.

92. Гальдер Ф. Военный дневник. / Пер. с нем. Т. 3. Кн. 1. М., 1971. С. 26, 29.

93. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 12462. Д. 547. Л. 15.

94. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11282, Д. 262. Л. 179 – 207.

95. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 234. Л. 13.

96. Иртюга М.В. Организация и ведение боевых действий ВВС Юго-Западного фронта в начальный период Великой Отечественной войны. Монино, 1975. С. 39.

97. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 116.

98. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 126. Л. 3 – 8.

99. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 181. Д. 47. Л. 7.

100. Balke U. Der Luftkrieg in Europa. Bd. 1. Koblenz, 1989. S. 416, 417.

101. Скрипко Н.С. Указ соч. С. 120.

102. ЦАМО РФ. Ф. 329. Оп. 181. Д. 47. Л. 8.

103. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961. С. 60.

104. Скрипко Н.С. Указ соч. С. 124, 125.

105. Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweis». Stuttgart, 1973. S. 152.

106. Brutting G. Das waren die deutschen Kampflieger-Asse 1939-1945. Stuttgart, 1974. S. 225.

107. Баграмян И.Х. Так начиналась война. М., 1977. С. 110.

108. Иртюга М.В. Указ. соч. С. 20, 21.

109. Пшеняник Г.А. Указ. соч. С. 61.

110. Скрипко Н.С. Указ. соч. С. 116, 117.

111. Великанов Е.Н., Голотюк В.Л., Лашков А.Ю., Ужанов А.Е. Звезды противовоздушной обороны России. М., 2004. С. 72.

112. Печенкин А. Черный день Красной Армии. / Независимое военное обозрение. 2003. N 6.

113. ЦАМО РФ, Ф. 35. Оп. 30799. Д. 2. Л. 41.

114. Groehler O. Geschishte des Luftkriegs. Berlin, 1981. S. 294, 295; Balke U. Указ. соч. S. 419.

115. «Военная мысль». М., 1958. N 5 (43). С. 90 – 91.

116. Пшеняник Г.А. Указ. соч. С. 62.

117. ЦАМО РФ. Ф. 20078. Оп. 1. Д. 10. Л. 2.

118. Там же. Д. 3. Л. 10.

119. Мягков К.Н. Будни войны. Кишинев, 1986. С. 63.

120. ЦАМО РФ. Ф. 20078. Оп. 1. Д. 14. Л. 4.

121. Там же. Д. 3. Л. 6.

122. Пшеняник Г.А. Указ. соч. С. 63.

123. ЦАМО РФ. Ф. 20076. Оп. 1. Д. 8А. Л. 7.

124. ВА/МА. RL 8/31 «Lagebericht v. 22.6.41».

125. ЦАМО РФ. Ф. 20078. Оп. 1. Д. 3. Л. 29.

126. Отделение ЦВМА. Ф. 243. Д. 37093. Л. 14 – 17.

127. Ванеев Г.И. Черноморцы в Великой Отечественной войне. М., 1978. С. 7.

128. МА/ВА. RL 8/32 «Tagesberichten 4. Fliegerkorps».

129. Авдеев М.В. У самого Черного моря. М., 1968. С. 79.

130. Дорохов А.П. Морские летчики в обороне Одессы. Одесса, 1982. С. 10, 11.

131. Axworthy M. Flank Guard. Pt. 1. / Air Enthusiast. 1996. N 64. P. 31.

132. Воздушная мощь Родины (под ред. Л.Л. Батехина). М., 1988. С. 181.

133. ЦАМО РФ. Ф. 32. Оп. 11302. Д. 65. Л. 203 – 211.

134. Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945. М., 1985. С. 36.

135. ЦАМО РФ. Ф. 20050. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

136. 1941 год – опыт планирования и применения Военно-воздушных сил, уроки и выводы. М., 1989. С. 14.

137. Шпанов Н.Н. Первый удар (Повесть о будущей войне). М., 1939. С. 32.

138. ЦАМО РФ. Ф. 20064. Оп. 1. Д. 5. Л. 55.

139. Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbaende der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I. Eutin, 2004. S. 220 – 334.

140. Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht. Bd. 1. Frankfurt/M., 1961. S. 1101.

141. Nowarra H. Luftwaffen-Einsatz «Barbarosa» 1941. Podzum, 1990. S. 28, 29.

142. Bekker C. Angriffshoehe 4000. Hamburg, 1964. S. 279.

143. ЦАМО РФ. Ф. 20050. Оп. 1. Д. 1. Л. 5.

144. Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., 1960. С. 17.

145. Противовоздушная оборона войск в Великой Отечественной войне. Т. 1. М., 1973. С. 76; Противовоздушная оборона страны (1914–1995 гг.) Военно-исторический труд. М., 1998. С. 109.

146. Бочкарев П.П., Парыгин Н.И. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 22–23.

147. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г.: М., 1961. С. 64.

148. Shores Ch. Luftwaffe fighter units Russia 1941–45. Osprey, 1978. P. 5

149. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 51. Л. 66.
150. Подсчитано по: ЦАМО РФ Ф. 35. Оп. 107559. Д. 6. Л. 4 – 6, 40 – 82.
151. Bekker С. Указ. соч. S. 280.
152. ЦАМО РФ. Ф. 359. Оп. 6435. Д. 1. Л. 2.
153. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11333. Д23.Л.353
154. ЦАМО. РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 205. Л. 2.
155. Shores Ch. Указ. соч. P. 5.
156. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 798. Л. 182.
157. BA/MA RL 2 III/1177 «Flugzeugunfaelle und Verluste bei den (fliegende) Verbaenden».
158. Prien J. Einsatz des Jagdgeschwader 77 von 1939 bis 1945. Hamburg, 1993. S. 641.
159. Сообщения Советского информбюро. М., 1944. С. 3.
160. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 3802. Д. 15. Л. 80.
161. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 23. Л. 16.
162. Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 69.
163. ЦАМО РФ. 35. Оп. 11321. Д. 50. Л. 156.
164. «Красная Звезда», 9 июля 1941 г.
165. Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Grif». Stuttgart, 1975, S. 416.
166. Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweiss». Stuttgart, 1973. S. 158.
167. ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 51. Л. 70.
168. Obermaier E. Die Ritterkreutztrager der Luftwaffe. Bd.1. S. 102.
169. Shores Ch. Указ. соч. P. 5.
170. Ring H., Girbig W. Jagdgeschwader 27. Stuttgart, 1978. S. 68.
171. «Авиация и космонавтика». 1991. N 6. С. 14.
172. Сообщения Советского информбюро. С. 10.

ПЕРВАЯ ВОЗДУШНАЯ ОПЕРАЦИЯ СОВЕТСКИХ ВВС В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Из предыдущей главы видно, какое опустошение на наших аэродромах вызвали внезапные налеты люфтваффе, сколь заметное влияние они затем оказали на общий ход боевых действий на фронте. Спустя почти полвека после этих событий появилась версия, будто гитлеровская Германия вовсе не нападала на СССР 22 июня 1941 г., а лишь нанесла превентивный удар по изготовившемуся к агрессии соседу. Именно так трактует события бывший советский разведчик-перебежчик В.Б. Резун (литературный псевдоним – Виктор Суворов), чьи работы получили неожиданно широкий резонанс в постсоветской России. Его «Ледокол», «День-М» и «Последняя республика» вышли столь огромными тиражами, о каких профессиональные историки могут только мечтать. Более того, эти книги были переведены на многие иностранные языки и широко рекламировались в Великобритании, Франции, Германии, Польше и других странах. Бывший офицер Главного разведывательного управления Советской Армии претендует ни много ни мало на создание новой концепции начала Второй мировой войны. Мол, промедли Гитлер на 3-4 недели, ход истории был бы другим.

«6 июля 1941 г. в 3 ч 30 мин по московскому времени десятки тысяч советских орудий разорвали в клочья тишину, возвестив миру о начале великого освободительного похода Красной Армии. Артиллерия Красной Армии по количеству и качеству превосходила артиллерию всего остального мира. У советских границ были сосредоточены титанические резервы

боеприпасов... – фантазирует Резун. – Германские аэродромы расположены крайне неудачно – у самой границы, у германских летчиков нет времени поднять свои самолеты в воздух. На германских аэродромах собрано огромное количество самолетов. Они стоят крылом к крылу, и пожар на одном распространяется на соседние, как огонь в спичечной коробке.



Аэропорт Мальми являлся одним из крупнейших в Финляндии

Над аэродромами – черными столбами дым. Эти черные столбы – ориентир для советских самолетов, которые идут волна за волной. С германских аэродромов успели подняться в воздух лишь немногие летчики. Германским летчикам категорически запрещалось открывать огонь по советским самолетам, но некоторые летчики, вопреки запрету командования, вступают в бой, уничтожают советские самолеты, а расстреляв все патроны, идут в последнюю самоубийственную атаку лобовым тараном. Потери советских самолетов огромны, но внезапность остается внезапностью...

Внезапность нападения действует ошеломляюще. Внезапность всегда ведет за собой целую цепь

катастроф, каждая из которых тянет за собой другие: уничтожение авиации на аэродромах делает войска уязвимыми с воздуха, и они (не имея траншей и окопов в приграничных районах) вынуждены отходить. Отход означает, что у границ брошены тысячи тонн боеприпасов и топлива, отход означает, что брошены аэродромы, на которых противник немедленно уничтожает оставшиеся самолеты» [1].

Рассказывая на страницах своих книг о предполагаемой советской агрессии, которая оказалась сорванной якобы только благодаря вовремя предпринятым контрмерам Гитлера, «Суворов» рисует феерическую картину внезапного массированного удара ВВС Красной Армии по «спящим» германским аэродромам. И тогда не краснозвездные машины, как это было в действительности, а самолеты с черными крестами на крыльях за несколько часов превратились бы в груды обломков на всем протяжении границы. Сразу завоевав господство в воздухе, советская авиация мощными ударами нанесла бы огромные потери наземным частям вермахта, и Красная Армия, по версии автора «Ледокола», могла беспрепятственно ворваться в Западную Европу.

Никто из оппонентов «Суворова» почему-то до сих пор не обратил внимания на то, что события конца июня 1941 г., произошедшие в районе советско-финской границы, позволяют достаточно определенно ответить на вопрос, а что было бы, если бы Советский Союз действительно нанес упреждающий авиаудар. Ведь через день после начала войны советское руководство приняло решение атаковать аэродромы формально нейтральной Финляндии, нисколько не сомневаясь, что ее ВВС, а также расположенные там самолеты люфтваффе готовы к боевым действиям против нашей страны.

Как известно, вскоре после завершения советско-финской войны началось сближение позиций Финляндии и Германии. Особенно важный этап наступил в конце лета 1940 г. По мнению российского историка Н.И. Барышникова, «он был судьбоносным для Финляндии, поскольку положил начало вовлечению страны в осуществление Германией подготовки агрессии против Советского Союза» [2]. При этом Барышников отмечал важную роль в сближении хороших личных отношений, которые сложились между немецким рейхсмаршалом Г. Герингом и финским главнокомандующим К.Г. Маннергеймом. Постоянные контакты между военными и дипломатами двух стран шли особенно успешно осенью – зимой 1940 г. Когда в Германии заканчивалась работа по составлению плана «Барбаросса», начальник Генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Ф. Гальдер встретился с финским посланником П. Талвела, после чего записал в своем рабочем дневнике: «Я просил сведения о сроках приведения финской армии в состояние скрытой боевой готовности для наступления в юго-восточном направлении» [3]. Уже из этой записи видно, что немцы имели предварительное согласие на участие Финляндии в агрессии против СССР.

Интенсивные переговоры между двумя странами велись и в последующие месяцы. Важным шагом по вовлечению Финляндии в новую войну стали секретные германо-финские переговоры, состоявшиеся с 25 по 28 мая 1941 г. Германский и финский генеральные штабы окончательно урегулировали и согласовали планы совместных операций, сроки мобилизации и начала наступления на севере. Финским войскам надлежало перейти к активным действиям через 14 дней после германского вторжения [4].

В данной главе нас особенно интересуют вопросы сотрудничества в области военно-воздушных сил. Оно

включало перебазирование части немецкой авиации на финские аэродромы для последующих ударов по советской территории, передачу немцам подробных географических карт, выполнение разведывательных полетов финских самолетов над территорией Карельского перешейка и Северного Приладожья в интересах будущей операции, согласование границ операционных зон 1-го и 5-го немецких воздушных флотов с военно-воздушными силами Финляндии и др. [5].



Здание вокзала Турку перед налетом советских самолетов

Хотя «большой договор» между Германией и Финляндией о совместных военных действиях против СССР заключен не был, в военных штабах разработали план пропуска немецких войск через финскую территорию, учредили органы координации и связи верховного командования двух стран. Подробностей этих документов руководство нашей страны, разумеется, не знало. Тем не менее Советский Союз

имел достоверную информацию о сосредоточении в Финляндии немецких войск и готовности своего северного соседа, пользуясь случаем, «отомстить» за поражение в «зимней войне».

Одним из инициаторов нанесения превентивного удара по финским аэродромам являлся командующий ВВС Ленинградского военного округа генерал-майор (а впоследствии Главный маршал авиации) А.А. Новиков. В своих воспоминаниях он подробно описывает первые дни войны и обстановку в Ленинграде в этот период. Новиков подчеркивал: он до конца осознал, что случившееся – не провокация или недоразумение только после допроса первого захваченного в плен экипажа Ju 88 из отряда 3/KGr806, сбитого орудиями 194-го зенитного полка ПВО в ночь на 24 июня. По словам Александра Александровича, в лице командира экипажа лейтенанта Э. Саториуса (*E. Satorius*) он встретил «жестокое и беспощадное врага, физически и духовно подготовленного к большой войне», чье ледяное высокомерие производило сильное впечатление [6].

Генерал А.А. Новиков добился поддержки идеи провести воздушную операцию у командующего округом генерала М.М. Попова и члена Военного совета Н.Н. Клементьева. Они связались с Москвой и убедили Ставку Главного командования, что с финской территории готовятся налеты на Ленинград. Аргумент казался очень весомым. В результате было принято политическое решение на проведение операции. И это несмотря на то что в первые дни войны действовал запрет советским самолетам пересекать границы Румынии и Финляндии. Уже 24 июня вышла директива Ставки за подписью маршала С.К. Тимошенко, которая потребовала от Военного совета вновь созданного Северного фронта: «Начать боевые действия нашей авиации и непрерывными налетами днем и ночью разгромить авиацию противника и ликвидировать аэродромы в

районе южного побережья Финляндии, имея в виду пункты Турку, Малми, Парвоо, Котка, Холола, Тампере, в районах, приграничных с Карельским перешейком, и в районе Кемиярви, Рованиеми. Операцию провести совместно с ВВС Северного и Балтийского флотов, о чем дать соответствующие указания командованию флотов» [7]. Штаб ВВС Красной Армии планировал использовать значительные силы авиации двух фронтов (Северного и Северо-Западного) и двух флотов (Краснознаменного Балтийского и Северного), отведя основную роль подчиненным Новикова.

В тот же день генералом Поповым и корпусным комиссаром Клементьевым был уточнен и утвержден план боевого использования ВВС Северного фронта [8]. В его развитие штабы соединений выпустили боевые приказы. Например, в приказе по 55-й ад, подписанном полковником Ф.Ф. Жеребченко, после констатирующей части («немцы готовят удар по Ленинграду, сосредоточивая наземные войска к нашей границе»), ставилась задача: «С утра 25.6.1941 г. уничтожить авиацию противника на аэродромах Иоэнсу и Иоройнен. Боевое напряжение – три полко-вылета. Состав групп для первого удара: Иоэнсу – 15 самолетов, Иоройнен – 12 самолетов. Бомбить звеньями. Повторный вылет одной девяткой с промежутком через 1,5 ч. Последний удар в 21 ч. Бомбовая зарядка в звене – два самолета – ФАБ-100, один самолет – ЗАБ-50 на все вылеты...» [9].



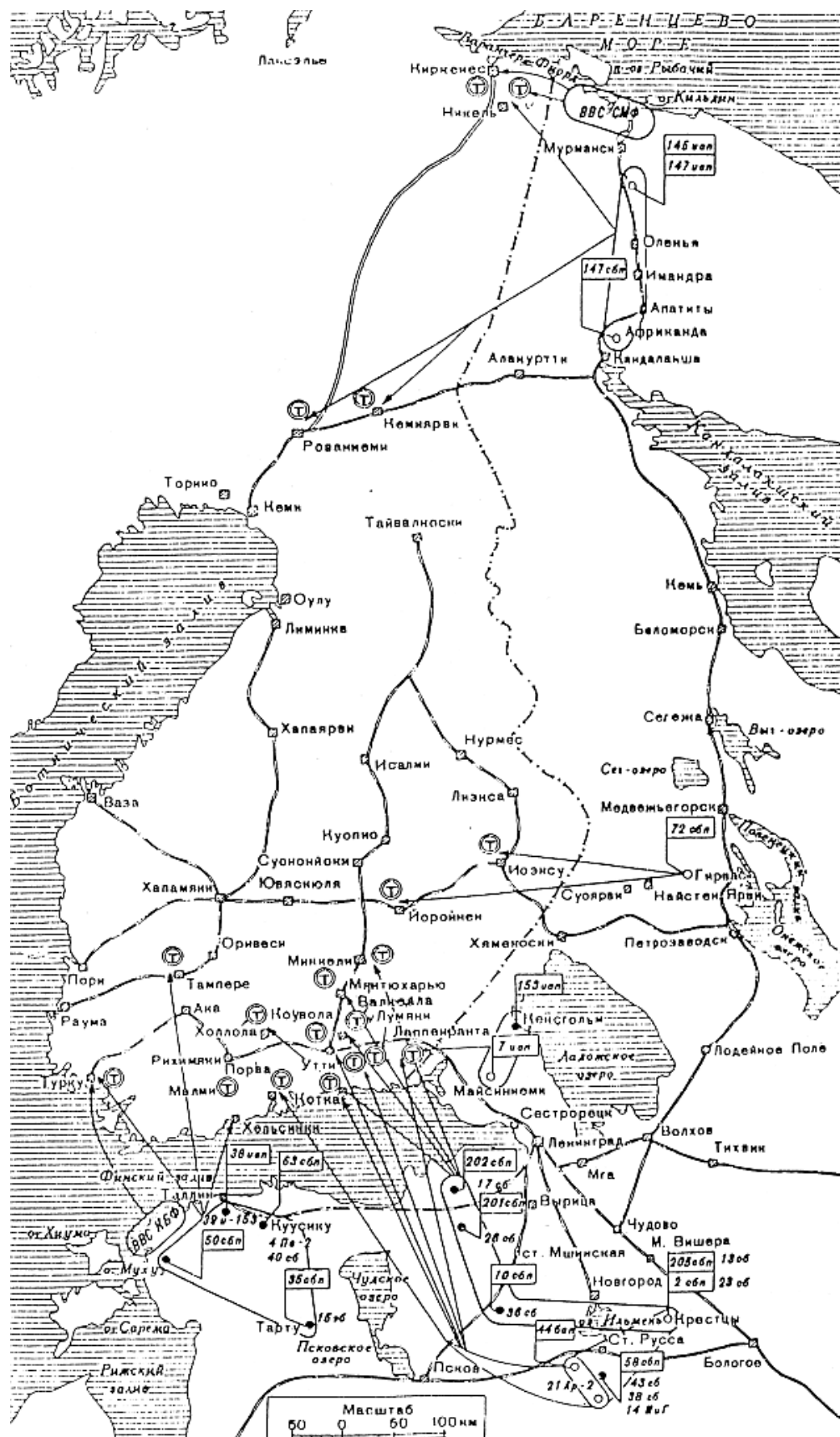
Подвеска бомб под СБ

В других документах определялись задачи каждого из 12 бомбардировочных и 5 истребительных авиаполков, которые предполагалось задействовать в операции. Так, экипажам 72-го бап, базировавшегося на аэродромах Бесовец и Гирвас, надлежало разбомбить цели в уже указанных Иоэнсу, Йоройнене и сфотографировать результаты работы. Согласно плану в налетах должны были участвовать 37 СБ из этого полка, которым предстояло эшелонировано в течение суток группами от трех до девяти самолетов, без прикрытия истребителями (!) бомбить с высоты 2000-3000 м, производя не менее четырех ударов по каждому аэродрому. Аналогичные задачи получили и авиаторы других частей.

Планировалось, что сразу после восхода солнца 25 июня по 19 финским аэродромам нанесут удар одновременно 375 бомбардировщиков и 165 истребителей, но фактически ранним утром этого дня вылетело около 300 самолетов [10]. Вряд ли за одну ночь можно было подготовить и обеспечить боевые действия нескольких соединений. Вероятно, план (как и

ряд других, не реализованных впоследствии) разрабатывался еще в мирное время, и теперь его приняли к исполнению.

Как видно из приведенной схемы [11], в операции участвовали части 1, 2, 5, 41 и 55-й авиадивизий ВВС Северного фронта, 4-й сад ВВС Северо-Западного фронта, 8-й и 10-й авиабригад ВВС КБФ, а также 72-й сап ВВС Северного флота. По данным советских архивов, первый налет в период с 4 ч до 4 ч 50 мин был для противника совершенно неожиданным и причинил ему значительный ущерб. Особенно удачными оказались атаки аэродромов Миккели (202-м бап) и Йоройнен (72-м бап). Согласно оптимистичным докладам экипажей, там удалось разбить множество самолетов, повредить летное поле, разрушить ангары и склады [12].





Огромный ангар, замаскированный сверху под лес, скрывает стоящие финские истребители

Всего же за 25 июня советская авиация по плану операции произвела 236 самолето-вылетов бомбардировщиков и 224 – истребителей, посчитав уничтоженными на аэродромах до 30 неприятельских самолетов и еще 11 истребителей – сбитыми в воздушных боях. Советские потери составили 23 бомбардировщика, все истребители вернулись на базы [13]. Наше командование пришло к выводу, что, несмотря на серьезные потери ударной авиации, особенно в тех вылетах, где им приходилось действовать без прикрытия, налеты прошли успешно. Операцию, рассчитанную на шесть дней, решили продолжить.

Систематические удары по 39 финским аэродромам повторялись вплоть до 1 июля, хотя и с меньшей

интенсивностью, чем в первый день операции. Некоторые базы, такие, как Утти, Лапенранта и Вертсиля, были атакованы по 8-10 раз. Всего же для решения поставленной задачи советские летчики выполнили 992 самолето-вылета и считали уничтоженными 76 самолетов (хотя в некоторых отчетах со ссылкой на результаты фотоконтроля указываются в числе уничтоженных и поврежденных до 130 немецких и финских самолетов) [14] ценой потери около 40 машин.

В табл.1.7 приведены общие цифры потерь, понесенных советской авиацией к северу от 60-й параллели за указанные дни (как связанные, так и не связанные с налетами на территорию Финляндии), подсчитанные по архивным документам ВВС армий и флота [15].

Таблица 1.7.

ПОТЕРИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ ПО ТИПАМ САМОЛЕТОВ
К СЕВЕРУ ОТ 60-Й ПАРАЛЛЕЛИ

Дата	И-16	И-15бис И-153	СБ	Ар2	Пе-2	ДБ-3	МБР-2	ГСТ	Всего
25.06.41	1	3	24	–	–	–	–	–	28
26.06.41	–	–	1	–	–	–	–	–	1
27.06.41	1	2	7	–	–	–	–	–	10
28.06.41	–	2	5	–	–	–	2	–	9
29.06.41	4	1	–	–	2	1	5	2	15
30.06.41	2	4	–	1	1	–	–	–	8
Итого	8	12	37	1	3	1	7	2	71

К сказанному можно добавить, что погибли более 100 человек летного состава, включая пять командиров эскадрилий, летающих на СБ. До конца выполнили свой долг перед Родиной майоры Ф.Ф. Москаленко (2-й бап 2-й сад), С.И. Косякин (44-й бап 2-й сад), Ф.И. Панюшкин и капитан Б.А. Стойлик (оба из 201-го бап 41-й ад), а также капитан В.И. Поляков (72-й бап 55-й сад) [16].

Кроме того, был сбит своими же истребителями и получил тяжелое ранение зам. командира 202-го бап 41-й ад майор С.П. Сенников, а капитана Г.К. Беляева из 1-го мтап ВВС КБФ ранило осколками разорвавшейся при посадке несброшенной мины.

Подводя итоги первой в Великой Отечественной войне воздушной операции, советское командование пришло к выводу, что неприятель вынужден был оттянуть свою авиацию глубже в тыл и значительно реже подвергать ударам войска и другие объекты Северного фронта в начале своего наступления с территории Финляндии. «До 5 июля 1941 г. противник почти не действовал по нашим аэродромам в полосе Северного фронта. Были сорваны также его попытки подвергнуть в первые дни войны удару с воздуха г. Ленинград» [17].



«Брустер» BW-380 командира 24-й эскадрильи майора Г. Магнусена на аэродроме Рантасальми

Кроме того, руководство ВВС Красной Армии считало, что массированные удары по глубинным аэродромам – надежное средство подавления неприятельской авиации, и широко применяло такие налеты в дальнейшем. Один из главных инициаторов

упреждающего удара по аэродромам Финляндии генерал А.А. Новиков утверждал, что первыми высказали идею массированного применения Военно-воздушных сил в начале войны именно советские теоретики, а немцы лишь ее заимствовали. «Правильно решив, что завоевание господства в воздухе не только тактическая, но и оперативно-стратегическая задача, гитлеровцы с первых же дней войны стремились нанести решающее поражение неприятельской авиации. Добивались они этого мощными ударами бомбардировщиков по основным аэродромам противника, причем на максимально достижимую глубину базирования вражеских ВВС, и при этом прежде всего старались уничтожить истребительную авиацию как главное средство борьбы за господство в воздухе», – пишет Новиков [18].



Бомбардировщик СБ на пути к цели

Однако если проанализировать, каковы реальные потери, понесенные финской стороной, то можно прийти

к выводу, что ее урон в самолетах оказался крайне незначительным. Финский историк Р. Пайяри, со ссылкой на финские архивные документы, приводит следующие основные последствия налетов русской авиации с 25 по 30 июня 1941 г.

«25.06.

30 – 40 самолетов разрушили два административных здания в аэропорту Турку и подожгли сауну. Осколками бомб поврежден самолет СБ (финский код VP-8), ставший трофеем после «зимней войны». Несмотря на четыре налета (в 6 ч 10 мин, 9 ч 30 мин, 19 ч 25 мин и 24 ч по среднеевропейскому времени), железная дорога и станция не пострадали.

Также четыре атаки бомбардировщиков пережил город Котка. Разрушено 4 каменных и 15 деревянных зданий. Пострадало 10 человек, в том числе четверо погибло.

В населенных пунктах Лахти, Хейнавесте, Рованиemi и других лишь отмечались пролеты советских бомбардировщиков, но не сообщалось о причиненном ущербе. Около аэродрома Пуумала шесть бомбардировщиков подожгли лес, а затем новые девять машин сбросили свой груз на уже имевшиеся очаги возгорания. Аэродром не пострадал.

Финская ПВО оказала активное противодействие налетам. Наибольших успехов она достигла в центральном районе, где восьмерка истребителей «Брюстер», ведомая капитаном Л. Ахола (*L.Ahola*), в 7 ч 15 мин сбила около города Селянпаа сразу шесть СБ, а 20 «Фиатов» из отряда LeLv26 в 11 ч 52 мин уничтожили в районе аэродрома Йоройнен 13 или 14 СБ.

26.06.

Настойчивые атаки на город Турку. Попадания в железнодорожную станцию. Около 50 авиабомб упало на летное поле. Повреждения получили два самолета «Колховен» KF52 (КО-129 и КО-130).

В городе и на аэродроме погибло 114 человек и примерно 500 получили ранения. Пострадало в основном гражданское население» [19].



Результаты бомбового удара по крепости Турку 25 июня

Не только Пайяри, но и другие финские историки высказывали предположение, что основными целями советских авиаударов являлись населенные пункты, а не аэродромы. При этом некоторые города серьезно пострадали. Например, в Турку в результате серии налетов уже 25 июня горел практически весь приморский район, было разрушено 18 каменных и 101 деревянный дом, пострадали 55 человек [20].

Таким образом, финские документы не подтверждают серьезных потерь от советских налетов, особенно в материальной части авиации. За 25 июня финны недосчитались лишь одного «Харрикейна»

(НС453), разбившегося вместе с пилотом лейтенантом В.А. Теури (*V.A.Teuri*) при вынужденной посадке, а также устаревшего истребителя «Бульдог» (BU62), потерпевшего катастрофу на взлете; однако его последний вылет не считался боевым. Еще пять финских самолетов и, возможно, несколько немецких машин на аэродроме Утти получили повреждения. Следующую безвозвратную потерю финны понесли 28 июня, когда при вынужденной посадке разбился «Брюстер» (BW369), пилотируемый М.Ф. Пастиненом (*M.F.Pastinen*).

Можно оценить результаты советской операции следующим образом: за 25–30 июня получили различные повреждения всего 12–15 самолетов, большинство из которых удалось быстро вернуть в строй. Лишь одна машина находилась в ремонте более года. Отметим, что финская авиация к началу июня 1941 г. имела около 500 самолетов разных типов, из них 230 боевых машин находилось в строевых частях.



Командир 26-й эскадрильи майор Р. Харью-Дженти у летного поля Йоройнен

Финские источники приводят такие данные: 193 боеготовых самолета дислоцировались на 17 аэродромах, причем ни на одном из них не находилось одновременно более 27 машин [21]. Многие действующие аэродромы (Селянпаа, Весивемаа, Наараярви и ряд других), с которых финны осуществляли перехваты наших бомбардировщиков, были до войны не известны советской разведке. Более того, как мы теперь знаем, советское командование путало финские названия: Валкеала ошибочно называли Утти, для самого Утти применяли название Селянпаа, аэродром Парвоо, часто и «успешно» бомбившийся, в реальности не существовал, а о расположении истребителей «Брюстер» из 24-й эскадрильи на аэродроме Весивемаа не догадывались. Между тем финский историк К.-Ф. Геуст отмечает, что на последней базе предупреждение постов наблюдения и оповещения утром 25 июня невероятно запоздало и только чудо спасло одно из лучших истребительных подразделений Суоми от разгрома! [22].

Советские налеты выявили слабые места финской ПВО. Так, из-за плохой связи неприятельские истребители опоздали с вылетом на перехват, например, в районе Турку, что позволило авиаторам-балтийцам нанести серьезный ущерб старинной крепости и близлежащим строениям. Крупные пожары наблюдались в пригородах Хельсинки. Офицеры штаба ВВС Суоми, находившегося в стадии перебазирования из столицы в Микели, сами попали в Хейнола под бомбардировку. Они напряженно всматривались в небо, но «Брюстеры» появились над городом только тогда, когда наши экипажи уже выполнили задание. (Аналогичная ситуация сложилась при перебазировании штаба ВВС Киевского особого военного округа утром 22 июня из Киева в Тарнополь, что помешало организовать более эффективный отпор германскому вторжению на западе

Украины, о чем говорилось в предыдущей главе.) Недостаток опыта советских экипажей не позволил добиться более весомых результатов.

Со стороны финнов наиболее результативно действовали в те дни летчики-истребители Э. Киннунен (*E. Kinnunen*) и В. Порвари (*V. Porvari*) из 24-й эскадрильи. Первому из них в результате боев 25 июня записали на счет четыре СБ, второму – три и еще по одному самолету, сбитому совместно с напарником. Действительно, ранним утром два «Брустера» за несколько минут между Селянпаа и Хейнола сбили шесть из 27 бомбардировщиков из 201-го бап; кроме экипажей майора Ф.И. Панюшкина и капитана Б.А. Стойлика (о чем уже говорилось), не вернулись хорошо подготовленные к действиям в сложных метеоусловиях экипажи ст. лейтенантов М.Я. Ястребинского и К.А. Славгородского, лейтенантов П.П. Попова и С.Е. Кишеченко [23]. А «неудачником» с финской стороны оказался поручик Н. Катайнен (*N. Katajainen*; впоследствии кавалер Креста Маннергейма). До конца месяца он не одержал ни одной победы, зато дважды попадал в аварии, разбив два самолета [24].

Сопоставляя данные о налетах ВВС Красной Армии на финские аэродромы и немецких ударах по советским авиабазам несколькими днями ранее, волей-неволей приходишь к выводу, что действия люфтваффе оказались в десятки раз эффективнее. Последние исследования показывают, что советская авиация за 22 и 23 июня 1941 г. лишилась около 3000 самолетов из примерно 9000, имевшихся в западных приграничных округах к началу войны [25]. Западный особый военный округ потерял сразу более половины наличных сил. Конечно, далеко не все наши машины были уничтожены авиабомбами, но люфтваффе сыграли решающую роль в создании обстановки неразберихи, паники и хаоса, а это тоже немаловажный результат воздушных налетов.



Изображенные на фото пилоты 26-й эскадрильи вместе сбили 10 советских бомбардировщиков в первый день новой войны

Осталось ответить на вопрос, в чем заключаются причины столь низкой эффективности действий наших ВВС против финских аэродромов?

1. Большинство немецких летчиков, в том числе все старшие офицеры и генералы, обладали боевым опытом, и, в частности, они подготовили и осуществили массированные налеты на аэродромы при вторжении в Польшу, Голландию, Францию и другие страны. Советская сторона такого опыта не имела. «Красные командиры» не готовились к действиям в условиях, максимально приближенных к реальным.

2. Можно считать налеты на финские аэродромы и другие объекты неплохо спланированными. Но начавшиеся боевые действия показали недостаточную готовность наших ВВС к операциям в условиях современной войны, даже против такого не самого

сильного противника, каковым являлась Финляндия. Ее малочисленная авиация в основном была вооружена самолетами устаревших типов, но летный состав провел в воздухе сотни часов и имел хорошую тактическую подготовку. Боевой опыт, приобретенный некоторыми советскими экипажами в ходе локальных конфликтов, не мог компенсировать отсутствие спаянности и сплоченности многочисленных частей и соединений нашей авиации. Однако командующий ВВС Северного фронта генерал А.А. Новиков, его начальник штаба генерал А.П. Некрасов и многие их подчиненные в ходе последующих событий показали себя с самой лучшей стороны.



Зажигательные авиабомбы попали в один из домов пригорода Хельсинки. 25 июня 1941 г.

3. Накануне войны советская авиация скудно располагалась на нескольких действующих аэродромах, в то время как другие находились в стадии реконструкции или строительства. Так, на аэродроме

Тарново, где базировался 129-й иап, находились перед войной 57 МиГ-3 и 52 И-153, а 124-й иап в Высоке-Мазовецке имел 70 МиГ-3 и 29 И-153 [26]. Финское командование обычно размещало на одном аэродроме не более одной эскадрильи (в среднем 10-12 машин), заблаговременно подготовив поблизости множество запасных посадочных площадок. Не занятые авиацией, но готовые к приему материальной части, они способствовали маневру авиационными частями и подразделениями. Обладая хорошо развитой аэродромной сетью в Восточной Пруссии и северных областях Польши, люфтваффе здесь также хорошо рассредоточили авиацию (не забыв обеспечить мощным прикрытием средствами ПВО), чтобы обезопасить себя на случай налетов ВВС Красной Армии. Лишь на юге Польши, как докладывали советские авиаразведчики, в отдельные дни скапливалось множество машин (например, 23 июня на аэродроме Кросно находилось 108 боевых и транспортных самолетов [27]), но наше командование не воспользовалось данными разведки.

4. Серьезной ошибкой советского политического руководства было решение оборудовать действующие аэродромы в нескольких километрах от беспокойной советско-германской границы. Например, аэродром 9-й авиадивизии Долубово располагался в 22 км в глубине нашей территории, а аэродром 10-й авиадивизии Малые Зводы – всего в 20 км. Матчасть в большинстве случаев располагалась на краях поля в линию и не была замаскирована. Это позволило противнику атаковать ее не только с воздуха, но и с земли путем обстрела самолетов полевой артиллерией.

Части люфтваффе, особенно авиагруппы истребителей, штурмовиков и пикировщиков, также располагались вблизи границы, но многие из них заняли передовые аэродромы буквально накануне удара. К началу советской операции против Финляндии основные

части финнов были оттянуты на глубинные аэродромы, что значительно затруднило организацию удара по ним. Кстати, как следовало из немецких документов, наибольшие потери 22 июня люфтваффе понесли на Украине (там некоторые наши авиационные дивизии базировались на удалении более 300 км от границы) при рейдах по расположенным в глубоком тылу объектам Киевского особого военного округа.



Один из финских «брюстеров» заходит на посадку в Йоройнене

5. Удачному налету обязательно должна предшествовать тщательная разведка. Накануне войны самолеты люфтваффе более 500 раз пересекали советско-германскую границу. Немало сведений получили немцы от своей агентуры в прифронтовой полосе. В результате большинство советских аэродромов (их место расположения, режим работы, наиболее удобные подходы) были заранее хорошо известны германским летчикам. В противоположность этому советские авиаторы обладали весьма поверхностной, а временами недостоверной информацией о реальных местах базирования финских ВВС. Это подтверждают доклады некоторых экипажей

вечером 25 июня, когда одни наши летчики вынуждены были вернуться, не найдя цели, а другие предпринимали попытки провести доразведку в ходе самого вылета. В разведсводке штаба ВВС Северного фронта от 26 июня отмечено, что «наша ночная разведывательная авиация совершала полеты на глубину Микели – Котка, но авиации противника обнаружено не было. Противодействия ночным разведчикам противник не оказывал» [28].



Капитан Л. Ахола из 24-й эскадрильи проверяет готовность истребителя к полету

Лишь после захвата и допроса 1 июля 1941 г. летчика «Бленхейма» (BL130) Х.Е. Паури (*H.E. Pauri*) советскому командованию стало известно, где, к примеру, в действительности базировался финский 4-й бомбардировочный полк, но к тому времени налеты на аэродромы уже прекратились.

Также очень скудную информацию имели наши авиаторы и о немецких авиабазах. Можно отметить лишь несколько успешных полетов экипажей Як-4 из 314-го рап над Восточной Пруссией (выполненных до вторжения нацистов и в первые дни войны), когда стартовавшие по тревоге дежурные патрули

«мессершмиттов» не смогли перехватить скоростных разведчиков, но вряд ли советская сторона имела достаточно данных о базировании соединений 1-го германского авиакорпуса, как и других авиакорпусов «флотов вторжения».

6. Многим нашим недочетам трудно найти рациональное объяснение. Так, перед войной во многих истребительных полках флотской авиации были запасены подвесные сбрасываемые бензобаки для И-153 и И-16. Однако командиры даже не пытались с их помощью увеличить радиус действия истребителей для прикрытия бомбардировщиков. В результате уже в первый день мы недосчитались 24 СБ и 72 членов экипажей; финны утверждают, что девять авиаторов попали в плен [29]. Особенно тяжелые последствия имела гибель пяти командиров эскадрилий.

7. Несмотря на использование устаревшей материальной части, хорошо обученные финские летчики-истребители успешно атаковали советские самолеты разных типов. Им удалось, в частности, сбить три Пе-2, превосходившие в скорости их собственные машины. Первую такую победу одержал в 12 ч 50 мин 29 июня лучший ас Суоми в «зимней войне» лейтенант Й. Сарванто (*J. Sarvanto*). Впоследствии недалеко от города Утти действительно удалось найти обломки Пе-2 (из 58-го бап 2-й сад) с пулевыми пробоинами; экипаж возглавлял ст. лейтенант В.И. Колегаев, судьба которого осталась неизвестной.

8. Организация боевой работы в ВВС Красной Армии в июне 1941 г. находилась на низком уровне. Многие экипажи не имели необходимых карт и не знали, что делать в случае потери ведущего или ориентировки. Часто нарушалось взаимодействие родов авиации, а также авиации с наземными службами. Свои самолеты обстреливались и даже сбивались зенитной артиллерией в ходе налетов на финские аэродромы. Не

имелось в советской авиации и централизованной системы управления частями и соединениями. При решении этих вопросов ВВС Германии и Финляндии имели заметное преимущество в течение 1941 г.

* * *

В заключение отметим, что вся система советской ПВО (и не только ПВО!) 22 июня оказалась не готова к противодействию агрессору. Деморализованные противоречивыми приказами, требованиями: «Не поддаваться на провокации!», агитацией, исходящей из указаний политического руководства «не посориться с Германией», многие наши бойцы и командиры роковым воскресным утром занимали выжидательную позицию, теряя драгоценное время. Ничего подобного не наблюдалось в ПВО Финляндии: летчики-истребители и зенитчики сразу же открыли огонь на поражение по советским самолетам.

Источники и литература

1. Суворов В. Ледокол. М., 1992. С. 334, 335.
2. Барышников Н.И. Маннергейм без ретуши 1940–1944 гг. Санкт-Петербург – Хельсинки, 2004. С. 16, 17.
3. Гальдер Ф. Военный дневник. / Пер. с нем. Т. 2. М., 1969. С. 306.
4. Там же. С. 545, 546.
5. Йокиппи М. Финляндия на пути к войне. / Пер. с финского. Петрозаводск, 1999. С. 200 – 240.
6. Новиков А.А. В небе Ленинграда. М., 1970. С. 46 – 48.
7. Русский архив. Великая Отечественная. Том 5(1). М., 1996. С. 21.
8. ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 517080. Д. 1. Л. 26 – 28.

9. Пшеняник Г.А. Советские ВВС в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961. С. 82.

10. ЦАМО РФ. Ф. 20117. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

11. Пшеняник Г.А. Указ. соч. Вклейка N3.

12. Информационный сборник N 3 штаба ВВС Красной Армии. М., 1942. С. 5.

13. ЦАМО РФ. Ф. 362. Оп. 517080. Д. 1. Л. 25.

14. Там же. Л. 10.

15. Geust C.-F., Hazanov D. Jatkosodan alun neuvostopommitukset. / Sotahistoriallinen aikakau skirja. Helsinki. 2001. N 20. S. 80.

16. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 65. Л. 75; Ф. 340. Оп. 5401. Д. 49. Л. 5, 6, 35 – 39. 17. Пшеняник Г.А. Указ. соч. С. 83.

18. Новиков А.А. Указ соч. С. 49.

19. Pajari R. Jatkosota ilmassa (Continuation War in the Air). WSOY. 1982. P. 57 – 62.

20. Геуст К.-Ф. Советские бомбардировки Финляндии в июне 1941 г. / Пер. с англ. // Авиация и время 2005. N 2. С. 34 – 40.

21. Geust C.-F., Hazanov D. Указ. соч. S. 75.

22. Геуст К.-Ф. Указ. соч. С. 39.

23. Geust C.-F., Hazanov D. Указ. соч. S. 77, 83.

24. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1260. Д. 65. Л. 27; Keskinen K., Stenman K. Suomen Ilmavoimien Historia 17. LeR 2. Helsinki, 2001. P. 125.

25. Хазанов Д.Б. Вторжение. Начало воздушной войны на советско-германском фронте.// Авиация и время. 1996. N 5.

26. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2683. Д. 1. Л. 3 – 5.

27. Там же. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 23. Л. 25.

28. Там же. Л. 24.

29. Pajari R. Указ. соч. P. 59.

ГРОЗОВОЕ МОСКОВСКОЕ ЛЕТО

Люфтваффе, завоевав в течение нескольких недель стратегическое господство в воздухе на советско-германском фронте, сосредоточили свои усилия на поддержке наземных войск. Немецкие командиры считали, что надо совмещать удары непосредственно на поле боя с действиями по уничтожению наиболее важных объектов советского тыла, стремясь прервать снабжение войск, нарушить управление, вывести из строя железнодорожный транспорт, сорвать перегруппировки. Летние атаки советской столицы являлись необычной операцией для немецкой авиации, хотя среди целей экипажей бомбардировщиков были и военные объекты, главные задачи состояли в создании обстановки уныния и паники среди москвичей, подавлении их воли к сопротивлению, подчеркивании могущества и непобедимости люфтваффе. Но неожиданно для немцев противовоздушная оборона Москвы оказалась весьма сильной, а для ее преодоления приходилось задействовать наиболее подготовленные экипажи.

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.

notes

Примечания

Разведчики и корректировщики данного типа, которые должны были в течение 1941 г. заменить Hs126, только начали поступать в ближнеразведывательные отряды люфтваффе. В Восточной Пруссии первые двухмоторные «фокке-вульфы», которых в Красной Армии вскоре стали называть «рамами», передали отряду 4(H)/31, взаимодействовавшему с 56-м моторизованным корпусом. О принятии на вооружение FW189 советское командование не знало.

Бомбардировщик Ju88A N886276, который пилотировал Ириг, вечером 22 июня был сбит огнем 298-го озадн в районе Пинска, стрелок погиб, а находившийся на месте штурмана командир I/KG3 майор Г. Хайнце (*G. Heinze*) получил ранение. Трое приземлившихся с парашютами немецких авиаторов скрылись в лесу и дождались прихода наземных войск вермахта. В течение 22 июня 298-й зенитный дивизион уничтожил еще один неприятельский самолет и два подбил.