

ЧТОБЫ ПОБЕДИТЬ, НЕОБЯЗАТЕЛЬНО

Под Витебском, где отец встретил войну, ни у кого и мыслей не было, что враг дойдет до рубежей "старой границы". Мощь, казалось, на пути фашистов стоит непреодолимая.

На "старой границе", в полосе которой располагается и Витебский укрепрайон, были законсервированы или сохранены полностью доты вместе с занимавшими их подразделениями. В результате 70% сил на "старой границе" были сохранены.

На новой границе работы шли полным ходом, и к 1941 г. новые укрепрайоны были построены на 90%. На отдельных участках, как это всегда бывает, чего-то не хватало, особенно боеприпасов. Однако секторы обороны были хорошо пристреляны, и в ходе боев штурмовым отрядам гитлеровцев пришлось проявить все свое мужество и мастерство, чтобы их преодолеть. По некоторым источникам, специально подготовленные подрывники по две недели не могли подавить сопротивление дотов, и фашисты вынуждены были применять тактику обхода укрепрайонов, и не только Брестская крепость держалась столь долго, что можно было успеть им помочь. Но помочь, как оказалось, было некогда. Это в угоду пропагандистским штампам наши войска были превращены в одиноких беглецов, "героически" стреляющих из кустов по немецким танкам. Так советская пропаганда скрывала от нас великую трагедию гибели миллионов солдат. Скрывала, потому что ее главной задачей было обелить бездарность Сталина и его окружения. Многие штампы той поры бытуют до сих пор, унижая память о павших.

Тренировочные полеты перед войной (а в 43-й бомбардировочный авиаполк отец прибыл для дальнейшей службы в феврале 1941 г.) позволяли стрелкору-радисту видеть из кабины самолета все разворачивающиеся на земле события от Балтики до Киева и от Москвы до Бреста. Он знал и секретные цели полка в Польше и Восточной Пруссии. Знал конкретно, с "пристрелками" с воздуха. Условными, конечно, "пристрелками". Заблудившиеся якобы самолеты пересекали воздушные границы не только с немецкой стороны. Наши летчики столь же нахально вели себя над территорией оккупированной фашистами Польши. Тогда известный лозунг "Бить врага на его территории!" воспринимался буквально. И готовились к этому конкретно по-военному обе стороны.

Интересно отметить, что

БЫТЬ СИЛЬНЕЕ

в наши дни, когда на волне гласности приплыли к читателям книги английского "руссоведа" Виктора Суворова, мастерски играющего на наших же заблуждениях о мирных намерениях Красной Армии, давайте спросим: у какой армии намерения бывают мирными, кто бы мне рассказал? На мое поколение, да и современную молодежь, не произвели впечатления суворовские страшилки, будто И.В. Сталин хотел первым напасть на гитлеровцев. Мой постаревший отец, например, прочитав книгу "Ледокол", тоже изрек: "Зря не напал! Прозевал момент".

— И при чем тут Сталин? — размышлял мой Федорович. — Германия воевала с Англией, захватила Францию и все остальное, а мы должны, как идиоты, ждать, пока нам веревки намылят?

Он достал толстое издание переписки Сталина и Черчилля, углубился в чтение. Я пытаюсь его расшевелить:

— А что же вас, таких драчливых, разгромили в сорок первом?

— Тебя там не было, — усмехнулся отец. — Поглядел бы я, какой ты герой.

Не любил он говорить о войне. Иногда в шутку сравнит подушку с парашютом или скажет что-либо о неприглядном быте на полеводном аэродроме или о тряске в бомбардировщике.

Детали не героические, а хотелось знать, как же все было.

В октябре 1940 года истребители составляли примерно 57% от общего числа самолетов, к концу года их доля должна была увеличиться еще на 3%. Число полков должно было возрасти с 249 до 323, а число самолетов — с 19977 до 20607. Соответственно к 1 января 1942 года число пилотов, наблюдателей и техников должно было увеличиться более чем в два раза и достичь 215 тыс.

К июню 1941 года производственная база авиационной промышленности СССР была в полтора раза больше немецкой. С 1938-го по июнь 1941 года советская авиационная промышленность произвела 22 685 боевых самолетов. Только за пять первых месяцев 1941 года из

сборочных цехов выкатили 2653 новых самолета, хотя к 22 июня не все отправили в войска, на заводских аэродромах находилось около 700 из них. Кстати сказать, к концу 1942 года, несмотря на эвакуацию заводов в условиях войны, производство самолетов было удвоено по сравнению с 1941 годом, и этот подвиг тыла еще ждет своих исследователей.

В рамках действовавшей тогда военной доктрины Наркомат обороны передал практически все бомбардировщики и истребители в распоряжение армейских командующих. В результате децентрализации армейская авиация составляла 40,5% ВВС, фронтовая — 43,7%, остальные приходились на войсковую авиацию поддержки стрелковых и механизированных корпу-



сов. К июню 1941 года в западных округах насчитывалось 32 авиадивизии.

С появлением новых самолетов в начале 1941 года общее число типов машин составило 27, из которых 7 являлись модернизированными версиями (а типов бомб было 86). Все это многообразие типов еще более затрудняло снабжение и обслуживание организации и применение воздушных частей в условиях очередной реформы системы обеспечения и базирования ВВС.

С 1939-го по лето 1941 года персонал ВВС увеличился до 476 000 человек. К 1 мая 1941 года только одному лишь Западному округу нужно было 592 новых аэродрома. Поэтому для их строительства было сформировано около 100 новых строительных батальонов, в которых проходили службу 250 тыс. человек. К концу года они должны были построить 480 новых аэродромов в западных округах. Массовое строитель-



ство, в свою очередь, потребовало передислокации самолетов на временные аэродромы. В итоге скопление самолетов на существующих аэродромах сделало трудным или невозможным их рассредоточение, возросла уязвимость. Строительная программа выполнялась с большим опозданием, что усугубило хаос. Часто в одном месте размещалось до 150 машин, стоявших из-за нехватки места буквально крыло к крылу. Из-за неразберихи не использовались даже те аэродромы, которые оставались пригодными для размещения самолетов.

Сложная и громоздкая структура ВВС не была связана воедино, штабы полагались на стационарную проводную связь. Вся система связи была не мобильной и негибкой и легко могла быть выведена из строя вражескими диверсионными действиями, что и произошло буквально за несколько дней войны. Ощущалась острая нужда в подготовленных радистах и аппаратуре связи, особенно в радиостанциях.

Быстрый рост ВВС и очистки высшего и среднего командного состава, продолжавшиеся и после начала войны, привели к тому, что к июню 1941 года более 90% командиров авиационных частей находилось на своих постах менее 6 месяцев. За четыре довоенных года в ВВС сменилось пять командующих. Четверо из них: Алкснис, Локтионов, Смушкевич и Рычагов — были расстреляны, двое последних — уже в октябре 1941 года. Только Жигареву, впоследствии Маршалу Советского Союза, назначен-



ному в апреле 1941-го, удалось благополучно пережить войну и умереть в собственной постели.

В марте — апреле 1941 года в войска была направлена инспекция. Проверка показала, что боеготовность частей была низкой, а качество технического обслуживания — удручающим. Средние часы налета составляли в Прибалтийском округе 18, а в Киевском — только 6 часов на экипаж. Упражнений по отработке взаимодействия с наземными войсками не проводилось вообще, штабными играми и отработкой использования средств связи Главный штаб ВВС не занимался.

Что тут надо отметить, штабы просто не знали, как авиации взаимодействовать с наземными войсками, которым она подчинялась! Начальников много, но никто не хочет брать на себя ответственность. Вот и получилось, что в одном месте, куда посылал Сталин, было до 300 — 450 наших самолетов над хорошо защищенной переправой или танковой колонной врага, где сбивали не стучно, а пачками. А в других местах, где войска умоляли о поддержке с воздуха на полчаса перед атакой, никто не появлялся, и немецкие асы издевательски расстреливали любое сосредоточение с бреющего полета.

Общее число самолетов, приписанных к западным округам, Балтийскому, Черноморскому флотам, составляло 9917 машин. Тем не менее по ряду причин не все эти самолеты могли использоваться в боевых действиях.

Во-первых, морская авиация была предназначена в основном для защиты флотов и могла, в рамках

обрисованной доктрины использования ВВС, взаимодействовать с округами только в особых случаях. В результате нередко атаковала и сбивала наши самолеты. Известен случай, как будущий гроза немецких асов Покрышкин сбил наш штурмовой бомбардировщик СУ-2, а истребители Балтфлота атаковали ТБ-7, нацелившиеся 8 августа 1941 года бомбить Берлин.

Во-вторых, что еще важнее, часть самолетов была небоеспособной. К 22 июня из общего числа 8472 самолетов 13% по разным причинам не могли подняться в воздух. В округах 919 самолетов из 7133 не были боеготовыми.

В-третьих, для обслуживания 7133 самолетов имелось в наличии 5937 подготовленных экипажей, а 1196 машин пилотировать было некогда. Но это еще не все. Качество подготовки экипажей также оставляло желать лучшего. Если брать авиацию округов и дальнего действия (8472 самолета), то 6385 экипажей могли летать

днем и только в нормальных погодных условиях, 1285 могли летать в трудных условиях днем, 1192 могли летать в обычных условиях ночью и лишь 23 экипажа могли летать ночью в плохую погоду.

Путаница доходила до того, что некоторые полки, как 43-й бомбардировочный, в котором служил мой отец, имели экипажи но... не было самолетов!

29 июля 1941 года генерал-майор Погребов, командир резервов ВВС, писал в своем отчете: "С 15 по 26 июля произошло 16 случаев потери ориентировки в 38-й авиационной истребительной дивизии, в результате чего 9 самолетов было разрушено и 2 летчика погибли. В дивизии полковника Зотова в первый день полетов 7 самолетов не вернулись на аэродром из-за потери ориентировки, 7 разбиты при взлете и посадке... Два ИЛ-2 были разбиты на взлете командиром эскадрильи и его заместителем..."

Более чем двукратное превосходство ВВС над Люфтваффе по численности самолетов сводилось к 208 нашим экипажам на новых типах боевых самолетов. Немецкие самолеты были сведены в воздушные флоты, каждый из которых насчитывал до 1000 машин. В результате ВВС РККА действовали раздробленно, а Люфтваффе концентрировались для ударов по ключевым секторам и в наиболее важный момент.

Маниакальная боязнь высшего командования спровоцировать немцев на военные действия завершила хаос дезорганизации в самые важные первые дни войны.

Алексей МИРОНЕНКО.